

P.L.U.i

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL



Révision du PLUi

Arrêtée le :

14 mai 2025

Approuvée le :

29 janvier 2026

Modifications - Révisions - Mises à jour

VISA

Date : 30 janvier 2026



Le Président,
Francis CHABALIER

Risques technologiques

6.9.3

Le risque technologique

Le risque transport de matières dangereuses

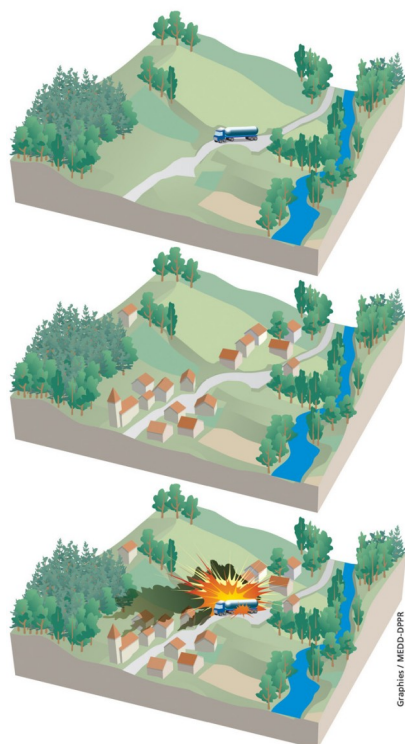
Le risque rupture de barrage



LE RISQUE TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES

QU'EST-CE QUE LE RISQUE DE TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES (TMD) ?

Le risque de transport de matières dangereuses, ou risque TMD, est consécutif à un accident se déroulant lors du transport de ces produits par voie routière, ferroviaire, voie d'eau ou canalisation.



© meddtl

COMMENT SE MANIFESTE-T-IL ?

On peut observer trois types d'effets, qui peuvent être associés :

Une explosion peut être provoquée par un choc avec production d'étincelles (notamment pour les citernes de gaz inflammables), ou pour les canalisations de transport exposées aux agressions d'engins de travaux publics, par l'échauffement d'une cuve de produit volatil ou comprimé, par le mélange de plusieurs produits ou par l'allumage inopiné d'artifices ou de munitions. L'explosion peut avoir des effets à la fois thermiques et mécaniques (effet de surpression dû à l'onde de choc). Ces effets sont ressentis à proximité du sinistre et jusque dans un rayon de plusieurs centaines de mètres ;

Un incendie peut être causé par l'échauffement anormal d'un organe du véhicule, un choc avec production d'étincelles, l'inflammation accidentelle d'une fuite (citerne ou canalisation de transport), une explosion au voisinage immédiat du véhicule, voire un sabotage. 60 % des accidents de TMD concernent des liquides inflammables. Un incendie de produits inflammables solides, liquides ou gazeux engendre des effets thermiques (brûlures), qui peuvent être aggravés par des problèmes d'asphyxie et d'intoxication, liés à l'émission de fumées toxiques ;

Un dégagement de nuage toxique peut provenir d'une fuite de produit toxique (cuve, citerne, canalisation de transport) ou résulter d'une combustion (même d'un produit non toxique). En se propageant dans l'air, l'eau et/ou le sol, les matières dangereuses peuvent être toxiques par inhalation, par ingestion directe ou indirecte, par la consommation de produits contaminés, par contact. Selon la concentration des produits et la durée d'exposition, les symptômes varient d'une simple irritation de la peau ou d'une sensation de picotements de la gorge, à des atteintes graves (asphyxies, œdèmes pulmonaires). Ces effets peuvent être ressentis jusqu'à quelques kilomètres du lieu du sinistre ;

Une irradiation (exposition au rayonnement) peut être provoquée par le rejet accidentel, lors d'un accident de transport, d'éléments radioactifs et déclencher une contamination de l'air et de l'environnement (dépôt de particules sur le sol, les végétaux, dans l'eau). Si l'homme inhale des éléments radioactifs, il y a contamination interne de l'organisme.

LES CONSÉQUENCES SUR LES PERSONNES ET LES BIENS

Hormis dans les cas très rares où les quantités en jeu peuvent être importantes, les conséquences d'un accident impliquant des matières dangereuses sont généralement limitées dans l'espace, du fait des faibles quantités transportées :

Les conséquences humaines : il s'agit des personnes physiques directement ou indirectement exposées aux conséquences de l'accident. Elles peuvent se trouver dans un lieu public, à leur domicile ou sur leur lieu de travail. Le risque pour ces personnes peut aller de la blessure légère au décès.

Les conséquences économiques : les causes d'un accident de TMD peuvent mettre à mal l'outil économique d'une zone. Les entreprises voisines du lieu de l'accident, les routes, les voies de chemin de fer, etc. peuvent être détruites ou gravement endommagées, d'où des conséquences économiques désastreuses.

Les conséquences environnementales : un accident de TMD peut avoir des répercussions importantes sur les écosystèmes. On peut assister à une destruction partielle ou totale de la faune et de la flore. Les conséquences d'un accident peuvent également avoir un impact sanitaire (pollution des nappes phréatiques par exemple) et, par voie de conséquence, un effet sur l'homme. On parlera alors d'un « effet différé ».

Pour en savoir plus sur le risque TMD (transport de matières dangereuses), consultez les sites internet d'information :

<https://www.gouvernement.fr/risques/transport-de-matieres-dangereuses>

www.lozere.gouv.fr

LE RISQUE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES EN LOZERE

Compte tenu de la diversité des produits transportés et des destinations, un accident de TMD peut survenir pratiquement n'importe où dans le département.

Cependant certains axes routiers présentent une potentialité plus forte du fait de l'importance du trafic.

Ainsi, la prise en compte du risque se limitera aux communes soumises aux plus grands flux de transports de matières dangereuses, l'autoroute A 75, les routes nationales RN 88 et RN 106 ainsi que les routes départementales RD 806 et RD 808.

HISTORIQUE DES PRINCIPAUX ACCIDENTS EN LOZERE

30 avril 1992 : commune d'Ispagnac, un camion citerne quitte la route et perd près de 19 000 litres d'hydrocarbures qui polluent le ruisseau.

02 novembre 2005 : commune de St-Julien du Tournel, un camion citerne se couche sur le bas-côté de la RD 901, déversant près de 15 000 litres de gazole.

25 septembre 2009 : commune d'Ispagnac, un camion semi-remorque se renverse sur le talus de la RN 106 et déverse 15 tonnes d'hydrocarbure sur la chaussée puis dans le Bramont.

08 juin 2018 : commune d'Ispagnac, un camion semi-remorque se renverse sur le talus de la RN 106 et déverse 10 000 litres d'hydrocarbure sur la chaussée puis dans le Bramont.

10 août 2021 : commune d'Ispagnac, un nouveau camion semi-remorque se renverse dans un virage de la RN 106 et déverse 15 000 litres d'hydrocarbure sur la chaussée puis dans le Bramont (à sec à cette période).



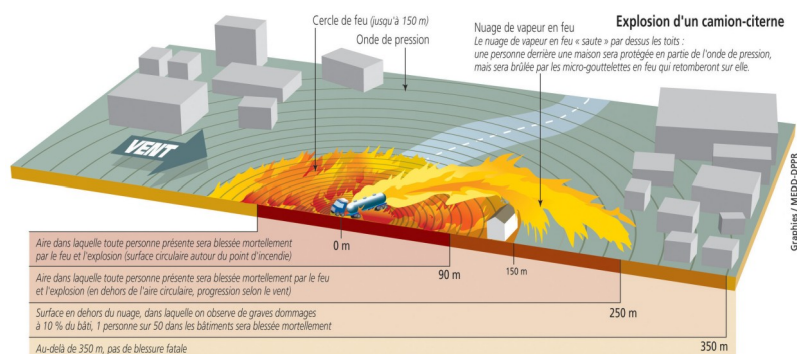
QUELS SONT LES ENJEUX EXPOSES

Les conséquences d'un accident impliquant des matières dangereuses sont généralement limitées dans l'espace, du fait des faibles quantités transportées.

Plusieurs enjeux peuvent être concernés :

Les enjeux humains : il s'agit des personnes directement ou indirectement exposées aux conséquences de l'accident. Le risque peut aller de la blessure légère au décès. La nature des blessures sera fonction de la matière transportée, mais également de la distance à laquelle les personnes se trouvent de l'accident.

Les enjeux économiques et environnementaux : comme pour le risque industriel, ils peuvent être touchés par un accident de TMD



LES ACTIONS PREVENTIVES EN LOZERE

Le transport par route est régi par l'Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route, ADR, transcrit par l'arrêté français du 29 mai 2009.

Le transport par voie ferrée est régi de la même façon par le Règlement concernant le transport International de matières Dangereuses, RID, transcrit et complété par l'arrêté français du 9 décembre 2008.

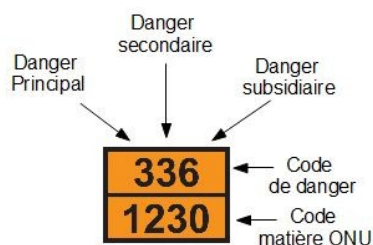
Ces deux réglementations, très semblables, comportent des dispositions sur les matériels, sur la formation des intervenants, sur la signalisation et la documentation à bord et sur les règles de circulation.

L'étude de danger ou de sécurité

La législation impose à l'exploitant une étude de danger lorsque le stationnement, le chargement ou le déchargement de véhicules contenant des matières dangereuses ou l'exploitation d'un ouvrage d'infrastructure de transport peuvent présenter de graves dangers.

SIGNIFICATION DU CODE DANGER	
1	matières explosives
2	gaz inflammables (butane...)
3	liquides inflammables (essence...)
4	solides inflammables (charbon...)
5	combustibles peroxydes (engrais...)
6	matières toxiques (chloroforme...)
7	matières radioactives (uranium...)
8	matières corrosives (acide...)
9	dangers divers (piles...)

Plaque orange



Véhicules transportant des produits explosifs ou facilement inflammables



Véhicules transportant des produits de nature à polluer les eaux



Véhicules transportant des matières dangereuses

Prescriptions sur les matériels

Des prescriptions techniques sont imposées pour la construction des véhicules, des wagons et des bateaux et pour la construction des emballages (citernes, grands récipients pour vrac, petits emballages, etc.), avec des obligations de contrôles initiaux et périodiques des unités de transport et de certains gros emballages (citernes, grands récipients pour vrac, etc.).

La signalisation, la documentation à bord et le balisage

Il doit y avoir à bord du train ou du camion des documents décrivant la cargaison, ainsi que les risques générés par les matières transportées. En outre, les transports sont signalés, à l'extérieur, par des panneaux rectangulaires orange (avec le numéro de la matière chimique transportée) et des plaques-étiquettes losanges avec différentes couleurs et différents logos indiquant s'il s'agit de matières explosives, gazeuses, inflammables, toxiques, infectieuses, radioactives, corrosives, etc ...

- une plaque orange réfléchissante, rectangulaire (40 × 30 cm) placée à l'avant et à l'arrière ou sur les côtés de l'unité de transport. Cette plaque indique en haut le code danger (permettant d'identifier le danger), et en bas le code matière (permettant d'identifier la matière transportée).

- une plaque étiquette de danger en forme de losange annonçant, sous forme de pictogramme, le type de danger prépondérant de la matière transportée. Ces losanges sont fixés de chaque côté et à l'arrière du véhicule.

Les règles de circulation

Certaines restrictions de vitesse et d'utilisation du réseau routier sont mises en place. En effet les tunnels ou les centre-villes sont souvent interdits à la circulation des camions transportant des matières dangereuses. De même, certains transports routiers sont interdits les week-ends et lors de grands départs en vacances.

La formation des intervenants

Le facteur humain étant l'une des principales causes d'accident, les conducteurs de véhicules transportant des marchandises ou des matières dangereuses font l'objet de formations spécifiques agréées (connaissance des produits et des consignes de sécurité à appliquer, conduite à tenir lors des opérations de manutention) et d'une mise à niveau tous les cinq ans. Les autres personnes intervenant dans le transport doivent aussi recevoir une formation (mais pas d'agrément ni de description précise de cette formation). De plus, toute entreprise qui charge, décharge, emballe ou transporte des marchandises ou des matières dangereuses, doit disposer d'un « conseiller à la sécurité », ayant passé un examen spécifique.

L'information et l'éducation sur les risques

L'information préventive :

En complément du DDRM, le maire peut définir les modalités d'affichage du risque transport de marchandises ou de matières dangereuses et des consignes individuelles de sécurité.

L'éducation et la formation sur les risques :

- la formation des professionnels du bâtiment, de l'immobilier, des notaires, géomètres, des maires...
- l'éducation à la prévention des risques majeurs est une obligation dans le cadre de l'éducation à l'environnement pour un développement durable et de l'éducation à la sécurité civile.

LE CONTRÔLE

Un contrôle régulier des différents moyens de transport des matières dangereuses est effectué par les industriels, les forces de l'ordre et les services de l'État.

L'ORGANISATION DES SECOURS EN LOZÈRE

En cas d'accident, l'alerte sera donnée par des ensembles mobiles d'alerte (services de secours dépêchés sur place) et éventuellement les médias locaux.

Au niveau départemental

Le plan ORSEC est un plan général qui définit l'Organisation de la Réponse de la Sécurité Civile lors d'événements calamiteux d'origine humaine ou naturelle, qui mettent en péril de nombreuses vies humaines, ou des biens importants, alors que les moyens ordinaires de secours risquent de se trouver insuffisants.

Ordonné par l'instruction interministérielle du 5 février 1952 et intégré dans le code de la sécurité intérieure, ce plan permet une mise en action rapide et efficace des moyens publics et privés de toute nature, disponibles dans le département. Ce plan peut être mis en œuvre parallèlement à d'autres plans d'urgence.

Au niveau communal

C'est le maire, détenteur des pouvoirs de police, qui a la charge d'assurer la sécurité de la population dans les conditions fixées par le code général des collectivités territoriales. Il doit élaborer un Plan Communal de Sauvegarde (PCS) si un Plan de Prévention des Risques (PPR) est approuvé ou si la commune est comprise dans le champ d'application d'un Plan Particulier d'Intervention.

Pour les établissements recevant du public, le gestionnaire doit veiller à la sécurité des personnes en attendant l'arrivée des secours. Il a été demandé aux directeurs d'école et aux chefs d'établissements scolaires d'élaborer un Plan Particulier de Mise en Sécurité afin d'assurer la sûreté des enfants et du personnel.

Au niveau individuel

Afin d'éviter la panique lors d'un accident industriel, un plan familial de mise en sûreté, préparé et testé en famille, permet de mieux faire face en attendant les secours. Ceci comprend la préparation d'un kit, composé d'une radio avec ses piles de rechange, d'une lampe de poche, d'eau potable, des médicaments urgents, des papiers importants, de vêtements de rechange et de couvertures. Une réflexion préalable sur les itinéraires d'évacuation, les lieux d'hébergement, complètera ce dispositif.

Le site www.gouvernement.fr/risques/risques-naturels donne des indications pour réagir face au risque.

LES CONTACTS

- Préfecture de la Lozère Tél. 04 66 49 60 00
Service Interministériel de Défense et de Protection Civiles
- DDT de la Lozère Tél. 04 66 49 41 00
Unité Prévention des Risques
- DREAL Tél. 04 66 49 45 80
Unité territoriale DREAL Gard Lozère
- Site internet des services de l'État :
<https://www.gouvernement.fr/risques/transport-de-matieres-dangereuses>
- Site internet de la DREAL Occitanie :
www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr

LES CONSIGNES INDIVIDUELLES DE SÉCURITÉ (page 29)
COMMUNES CONCERNÉES PAR LE RISQUE TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES
(Carte des communes concernées page 30)



ALBARET SAINTE-MARIE
ANTRENAS
BADAROUX
BALSIEGES
BANASSAC CANILHAC
BARJAC
BOURGS SUR COLAGNE
LE BUISSON
LA CANOURGUE
CANS ET CEVENNES
CASSAGNAS
CHANAC
LE CHASTEL NOUVEL
CHATEAUNEUF DE RANDON
CHAUDEYRAC
CHEYLARD L'EVEQUE
LE COLLET DE DEZE
CULTURES
ESCLANEDES
FLORAC 3 RIVIERES
FONTANS
GORGES-DU-TARN-CAUSSES
ISPAGNAC
LANGOGNE
LAUBERT
LES LAUBIES
MARVEJOLS

MENDE
MONTs DE RANDON
PALHERS
PELOUSE
PEYRE-EN-AUBRAC
RIMEIZE
ROCLES
SAINT-ANDRE-DE-LANCIZE
SAINT-BAUZILE
SAINT-BONNET DE CHIRAC
SAINT-CHELY D'APCHER
SAINT-ETIENNE DU VALDONNEZ
SAINT-FOUR-DE-MERCOIRE
SAINT-GAL
SAINT-GERMAIN DU TEIL
SAINT-HILAIRE DE LAVIT
SAINT-JULIEN-DES-POINTS
SAINT-MICHEL DE DEZE
SAINT-PRIVAT DE VALLONGUE
SAINT-SATURNIN
LES MONTs VERTS
LES SALELLES
SERVERETTE
LA TIEULE

**RISQUE DE TRANSPORT DE
MATIERES DANGEREUSES
COMMUNE DE
CHEYLARD-L'EVEQUE**

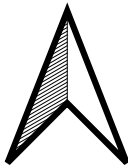
1:25 000





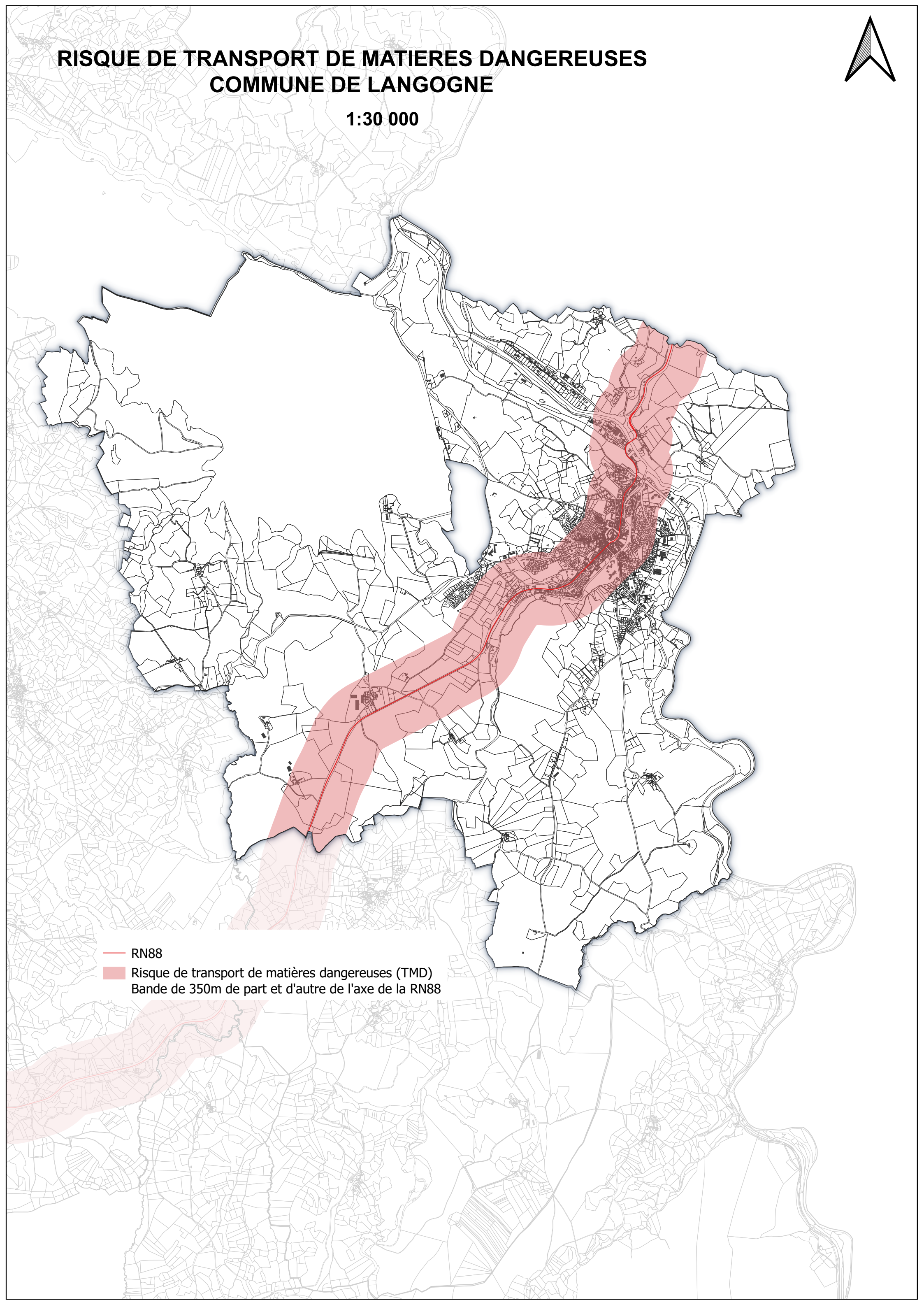
-  RN88
-  Risque de transport de matières dangereuses (TMD)
Bande de 350m de part et d'autre de l'axe de la RN88

**RISQUE DE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES
COMMUNE DE LANGOGNE**

1:30 000

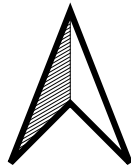


-  RN88
-  Risque de transport de matières dangereuses (TMD)
Bande de 350m de part et d'autre de l'axe de la RN88



**RISQUE DE TRANSPORT DE
MATIERES DANGEREUSES
COMMUNE DE ROCLES**

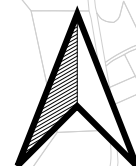
1:20 000



- RN88
- Risque de transport de matières dangereuses (TMD)
Bande de 350m de part et d'autre de l'axe de la RN88

RISQUE DE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES COMMUNE DE SAINT-FLOUR-DE-MERCOIRE

1:15 000



— RN88

■ Risque de transport de matières dangereuses (TMD)
Bande de 350m de part et d'autre de l'axe de la RN88



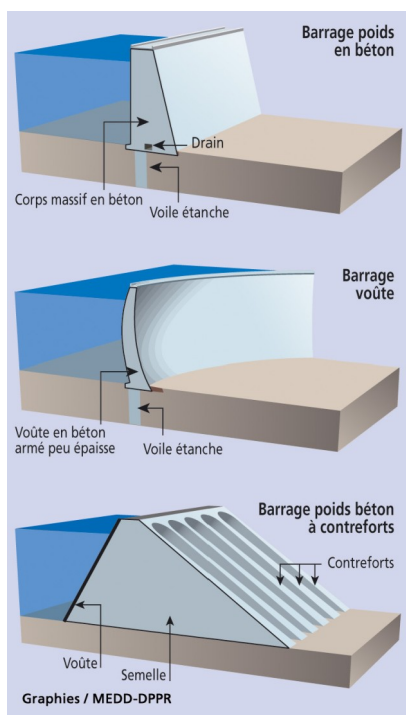
LE RISQUE RUPTURE DE BARRAGE

QU'EST-CE QU'UN BARRAGE ?

Un barrage est un ouvrage artificiel ou naturel (résultant de l'accumulation de matériaux à la suite de mouvements de terrain), établi le plus souvent⁽¹⁾ en travers du lit d'un cours d'eau, retenant ou pouvant retenir de l'eau. Les barrages ont plusieurs fonctions qui peuvent s'associer : la régulation de cours d'eau (écrêteur de crue en période de crue, maintien d'un niveau minimum des eaux en période de sécheresse), l'irrigation des cultures, l'alimentation en eau des villes, la production d'énergie électrique, la retenue de rejets de mines ou de chantiers, le tourisme et les loisirs, la lutte contre les incendies...

On distingue deux types de barrages selon leur principe de stabilité:

- le barrage poids, résistant à la poussée de l'eau par son seul poids. De profil triangulaire, il peut être en remblais (matériaux meubles ou semi-rigides) ou en matériaux rigides (béton, maçonnerie);
- le barrage voûte dans lequel la plus grande partie de la poussée de l'eau est reportée sur les rives par des effets d'arc. De courbure convexe tournée vers l'amont, il est constitué exclusivement de béton. Un barrage béton est découpé en plusieurs tranches verticales, appelées plots.



© meddtl

Les barrages de retenue et les ouvrages assimilés, notamment les digues de canaux, font l'objet d'une classification par le code de l'environnement au regard des risques qu'ils représentent pour la sécurité publique.

L'article R 214-112 du code de l'environnement prévoit actuellement les trois classes de barrages suivantes, de A (pour les ouvrages les plus importants) à C.

CLASSE du barrage / Caractéristiques du barrage

* **A** / $H \geq 20$ et $H^2 * V^{0,5} \geq 1\,500$

* **B** / Ouvrage non classé en A et pour lequel $H \geq 10$ et $H^2 * V^{0,5} \geq 200$

* **C** :

a) Ouvrage non classé en A ou B et pour lequel $H \geq 5$ et $H^2 * V^{0,5} \geq 20$

OU BIEN

b) Ouvrage pour lequel les conditions prévues au a ne sont pas satisfaites mais qui répond aux conditions cumulatives ci-après :

i) $H > 2$

ii) $V > 0,05$

iii) il existe une ou plusieurs habitations à l'aval du barrage, jusqu'à une distance par rapport à celui-ci de 400 mètres.

H = hauteur de l'ouvrage exprimée en mètres et définie comme la plus grande hauteur mesurée verticalement entre le sommet de l'ouvrage et le terrain naturel à l'aplomb de ce sommet.

V = volume retenu exprimé en millions de mètres cubes et défini comme le volume qui est retenu par le barrage à la cote de retenue normale. Dans le cas des digues de canaux, le volume considéré est celui du bief entre deux écluses ou deux ouvrages vannés

COMMENT SE PRODUIRAIT LA RUPTURE ?

Le phénomène de rupture de barrage correspond à une destruction partielle ou totale d'un barrage.

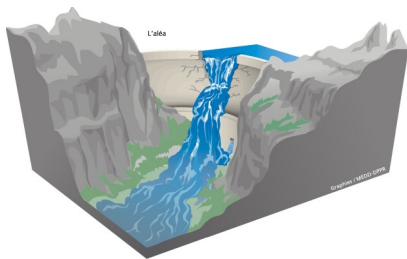
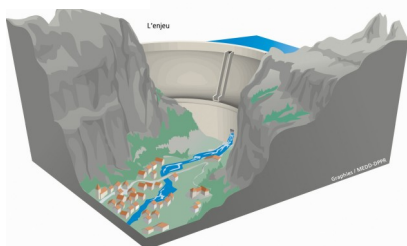
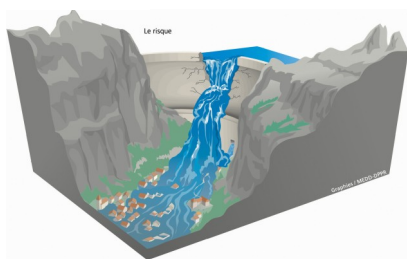
Les causes de rupture peuvent être diverses :

- techniques : défaut de fonctionnement des vannes permettant l'évacuation des eaux, vices de conception, de construction ou de matériaux, vieillissement des installations ;
- naturelles : séismes, crues exceptionnelles, glissements de terrain (soit de l'ouvrage lui-même, soit des terrains entourant la retenue et provoquant un déversement sur le barrage) ;
- humaines : insuffisance des études préalables et du contrôle d'exécution, erreurs d'exploitation, de surveillance et d'entretien, malveillance.

Pour en savoir plus sur le risque rupture de barrage, consultez les sites internet d'information :

<https://www.gouvernement.fr/risques/rupture-de-barrage>

www.lozere.gouv.fr

L'aléa**L'enjeu****Le risque**

© meddtl

Le phénomène de rupture de barrage dépend des caractéristiques propres du barrage. Ainsi, la rupture peut être :

- progressive dans le cas des barrages en remblais, par érosion régressive, suite à une submersion de l'ouvrage ou à une fuite à travers celui-ci (phénomène de « renard »);
- brutale dans le cas des barrages en béton, par renversement ou par glissement d'un ou plusieurs plots.

Une rupture de barrage entraîne la formation d'une onde de submersion se traduisant par une élévation brutale du niveau de l'eau à l'aval.

LES CONSÉQUENCES SUR LES PERSONNES ET LES BIENS et LES ENJEUX EXPOSÉS

En général, les conséquences et les enjeux sont de 3 ordres : humaines, économiques et environnementales. L'onde de submersion ainsi que l'inondation et les matériaux transportés, issus du barrage et de l'érosion intense de la vallée, peuvent occasionner des dommages considérables :

- sur les hommes : noyade, ensevelissement, personnes blessées, isolées ou déplacées;
- sur les biens : destructions et détériorations d'habitations, d'entreprises, d'ouvrages (ponts, routes, etc.), de bétail, de cultures; paralysie des services publics, etc.;
- sur l'environnement : endommagement, destruction de la flore et de la faune, disparition du sol cultivable, pollutions diverses, dépôts de déchets, boues, débris, etc., voire accidents technologiques, dus à l'implantation d'industries dans la vallée (déchets toxiques, explosions par réaction avec l'eau, etc.).

LE RISQUE RUPTURE DE BARRAGE EN LOZÈRE

Les barrages étant de mieux en mieux conçus, construits et surveillés, les ruptures de barrages sont des accidents rares de nos jours.

Le département compte 7 grands barrages de classe A ou B. Les plus importants (définis par une hauteur supérieure à 20 mètres et retenant plus de 15 millions de mètres-cube d'eau) doivent faire l'objet d'un plan particulier d'intervention (P.P.I.) qui recense les mesures nécessaires en cas de rupture.

Le barrage de Naussac (classe A), de type poids, est géré par l'Établissement Public Loire et a pour fonction le soutien d'étiage de l'Allier en particulier pour l'agriculture, l'alimentation des nappes alluviales de l'Allier fournissant en eau potable des communes de la Limagne. L'ouvrage secondaire du Mas d'Armand (classe B), situé dans la retenue principale du barrage de Naussac, permet de créer une petite retenue à niveau constant et à vocation touristique.

Les barrages de Villefort et de Roujanel (classe A), de type voûte, ainsi que le barrage de Raschas (classe B), de type poids, sont des ouvrages hydroélectriques concédés par l'État à Électricité de France et ont pour fonction la production d'énergie électrique.

Le barrage de Puylaurent (classe A), de type voûte, dorénavant propriété d'EDF, a pour vocation principale le soutien d'étiage du Chassezac et de l'Ardèche. Il permet également d'améliorer les performances énergétiques des aménagements hydroélectriques concédés à EDF dans le bassin du Chassezac.

Le barrage de Charpal (classe B), de type poids, a pour fonction l'alimentation en eau potable de la ville de Mende, le soutien d'étiage et l'écroulement des crues de la Colagne.

LES ACTIONS PREVENTIVES EN LOZÈRE

L'examen préventif des projets de barrage

L'instruction du volet sécurité des projets de barrages est réalisée par les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), assistées par leur pôle d'appui technique national, et par le Comité Technique Permanent des Barrages et des Ouvrages Hydrauliques (CTPBOH). Le contrôle concerne toutes les mesures de sûreté prises, de la conception à la réalisation du projet.

Barrage de Roujanel



© dreal Ir – Marc Gillier

Étude de dangers

Le code de l'environnement impose au propriétaire, exploitant ou concessionnaire d'un barrage de classe A ou B la réalisation d'une étude de dangers par un organisme agréé précisant les niveaux de risque pris en compte, les mesures aptes à les réduire et les risques résiduels.

Cette étude doit préciser la probabilité, la cinétique et les zones d'effets des accidents potentiels et une cartographie des zones à risques significatifs doit être réalisée.

Cette carte du risque représente les zones menacées par l'onde de submersion qui résulterait d'une rupture totale de l'ouvrage. Cette carte détermine, dès le projet de construction, quelles seront les caractéristiques de l'onde de submersion en tout point de la vallée : hauteur et vitesse de l'eau, délai de passage de l'onde, etc. Les enjeux et les points sensibles (hôpitaux, écoles, etc.) y figurent ainsi que tous les renseignements indispensables à l'établissement des plans de secours et d'alerte.

La surveillance

La surveillance constante du barrage s'effectue aussi bien pendant la période de mise en eau qu'au cours de la période d'exploitation. Elle s'appuie sur de fréquentes inspections visuelles et des mesures sur le barrage et ses appuis (mesures de déplacement, de fissuration, de tassement, de pression d'eau et de débit de fuite, etc.). Toutes les informations recueillies par la surveillance permettent une analyse et une synthèse rendant compte de l'état du barrage, ainsi que l'établissement, tout au long de son existence, d'un « diagnostic de santé » permanent.

En fonction de la classe du barrage, un certain nombre d'études approfondies du barrage sont à réaliser périodiquement :

- Visites techniques approfondies ;
- Rapport de surveillance ;
- Rapport d'auscultation ;
- Examen exhaustif, comprenant l'examen des parties habituellement noyées, à réaliser dans le cadre de l'étude de dangers périodique.

Si cela apparaît nécessaire, des travaux d'amélioration ou de confortement sont réalisés. Pendant toute la durée de vie de l'ouvrage, la surveillance et les travaux d'entretien incombent à l'exploitant du barrage.

L'information et l'éducation sur les risques

a/ L'information préventive

En complément du DDRM, pour les communes concernées par l'application du décret 90-918 codifié, le préfet transmet au maire les éléments d'information concernant les risques de sa commune, au moyen de cartes et décrit la nature des risques, les événements historiques, ainsi que les mesures d'État mises en place.

Le maire élabore un Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs (DICRIM). Celui-ci synthétise les informations transmises par le préfet, complété des mesures de prévention et de protection dont le maire a connaissance.

Le maire définit les modalités d'affichage du risque rupture de barrage et des consignes individuelles de sécurité.

Par ailleurs, dans les communes concernées par un ouvrage faisant l'objet d'un Plan Particulier d'Intervention (PPI), une campagne d'information « PPI » doit être réalisée. Son objectif est de faire connaître les risques et les consignes de sécurité spécifiques. Ces campagnes doivent être renouvelées au maximum tous les 5 ans.

Enfin, Électricité-de-France réalise des campagnes d'information en bordure des cours d'eau, afin de sensibiliser les usagers (pêcheurs, promeneurs, baigneurs et pratiquants de sports d'eaux vives) au risque de montée brutale des eaux ; cette montée brutale peut être occasionnée par des « lâchures » de barrage (ou lâchers d'eau) rendues nécessaires lors de crues ou d'intempéries importantes ou lorsque le barrage présente des signes de faiblesse, afin de réguler le niveau d'eau dans la retenue.

b/L'éducation et la formation sur les risques

- La formation des professionnels du bâtiment, de l'immobilier, des notaires, géomètres, des maires... ;
- L'éducation à la prévention des risques majeurs est une obligation dans le cadre de l'éducation à l'environnement pour un développement durable et de l'éducation à la sécurité civile.

LE CONTROLE

L'État assure un contrôle régulier, sous l'autorité des préfets, par l'intermédiaire des Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).

Barrage de Charpal



© dreal Ir – Marc Gillier

L'ORGANISATION DES SECOURS EN LOZERE

a/ L'alerte

Pour les barrages de Naussac et Villefort dotés d'un Plan Particulier d'Intervention (PPI), celui-ci prévoit plusieurs niveaux d'alerte en fonction de l'évolution de l'événement :

- Vigilance renforcée pendant lequel l'exploitant doit exercer une surveillance permanente de l'ouvrage et rester en liaison avec les autorités.
- Préoccupations sérieuses (cote maximale atteinte, faits anormaux compromettants, etc.). L'exploitant alerte alors les autorités désignées par le plan et les tient informées de l'évolution de la situation, afin que celles-ci soient en mesure d'organiser si nécessaire le déclenchement du plan (déclenchement effectué par le préfet).
- Péril imminent (cote de la retenue supérieure à la cote maximale, etc.). L'évacuation est immédiate. En plus de l'alerte aux autorités, l'exploitant alerte directement les populations situées dans la « zone de proximité immédiate » et prend lui-même les mesures de sauvegarde prévues aux abords de l'ouvrage, sous le contrôle de l'autorité de police. L'alerte aux populations s'effectue par sirènes pneumatiques du type corne de brume mises en place par l'exploitant. Plus à l'aval du barrage, il appartient aux autorités locales de définir et de mettre en œuvre les moyens d'alerte et les mesures à prendre pour assurer la sauvegarde des populations.
- Le péril imminent est bien entendu atteint lorsque la rupture est constatée, partielle ou totale.
- Enfin, pour marquer la fin de l'alerte, par exemple si les paramètres redeviennent normaux, un signal sonore continu de trente secondes est émis.

Pour les populations éloignées des ouvrages, et si la commune est dans la zone du PPI, il est de la responsabilité du maire de répercuter l'alerte auprès de ses administrés.

b/ L'organisation des secours

Au niveau départemental

Chaque barrage de plus de 20 m de hauteur et de capacité supérieure à 15 millions de m³ (décret 2005-1158 du 13 septembre 2005) fait l'objet d'un Plan Particulier d'Intervention (PPI), plan d'urgence spécifique, qui précise les mesures destinées à donner l'alerte aux autorités et aux populations, l'organisation des secours et la mise en place de plans d'évacuation. Ces plans s'appuient sur la carte du risque et sur des dispositifs techniques de surveillance et d'alerte.

C'est le cas des barrages de Naussac et de Villefort : le PPI du barrage de Villefort a été arrêté en juin 2005 tandis que celui du barrage de Naussac est en cours d'élaboration par le département de la Haute-Loire.

Ce plan découpe la zone située en aval d'un barrage en trois zones suivant l'intensité de l'aléa. La zone de proximité immédiate peut être submergée dans un délai ne permettant qu'une alerte directe ; la population doit l'évacuer dès l'alerte donnée. Dans la zone d'inondation spécifique, la submersion est plus importante que celle de la plus grande crue connue. Dans la troisième zone (zone d'inondation), la submersion est généralement moins importante.

Par ailleurs des plans généraux d'organisation des secours existent au niveau du département.

Au niveau communal

C'est le maire, détenteur des pouvoirs de police, qui a la charge d'assurer la sécurité de la population dans les conditions fixées par le code général des collectivités territoriales. Il doit élaborer un Plan Communal de Sauvegarde (PCS) si un Plan de Prévention des Risques (PPR) est approuvé ou si la commune est comprise dans le champ d'application d'un Plan Particulier d'Intervention.

Pour les établissements recevant du public, le gestionnaire doit veiller à la sécurité des personnes en attendant l'arrivée des secours. Il a été demandé aux directeurs d'école et aux chefs d'établissements scolaires d'élaborer un Plan Particulier de Mise en Sécurité afin d'assurer la sécurité des enfants et du personnel.

Au niveau individuel

Afin d'éviter la panique lors d'un accident industriel, un plan familial de mise en sécurité, préparé et testé en famille, permet de mieux faire face en attendant les secours. Ceci comprend la préparation d'un kit, composé d'une radio avec ses piles de rechange, d'une lampe de poche, d'eau potable, des médicaments urgents, des papiers importants, de vêtements de rechange et de couvertures. Une réflexion préalable sur les itinéraires d'évacuation, les lieux d'hébergement, complètera ce dispositif.

Le site www.gouvernement.fr/risques/risques-naturels donne des indications pour réagir face au risque.

Barrage de Raschas



© dreal Ir – Marc Gillier

Barrage de Villefort



© dreal Ir – Marc Gillier

LES CONTACTS

- Préfecture de la Lozère Tél. 04 66 49 60 00
Service Interministériel de Défense et de Protection Civiles
- DDT de la Lozère Tél. 04 66 49 41 00
Unité Prévention des Risques
- DREAL Tél. 04 66 65 35 60
Unité territoriale DREAL Gard Lozère
- Site internet des services de l'État :
<https://www.gouvernement.fr/risques/rupture-de-barrage>
- Site internet de la DREAL Occitanie :
www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr

LES CONSIGNES INDIVIDUELLES DE SÉCURITÉ (page 31)

COMMUNES CONCERNÉES PAR LE RISQUE RUPTURE DE BARRAGE

(Carte des communes concernées page 32)

BARRAGE DE NAUSSAC :

LANGOGNE
NAUSSAC-FONTANES
SAINT-BONNET-LAVAL

BARRAGE DE RASCHAS :

PREVENCHERES
PIED DE BORNE

BARRAGE DE VILLEFORT :

VILLEFORT
PIED DE BORNE
PREVENCHERES

BARRAGE DE ROUJANEL :

PIED DE BORNE

BARRAGE DE PUYLAURENT :

LA BASTIDE PUYLAURENT
PREVENCHERES
PIED DE BORNE

BARRAGE DE CHARPAL :

MONTs DE RANDON
RECOULES DE FUMAS
LACHAMP- RIBENNES
SAINT-LEGER DE PEYRE
MARVEJOLS
BOURGS SUR COLAGNE
SAINT-BONNET DE CHIRAC
LES SALELLES
LA CANOURGUE
SAINT-GERMAIN DU TEIL
BANASSAC-CANILHAC
SAINT-PIERRE DE NOGARET

ETUDE DE LA PROPAGATION DE L'ONDE DE SUBMERSION DU BARRAGE DE NAUSSAC

Annexe cartographique : Atlas de la zone inondable en cas de rupture
du barrage de Naussac

Octobre 2015

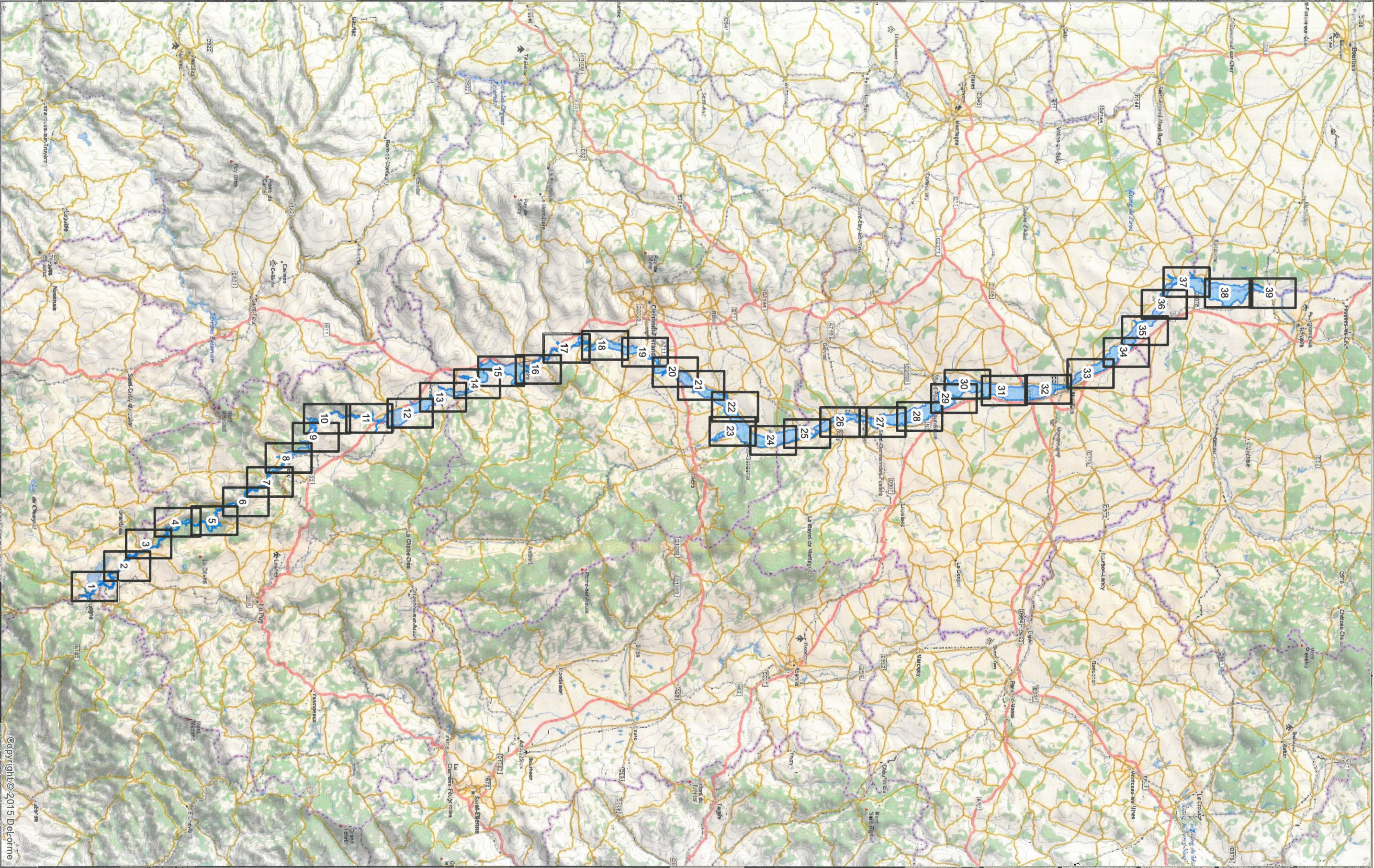
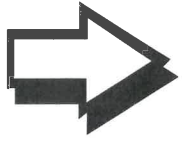
ETUDE DE LA PROPAGATION DE L'ONDE DE SUBMERSION DU BARRAGE DE NAUSSAC

Atlas de la zone inondée en cas de rupture du barrage de Naussac

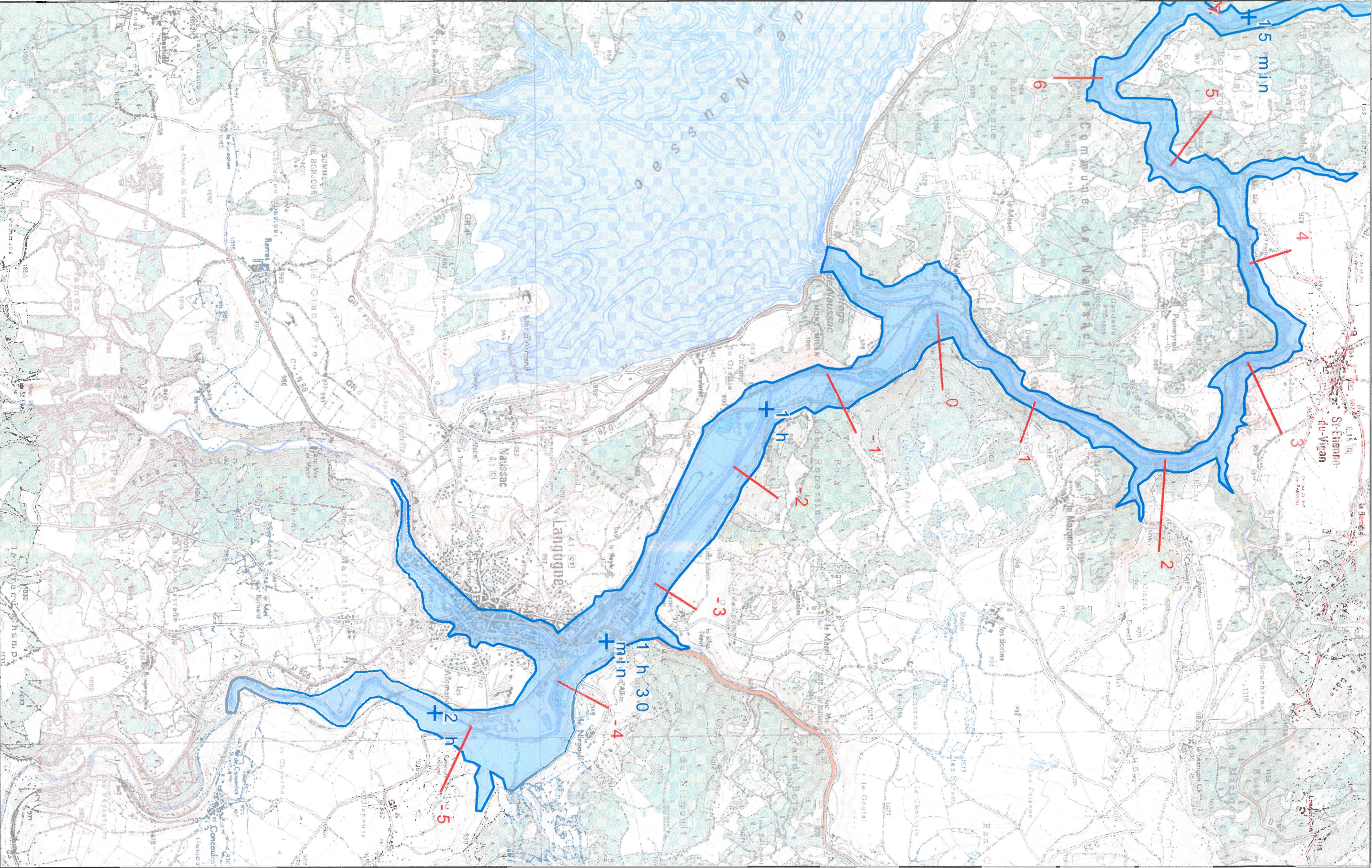
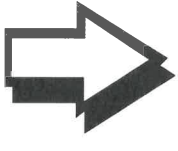
Le tracé de la zone de submersion s'est fait sur la base des résultats de la modélisation hydraulique, auquel il a été rajouté les majorations recommandées par le CTPBOH.

En amont de Brassac-les-Mines, la zone submergée a été déterminée à partir du SCAN25® de l'IGN.

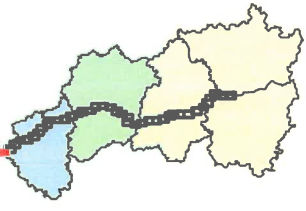
En aval de Brassac-les-Mines, le MNT disponible a servi de base au tracé des zones inondables, sauf sur les secteurs non couverts (en particulier dans les remontées des affluents de l'Allier), où la base de tracé a été le SCAN25®.



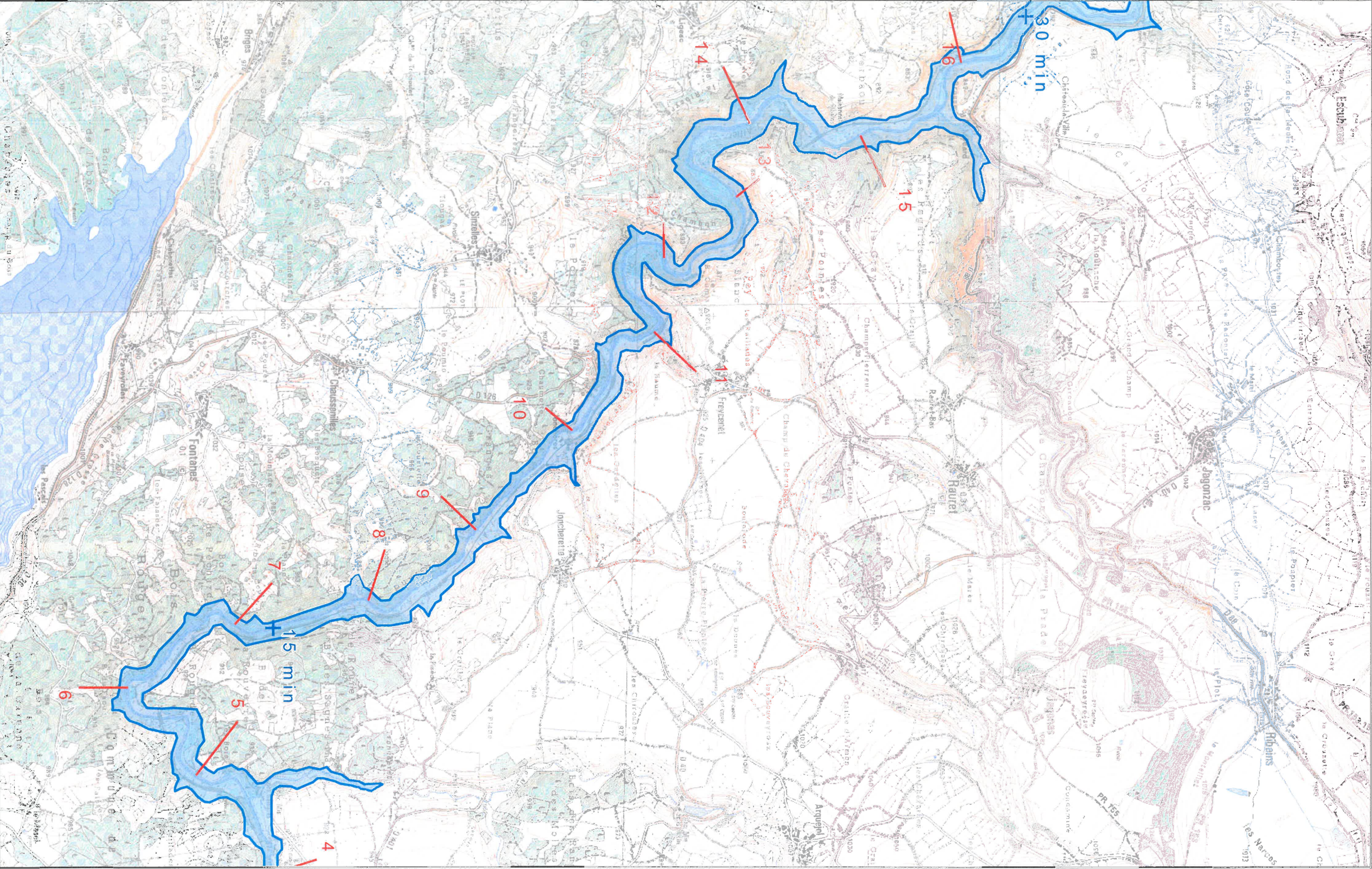
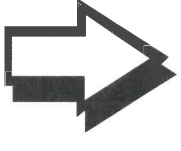
Copyright© 2015 Delorme



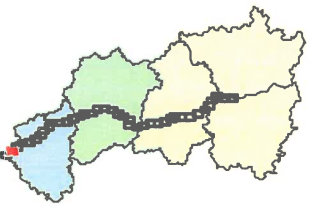
- 3 Point kilométrique
- 2 h Temps d'arrivée de l'onde de submersion
- Etendue de la zone inondée en cas de rupture du barrage



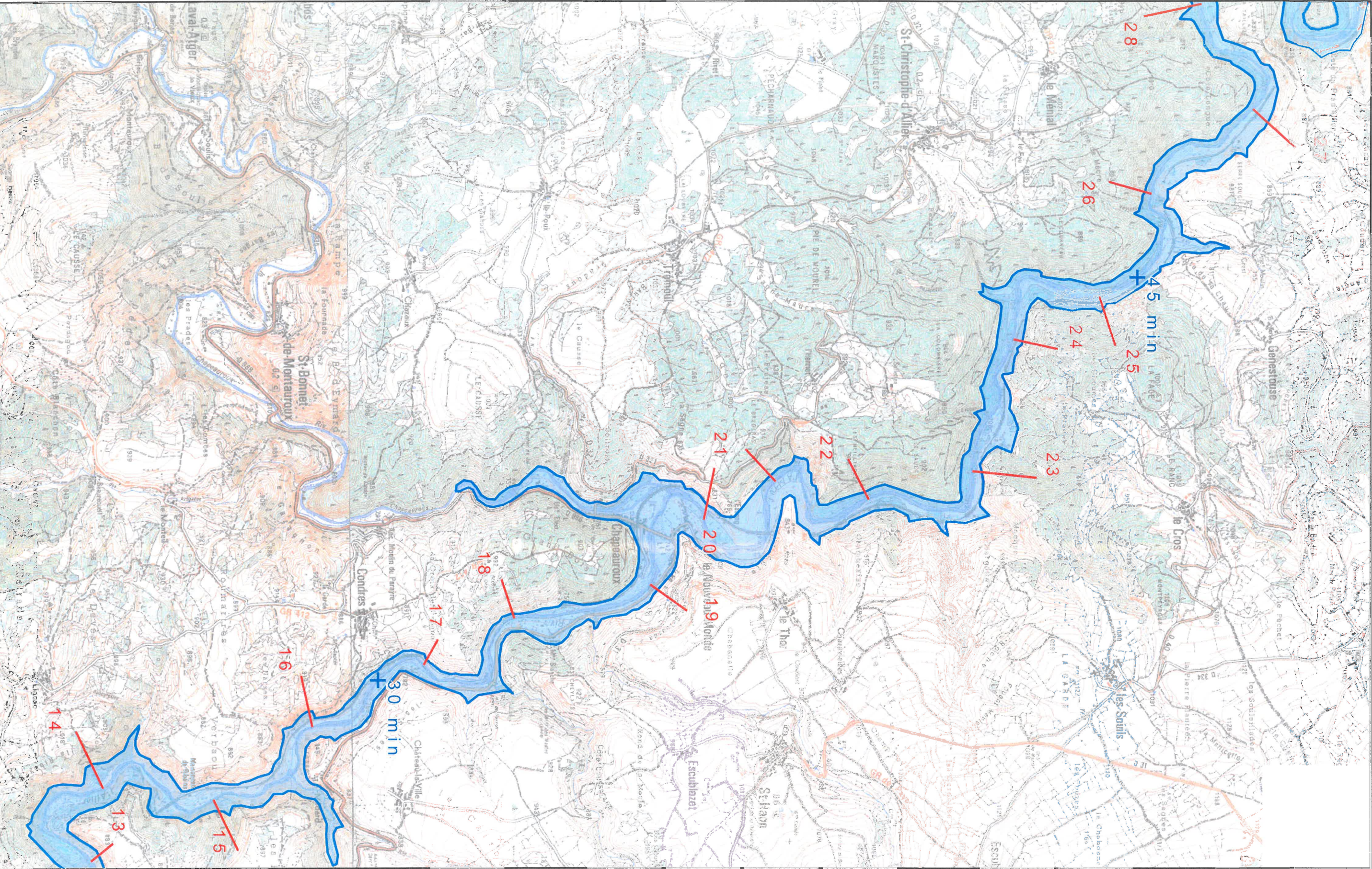
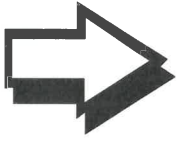
Carte 01 sur 39



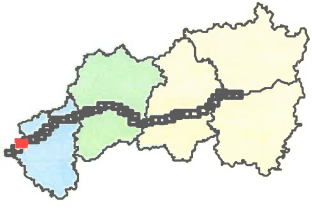
- 2h** Temps d'arrivée de l'onde de submersion
- 3** Point kilométrique
- Etendue de la zone inondée en cas de rupture du barrage**



Carte 02 sur 39



- 2h Temps d'arrivée de l'onde de submersion
- 3 Point kilométrique
- Etendue de la zone inondée en cas de rupture du barrage



Carte 03 sur 39