

PREFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

**Direction Régionale et Interdépartementale
de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France**

**Unité Territoriale de la Seine-Saint-Denis
Pôle environnement et installations classées**

Bobigny, le 15 janvier 2014

Rapport de l'inspection de l'environnement

GARE DE TRIAGE DE DRANCY – LE BOURGET

RFF DIRECTION REGIONALE ILE DE FRANCE

Préfecture de la Seine-Saint-Denis
Commune de DRANCY

N° S3IC : 74-10088
N° HELIOS : 23852
Classement ICPE: sans objet

Activité : gare de triage

AP 6 mars 2013

Inspection du 4 décembre 2013
Sans bordereau

Objet : Visite d'inspection du 4 décembre 2013 – Contrôle de l'arrêté du 6 mars 2013

RÉSUMÉ

Conformément au plan stratégique de l'inspection qui prévoit un contrôle annuel au moins des établissements prioritaires, une visite d'inspection a été réalisée le 4 décembre 2013 conjointement avec un représentant de la BSPP.

Les principaux points qui ont été examinés étaient :

- le retour d'expérience de l'incident du 5 mars 2013,
- la mise à jour du PUI (plan d'urgence interne),
- l'avancement des actions pour lesquelles l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013 fixe une échéance au 31 décembre 2013,
- le contrôle des mesures de maîtrise des risques (sécurisation du site, périmètre de confinement et programme de maintenance) prévues à l'article 3 et en annexe de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013.



I - PREAMBULE

Un ordre du jour de l'inspection a été préalablement transmis à RFF par courrier électronique du 29 novembre 2013.

L'inspection s'est déroulée en 2 temps : une réunion en salle puis une visite de terrain.

Les personnes suivantes étaient présentes lors de l'inspection (réunion en salle) :

Services de l'État

Le chef de l'Unité Territoriale de la Seine-Saint-Denis de la DRIEE

Le chargé de mission risques technologiques accidentels au sein du pôle risques technologiques et accidentels du Service Prévention des Risques et des Nuisances (SPRN) de la DRIEE

L'Inspecteur de l'environnement de la DRIEE chargé du site.

Le capitaine du bureau des opérations de la Brigade de Sapeurs Pompiers de Paris (BSPP)

RFF (gestionnaire d'infrastructure)

Le directeur régional délégué

Le directeur commercial et de la gestion

Le responsable unité équipements sécurité et sa successeur

Le chargé de mission exploitation

SNCF

Des représentants de la direction de la Circulation Ferroviaire (DCF), de l'EIC Paris Picardie, de Fret SNCF et d'Infrapole Paris-nord

II - PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION DE LA GARE DE TRIAGE ET DES INTERVENANTS

Le gestionnaire d'infrastructure a précisé le rôle des différents opérateurs : RFF est le gestionnaire délégué de l'infrastructure et assure la coordination entre les intervenants, Fret SNCF est l'opérateur actuellement en charge de l'acheminement des trains, SNCF EIC Paris Picardie assure les activités de tri et SNCF Infrapole Paris-Nord réalise la maintenance et le contrôle des équipements.

La composition des trains (nombre de wagons, produits transportés, poids, etc.) est pré-planifiée lors de la commande des expéditeurs. Elle est ensuite confirmée lors du départ du convoi et le cas échéant la conformité des wagons aux règles de transport des matières dangereuses est vérifiée par Fret SNCF avant leur départ. Fret SNCF réalise également un plan annuel de transport avec ses clients.

Les installations de tri se composent de 16 voies de réception et de 48 voies de départ (faisceau de débranchement), ainsi que d'une « bosse » de triage. La répartition des wagons sur les voies est fonction des commandes et de la destination des convois (et non fonction du type de matières dangereuses).

La composition des convois et leur répartition sont calculés automatiquement par un logiciel dédié.

A leur arrivée sur la gare, la conformité des convois par rapport au prévisionnel est de nouveau contrôlée, en particulier le poids de chaque wagon est vérifié par pesée (d'après les opérateurs ferroviaires, les écarts entre prévisionnel et réalité sont exceptionnels).

Pour la formation des convois, les wagons sont détachés (démaillage) puis amenés vers le dispositif de « bosse » et acheminés gravitairement vers leur voie de départ. La vitesse des wagons est calculée automatiquement par un logiciel en fonction des caractéristiques des wagons (en particulier leur poids) et de leur positionnement final et réajustée par une série de freins (freins primaire (au niveau de la bosse) et secondaire (au niveau de la voie de départ du convoi)) et de détecteurs de vitesse (notamment des radars). La disponibilité de la place sur les voies est évaluée par le logiciel MOV (mesure d'occupation de voie), qui est inclus au système de Tir-au-But. Les voies sont également équipées de détecteurs de masse pour localiser les wagons. L'ensemble permet d'acheminer les wagons à l'emplacement pré-défini, à vitesse réduite (pour éviter les risques de déraillement ou de choc) et sans intervention d'une motrice. Des contrôles visuels sont également effectués pour vérifier le bon positionnement des wagons dans le convoi au départ.

Concernant le temps de présence maximal d'un wagon contenant des matières dangereuses sur le site, Fret SNCF a précisé que les trains sont expédiés le plus rapidement possible pour des raisons d'exploitation. En particulier en l'absence de voies d'attente, il est nécessaire de dégager les voies de départ pour pouvoir recevoir d'autres trains. Les wagons resteraient en moyenne 1h-1h30 côté « arrivée/débranchement » et jusqu'à 2-3h côté « formation ». Des délais supplémentaires sont possibles en cas de problème de disponibilité d'une machine, d'un chauffeur ou sur un faisceau. Au total Fret SNCF estime que le temps moyen de présence d'un wagon sur la gare est de l'ordre de 2h et peut au maximum atteindre 6h.

Concernant le nombre maximal de wagons susceptibles de passer en même temps sur une bosse, Fret SNCF précise qu'il n'y a pas de maximum fixé, car le système est conçu pour faire passer des lots mais que dans la pratique il n'y a pas plus de 10 wagons qui passent ensemble, le plus courant étant des lots de 3 ou 4 wagons, quand il ne s'agit pas de wagons isolés.

Concernant le faisceau Nord et le faisceau de Bobigny (qui ne font pas partie du périmètre de la gare de triage, tel qu'il est étudié dans l'étude de dangers du site), il est précisé que le faisceau Nord peut servir de voie de dégarage pour des convois sans matières dangereuses. En revanche, le faisceau de Bobigny peut accepter les wagons de matières dangereuses.

III - RETOUR D'EXPÉRIENCE TIRÉ DE L'INCIDENT DU 5 MARS 2013

Le 5 mars 2013, une odeur suspecte proche d'un convoi de wagons de matières dangereuses a donné lieu au déclenchement du PUI du site et à l'intervention des services de secours.

A la demande du préfet, le gestionnaire d'infrastructure a transmis le 5 avril 2013 un rapport d'incident qui a été jugé insuffisant par la DRIEE, pour identifier les causes de l'incident et les mesures prises pour éviter que ce type d'incident se reproduise.

Par courrier du 9 août 2013, le préfet a demandé à RFF de transmettre dans les meilleurs délais les éléments complémentaires et d'intégrer le retour d'expérience tiré de l'incident au PUI.

Au jour de la visite d'inspection, aucun élément de réponse n'a été transmis suite à ce courrier.

Des éléments d'information ont néanmoins été apportés par le gestionnaire d'infrastructure (cf. fiche n°1 jointe au présent rapport).

Constats et avis de l'inspection :

- Sur la réponse au courrier du préfet du 9 août 2013 : l'inspection a constaté que le gestionnaire disposait d'éléments et que des actions ont été menées mais rien n'a été communiqué au préfet malgré les exigences fixées par arrêté préfectoral.

- Sur la détermination des causes de l'incident : au jour de la visite, les opérateurs ferroviaires n'avaient pas connaissance des causes précises de l'incident.

- Sur le retour d'expérience tiré et la détermination des actions correctives à engager : l'inspection a noté que RFF et la BSPP doivent réaliser un retour d'expérience sur l'incident, dont l'initiative revient à RFF. Néanmoins, l'inspection a acté qu'en l'absence de causes identifiées, le gestionnaire ne propose pas à ce jour de mesure d'amélioration particulière. Par ailleurs, l'inspection a également pu constater qu'il n'y a pas eu stricto sensu de prise en compte du retour d'expérience de l'incident dans la version du PUI actuellement en vigueur.

L'inspection propose que RFF transmette rapidement les éléments demandés par le préfet, en précisant si nécessaire les difficultés rencontrées (par exemple, si c'est le cas, absence de réponse des propriétaires des wagons), et tire le retour d'expérience de l'incident (après avoir sollicité la BSPP). Ce retour d'expérience doit conduire le gestionnaire à définir des actions correctives et à mettre à jour son PUI dans la mesure du nécessaire.

Par ailleurs, suite à un questionnement de l'inspection, RFF a indiqué qu'une réflexion serait en cours pour définir une règle de cotation en gravité des événements incidents/accidents de matières dangereuses sur les gares de triage au niveau national. Cette réflexion serait conduite au travers d'un comité technique créé avec Fret SNCF, mais aucune méthodologie de cotation n'a actuellement vu le jour.

Avis de l'inspection :

L'inspection a souligné l'importance de travailler sur ce type de méthodologie (potentiellement duplicable sur l'ensemble du réseau ferré national) afin d'améliorer, d'une part la réponse des acteurs face à un événement d'intensité donnée (proportionnalité) et, d'autre part, l'information du public.

IV - CONTRÔLE DES PRESCRIPTIONS DE L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DU 6 MARS 2013

Les dispositions prévues par les articles 3, 5, 6, 8, 9 et 13 de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013 ont fait l'objet d'un contrôle. Les éléments de réponse apportés par les différents opérateurs ferroviaires et les constats réalisés par l'inspection sont rassemblés dans les fiches n°2 à 5 jointes au présent rapport.

Constats et avis de l'inspection :

- Sur la mise à jour du PUI : aucune évolution du PUI ne serait envisagée avant 2014, malgré l'exigence de révision dans les 3 mois après notification de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013.
- Sur les moyens d'intervention internes et externes au site : les principales améliorations à apporter aux installations du site, en terme de défense contre l'incendie, portent sur le dimensionnement des moyens mobiles d'extinction et sur l'approvisionnement en eau.
- Sur le suivi et la maintenance des mesures de maîtrise des risques fixées en annexe de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013 : de manière générale, les documents d'exploitation mis à disposition lors de la visite n'ont pas permis d'identifier facilement un équipement particulier et de juger la qualité du suivi et de la maintenance réalisés sur ce dernier. Par conséquent, il n'a pas été possible de contrôler rigoureusement les actions réalisées sur certaines mesures de maîtrise des risques visées en annexe de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013.
- Sur l'étude de faisabilité de la mise en place d'un dispositif de détection de fuite : le gestionnaire a d'ores et déjà signalé que l'étude serait remise avec du retard (pas avant février 2014), malgré l'échéance fixée au 31 décembre 2013.
- Sur la sécurisation du site : à première vue, le site paraît correctement sécurisé mais la fréquence des contrôles de l'intégrité de la clôture semble faible compte tenu des enjeux en présence (matières dangereuses).

L'inspection propose que RFF :

- mette à jour son PUI au regard du retour d'expérience tiré des incidents/accidents survenus sur la gare (et éventuellement sur les autres gares de triage du réseau ferré national) et des exercices annuels (en particulier l'exercice annuel du 5 décembre 2013).
- transmette au préfet le compte rendu de l'exercice annuel du 5 décembre 2013 dès que possible.
- mette à disposition de l'inspection un document (par exemple, une extraction issue du logiciel GIENS) synthétisant le programme de surveillance établi pour chaque type de dispositif visé en annexe de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013 (fréquences des contrôles, travaux réalisés, etc.).
- précise par courrier au préfet (copie DRIEE) avant fin 2013 la date prévisionnelle d'envoi de l'étude.
- étudie la possibilité de renforcer la fréquence des contrôles de l'intégrité de la clôture.

V - VISITE DES INSTALLATIONS

Une visite de terrain a été effectuée par l'inspection et la BSPP au poste 2 (système de Tir-au-But). Le fonctionnement des dispositifs de freinage (primaire et secondaire) et des aiguillages, ainsi que leur maintenance, ont été expliqués sur place par SNCF Infrapole Paris-Nord.

VI - PROPOSITIONS DE L'INSPECTION - CONCLUSION

Conformément au plan stratégique d'inspection, une visite d'inspection a été réalisée, conjointement avec un représentant de la BSPP, le 4 décembre 2013. Les principaux points qui ont été examinés ont été rappelés ci-dessus et dans les fiches jointes au présent rapport.

L'inspection propose à Monsieur le préfet de faire un courrier au gestionnaire d'infrastructure de la gare de triage de Drancy-Le Bourget (RFF) reprenant les demandes exprimées ci-dessus et précisant que toute perspective de dépassement d'une échéance fixée par l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013 devra être signalée par courrier au préfet (copie DRIEE), en précisant les difficultés rencontrées ainsi que les mesures prises et l'échéance prévisionnelle pour respecter la disposition concernée.

Une copie du présent rapport est transmis au gestionnaire d'infrastructure (RFF) par la DRIEE.

	<i>Rédacteurs</i>	<i>Vérificateur et Approbateur</i>
L'inspecteur de l'environnement	Le chargé de mission risques technologiques accidentels	Pour le directeur, par délégation Le chef du pôle risques technologiques accidentels
<i>signé</i>	<i>signé</i>	<i>signé</i>

Pièces jointes : fiches d'inspection.

Société inspectée : RFF – Gare de Triage de Drancy

Date de l'inspection : 4 décembre 2013

PERSONNES RENCONTRÉES :

Cf. liste de présence

THÈME / RÉFÉRENCE DES PRESCRIPTIONS OU POINTS VÉRIFIÉS : RETOUR D'EXPÉRIENCE SUR L'INCIDENT DU 5 MARS 2013

Courrier préfectoral du 9 août 2013

« [transmettre] un rapport d'analyse détaillé sur les causes et les conséquences de l'incident qui précise les mesures d'ordre technique ou organisationnelles prises ou envisagées. Il devra également être complété par les dispositions informatives pour alerter les différentes sociétés concernées par le wagon à l'origine d'un potentiel dégazage. Je vous demande aussi d'intégrer l'ensemble de ces éléments à la révision du PUI prévue à l'article 8 de l'arrêté du 6 mars 2013 et dont l'échéance était fixée au 6 juin 2013 ».

ÉLÉMENTS / JUSTIFICATIONS COMMUNIQUÉES PAR L'EXPLOITANT :

Au jour de la visite, aucun élément de réponse à la lettre du 9 août 2013 n'a été transmis au préfet alors qu'il était demandé à ce que les demandes du préfet soient prises en compte dans les meilleurs délais.

Le gestionnaire d'infrastructure a signalé que sa réponse était toujours en cours de préparation. Une des raisons du retard dans la réponse serait l'absence de retour d'information de la part des propriétaires des wagons potentiellement impliqués. Le signalement d'incident aurait été transmis à ces propriétaires, conformément à la réglementation ferroviaire en vigueur, mais les propriétaires étrangers n'auraient pas réagi (en particulier, un propriétaire hollandais).

CONTRÔLES RÉALISÉS PAR L'INSPECTION ET CONSTATS ÉTABLIS

CAUSES ET CONSÉQUENCES DE L'INCIDENT

Au jour de la visite, les opérateurs ferroviaires n'avaient pas connaissance des causes précises de l'incident. Il a cependant été précisé que l'incident n'avait eu aucune conséquence sur les personnes et l'environnement.

L'intervention des secours a été déclenchée selon les procédures du PUI dans sa version modifiée du 7 janvier 2013 – référence : PP-CE-TR02E-04-A-87271312 – mise en application le 18 mars 2013. Cette version a été mise à disposition de l'inspection lors de la visite.

Des agents SNCF ayant détecté une odeur suspecte près des wagons en voie 26 (voie située quasiment au centre de la zone de formation des convois) ont alerté l'agent PUI qui a déclenché le PUI et alerté les secours.

D'après RFF, aucune fuite n'a été détectée sur un wagon et les vérifications réalisées par Fret SNCF lors de la livraison des 3 wagons suspects (contenant notamment du tétrahydrothiophène et de l'isobutylène) n'ont pas montré d'anomalies (les propriétaires des wagons n'ont pas transmis leurs résultats de contrôle). Malgré une zone de détection relativement restreinte, la source n'a pas été clairement déterminée (les wagons suspects ont été identifiés sur la base de leur contenu et de leur présence dans la zone). L'odeur n'aurait pas perduré.

Le gestionnaire a précisé que dans le cadre de la nouvelle version du PUI ce type d'événement ne donnerait plus lieu à une intervention des secours mais qu'il est prévu que le propriétaire d'un wagon suspect vienne contrôler sur place son wagon. Ce type d'événement, actuellement classé de type 2 par RFF au sens de l'arrêté ministériel du 12 août 2008 (article 7), serait a posteriori à classer de type 1.

Il a été précisé que lorsque l'événement est de type 1, les agents ferroviaires peuvent intervenir directement et éventuellement demander une vérification au propriétaire du wagon. Dans le cas d'événement de type 2, les secours publics sont alertés et le wagon ne peut repartir qu'après accord du propriétaire (procédure opérationnelle Fret SNCF).

La BSPP a signalé que l'agent ferroviaire qui a eu les secours au téléphone n'a pas donné (ou confirmé) la bonne adresse pour l'accès au site par la BSPP.

La BSPP s'est interrogée également sur le départ d'une personne alors que le personnel était confiné. Le gestionnaire a précisé que l'évacuation (fin du confinement) avait sans doute été décidée à ce moment.

Par ailleurs, la BSPP a indiqué que les moyens de communication en situation de crise doivent permettre de prendre des décisions rapides tout en consultant sans délai les différents intervenants et que seuls des appareils radio le permettent.

L'inspection a noté que RFF et la BSPP doivent réaliser un retour d'expérience sur l'incident, dont l'initiative revient à RFF.

MESURES PRISES POUR QUE L'INCIDENT NE SE REPRODUISE PLUS

L'inspection a acté qu'en l'absence de causes identifiées, le gestionnaire ne propose pas de mesure particulière.

Le gestionnaire a précisé que la nouvelle version du PUI permettrait a priori une gestion plus adaptée de ce type d'événement (type 1 et non type 2).

ALERTE DES GESTIONNAIRES DE WAGONS

Une des difficultés identifiées lors de l'intervention était le temps mis pour connaître le contenu exact d'un des wagons. Fret SNCF a expliqué qu'ils disposent d'un service basé à Lyon (nommé « présence Fret ») qui fournit 24h/24h les informations sur les produits mais qu'en l'occurrence le code présent sur le wagon renvoyait à plusieurs produits et qu'il a fallu contacter le propriétaire pour obtenir la fiche de sécurité exacte. Une telle prise de contact ne serait prévue que pour les événements de type 2 (et non les incidents).

L'inspection a noté que l'entreprise ferroviaire ne propose pas de mesure particulière pour éviter un important délai dans l'identification du produit.

PRISE EN COMPTE DU RETOUR D'EXPÉRIENCE DE L'INCIDENT DANS LA RÉVISION DU PUI

L'inspection a pu constater qu'il n'y a pas eu stricto sensu de prise en compte du retour d'expérience de l'incident dans le PUI. La nouvelle version, applicable au 18 mars 2013, avait été préparée avant l'incident du 5 mars 2013 (version validée le 7 janvier 2013, comme précisé ci-dessus). Aucune évolution du PUI ne serait envisagée avant 2014 (l'échéance n'a pas été communiquée).

Le PUI définit le rôle de chaque opérateur ferroviaire (Fret SNCF, EIC Paris-Picardie, etc.) et les actions qu'il doit mener. Il renvoie vers chaque opérateur qui établit ses propres procédures opérationnelles.

À ce sujet, certains opérateurs ont précisé avoir décliné le PUI dans un document opérationnel :

- pour Fret SNCF, ce document (version du 25 septembre 2013) dispose notamment d'une liste de contacts d'urgence avec leurs coordonnées (annexe 6) et d'une procédure de remise en circulation d'un wagon accidenté (annexe 8).

- pour SNCF DCF, ce document contient un chapitre spécifique au déclenchement du PUI (chapitre 4) et dispose en annexe 2 d'une fiche réflexe pour l'alerte du Centre Opérationnel de Gestion de la Circulation (COGC) de SNCF DCF.

Par ailleurs, les opérateurs ont précisé avoir mis à jour leurs procédures opérationnelles pour intégrer le retour d'expérience de l'incident.

Pour EIC Paris-Picardie, cela se serait traduit notamment :

- par la mise à jour de la fiche opérationnelle n°15 « agent d'accueil » pour l'accueil des secours (référence EIC PP DC 22203 (TR2E4), applicable au 8 avril 2013), non diffusée à l'extérieur (notamment à la BSPP) mais diffusée au niveau du siège (sans garantie de déclinaison sur les gares de Woippy et de Sibelin),

- par l'organisation d'une session de sensibilisation des agents concernés par la mise en œuvre du PUI (présentation du 19 mars 2013).

RFF est censé s'assurer de la cohérence des procédures opérationnelles des différents opérateurs entre elles et avec le PUI. **Ce point n'a pas pu être vérifié par l'inspection.**

Société inspectée : RFF – Gare de Triage de Drancy

Date de l'inspection : 4 décembre 2013

PERSONNES RENCONTRÉES :

Cf. liste de présence

THÈME / RÉFÉRENCE DES PRESCRIPTIONS OU POINTS VÉRIFIÉS : MISE À JOUR DU PUI ET EXERCICE ANNUEL

Article 8 de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013

« Le plan d'urgence interne (PUI) de la gare de triage du Bourget est mis à jour sous 3 mois. Il prend en compte les scénarios accidentels étudiés dans l'étude de danger.

Un exercice est réalisé à minima une fois par an sous la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure délégué.

L'ensemble des personnels des entreprises ou établissements qui interviennent sur la gare de triage (directement sur les chantiers de tri ou dans les locaux administratifs, les ateliers etc.) est sensibilisé au contenu du PUI et aux consignes de sécurité en cas de déclenchement.

La DRIEE est informée de la date retenue pour chaque exercice. Le compte rendu accompagné si nécessaire d'un plan d'actions est tenu à disposition des agents en charge du contrôle tel qu'identifiés à l'article L.551-4 du code de l'environnement notamment ceux de la DRIEE. »

ÉLÉMENTS / JUSTIFICATIONS COMMUNIQUÉES PAR L'EXPLOITANT :

Le PUI a été mis à disposition de l'inspection.

CONTRÔLES RÉALISÉS PAR L'INSPECTION ET CONSTATS ÉTABLIS :

DATE DE MISE À JOUR DU PUI

La version présentée, applicable au 18 mars 2013 et diffusée aux opérateurs ferroviaires en avril 2013, a été validée le 7 janvier 2013.

Comme évoqué dans la fiche n°1 du présent rapport, aucune évolution du PUI ne serait envisagée avant 2014, malgré l'exigence de révision dans les 3 mois après notification de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013. Une révision du PUI ne serait envisagée qu'après chaque exercice PUI annuel, avec prise en compte de l'expérience des autres gares de triage sur le territoire national.

PRISE EN COMPTE DES SCÉNARIOS DÉFINIS DANS L'ÉTUDE DE DANGERS

Les scénarios de l'étude de dangers ont été pris en compte dans le PUI (chapitre 8) sous leur forme majorante et rassemblés par type d'effets physiques (thermique, surpression et toxique).

PRISE EN COMPTE DU RETOUR D'EXPÉRIENCE TIRÉS DES INCIDENTS/ACCIDENTS

La version mise en application le 18 mars 2013, n'intègre pas spécifiquement le retour d'expérience de l'incident du 5 mars 2013 (cf. fiche n°1 du présent rapport).

Pour les accidents/incidents antérieurs, ce point n'a pas pu être vérifié par l'inspection.

SENSIBILISATION DU PERSONNEL DU SITE ET DES ÉVENTUELS SOUS-TRAITANTS

Une formation (initiale) est dispensée spécifiquement aux 6 agents chargés de la mise en œuvre du PUI (mesures de confinement, accueil des services de secours publics, etc.). Cette formation est renouvelée tous les 3 ans et fait l'objet d'une évaluation en fin de formation pour le renouvellement de l'habilitation « sécurité » de l'agent. Chaque nouvel agent suit ce cursus.

Pour le reste du personnel, en particulier les agents de triage, les opérateurs distribuent individuellement des

plaquettes d'information. Fret SNCF organise également des sessions de sensibilisation pour ses agents.

Pour les entreprises extérieures, un plan de prévention est réalisé obligatoirement, en cohérence avec le PUI, et les entreprises doivent être habilitées pour entrer sur le site et y intervenir. Chaque opérateur ferroviaire peut habilitier des entreprises.

EXERCICE ANNUEL

L'exercice annuel est prévu le 5 décembre 2013.

Le gestionnaire devra transmettre au préfet le compte rendu de l'exercice dès que possible et réaliser une actualisation de son PUI, tel que voulu par l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013, en intégrant le retour d'expérience de cet exercice.

Société inspectée : RFF – Gare de Triage de Drancy

Date de l'inspection : 4 décembre 2013

PERSONNES RENCONTRÉES :

Cf. liste de présence

THÈME / RÉFÉRENCE DES PRESCRIPTIONS OU POINTS VÉRIFIÉS : MOYENS D'INTERVENTION INTERNES ET EXTERNES

Article 9 de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013

« RFF établit avant le 31 décembre 2013, en collaboration avec la brigade des sapeurs pompiers de Paris, une liste des moyens matériels et équipements à mettre à disposition des agents intervenant en cas de perte de confinement (goutte-à-goutte, brèche, etc) sur un wagon de marchandise dangereuse. Le gestionnaire d'infrastructure délégué s'assure que les moyens et équipements ainsi définis sont disponibles et accessibles sur le site pour les équipes d'intervention. »

ÉLÉMENTS / JUSTIFICATIONS COMMUNIQUÉES PAR L'EXPLOITANT :

RFF a établi un inventaire des moyens d'intervention existants et l'a transmis à la BSPP. La BSPP confirme que la liste des moyens nécessaires sera établie et adressée à RFF avant le 31 décembre 2013.

CONTRÔLES RÉALISÉS PAR L'INSPECTION ET CONSTATS ÉTABLIS :

RFF a remis à la BSPP (en main propre) un courrier du 2 juillet 2013 précisant les moyens d'intervention actuellement présents sur le site.

Un positionnement de la BSPP sur les moyens d'intervention nécessaires est prévu prochainement. Les scénarios d'incendie de liquides inflammables devront être pris en compte en intégrant si possible la capacité du ballast en tant que rétention suite à un épandage.

La BSPP a indiqué qu'en ce qui concerne les moyens en eau, le site ne pourrait fournir qu'un débit simultané de 120 m³/h ce qui ne permettrait pas d'alimenter plusieurs camions (un seul uniquement). En outre, peu de voies sont praticables par les engins et en cas d'intervention sur des wagons au milieu des faisceaux de voies, le linéaire de tuyau nécessaire et la durée d'intervention seraient forcément importantes.

L'inspection a noté que les principales améliorations à apporter aux installations du site, en terme de défense contre l'incendie, portent sur le dimensionnement des moyens mobiles d'extinction et sur l'approvisionnement en eau.

Société inspectée : RFF – Gare de Triage de Drancy

Date de l'inspection : 4 décembre 2013

PERSONNES RENCONTRÉES :

Cf. liste de présence

THÈME / RÉFÉRENCE DES PRESCRIPTIONS OU POINTS VÉRIFIÉS : MESURES DE MAÎTRISE DES RISQUES

Article 3 de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013

« Sans préjudice des réglementations applicables au transport de marchandises dangereuses et celles concernant la sécurité des chemins de fer, et conformément aux obligations de chaque intervenant définies par celles-ci, RFF, le gestionnaire d'infrastructure délégué, les entreprises ferroviaires, ou tout autre opérateur ayant une activité en lien avec le site, sont tenus de mettre en place les mesures relatives à la maîtrise des risques mentionnées à l'annexe I. Ces mesures de maîtrise des risques répondent aux critères d'efficacité et de cinétique de mise en œuvre, mentionnés dans cette annexe. Ils font l'objet d'une maintenance et/ou de contrôles dans les conditions de cette annexe.

Les paramètres relatifs aux performances de ces mesures de maîtrise des risques sont définis et suivis, leur dérives détectées et corrigées dans le cadre des procédures internes du gestionnaire d'infrastructure.

L'ensemble des documents permettant de justifier du respect des critères détaillés dans le paragraphe précédent, notamment :

- les programmes d'essai périodiques de ces mesures de maîtrise des risques ;
 - les résultats de ces programmes ;
 - les actions de maintenance préventives ou correctives réalisées sur ces mesures de maîtrise des risques ;
- est tenu à disposition des agents en charge du contrôle mentionnés à l'article L.551-4 du code de l'environnement, notamment ceux de la DRIEE. [...] »

ÉLÉMENTS / JUSTIFICATIONS COMMUNIQUÉES PAR L'EXPLOITANT :

Le gestionnaire a détaillé l'organisation du contrôle et de la maintenance des équipements du site. La maintenance est assurée :

- par SNCF Infrapole Paris Nord, pour les voies et ouvrages, ainsi que pour les équipements électriques (dont les caténaires), pneumatiques et mécaniques. Pour certaines liaisons spécifiques, comme les liaisons de télécommunication, la maintenance peut être confiée temporairement à un opérateur spécialisé ;
- par Fret SNCF, pour les reports d'alarme ;
- par SNCF EIC Paris-Picardie, ponctuellement, pour certaines opérations de maintenance spécifiques.

SNCF Infrapole Paris Nord est sous contrat avec RFF pour le suivi in situ et la maintenance des installations (2 unités de production distinctes ; une pour les voies et ouvrages d'art et une pour les autres équipements).

Les fréquences et les modalités de contrôle sont définies soit dans un plan annuel de maintenance (signalisations, voies et ouvrages d'art), soit dans le contrat annuel. La plupart des fréquences sont fixées par des référentiels plus ou moins restrictifs (restrictions décroissantes en fonction de l'activité : fortes restrictions sur le transport de voyageurs, restrictions plus faibles sur le fret). Dans les autres cas, ces fréquences sont fixées sur la base de la connaissance des installations et des compétences des agents chargés de leur maintenance.

Il est à noter que seuls les équipements pneumatiques (comprenant les groupes électrogènes de secours visés en annexe de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013) disposent d'un programme de surveillance spécifique par type d'équipement. Les équipements électriques n'en disposent pas.

La réalisation des opérations de maintenance est suivie via un processus de reporting et le programme de contrôle des équipements défini au préalable peut être complété par une surveillance particulière (tourné des agents ou passage d'un train spécialement équipé), pouvant conduire à des campagnes de maintenance préventive supplémentaires. En cas de détection d'un défaut, une opération de maintenance

conditionnelle (action corrective) est systématiquement déclenchée.
Une astreinte SNCF Infrapole Paris Nord est disponible 24h/24h en cas de maintenance urgente.

S'agissant des équipements :

- qui peuvent présenter une usure particulière, comme les systèmes mécaniques de type freinage, SNCF Infrapole Paris Nord met en place systématiquement une fiche de maintenance où sont consignés les résultats des contrôles.
- de petite taille ou peu encombrants, la maintenance se traduit le plus souvent par un remplacement de l'équipement.
- qui disposent d'une garantie constructeur, aucun contrôle périodique n'est prévu (par exemple, cas des radars de vitesse (qui sont par ailleurs doublés)).

La gestion des opérations de maintenance systématique par équipement (fréquence, type de contrôle, résultats des contrôles...) est assurée via le logiciel GIENS.

CONTRÔLES RÉALISÉS PAR L'INSPECTION ET CONSTATS ÉTABLIS :

IDENTIFICATION DES INTERVENANTS EN CHARGE DE LA MISE EN PLACE DES MESURES

SNCF Infrapole Paris Nord dispose de toutes les informations concernant la maintenance des installations (pour les équipements cités ci-dessus).

Le gestionnaire dispose uniquement d'un rendu global sur la réalisation des opérations prévue au contrat : il n'aurait pas accès directement aux données de SNCF Infrapole Paris Nord.

MISE À DISPOSITION DES PROGRAMMES D'ESSAI, DES RÉSULTATS ET DES ACTIONS

L'accès aux données du logiciel GIENS se fait uniquement à partir du poste 1, situé en direction du Bourget, et de l'unité de signalisation côté Aulnay. L'ensemble des données n'a pas été consultable mais une extraction Excel a été mise à disposition de l'inspection lors de la visite. SNCF Infrapole Paris Nord a néanmoins précisé que cette extraction ne permettrait pas un contrôle exhaustif des données contenus dans le logiciel GIENS.

Un contrôle des données accessibles via l'outil informatique a été effectué en partant d'un équipement spécifique (dispositif d'alarme sonore et visuelle suite au défaut d'un frein primaire (frein situé au niveau de la bosse)).

De manière générale, l'inspection a noté que l'exploitation du logiciel ne permet pas d'identifier facilement l'équipement visé. Par conséquent, il est difficile d'identifier les dispositifs visés en annexe de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013.

Les équipements sont identifiés par unité opérationnelle, type, n° de série, etc. Les informations sont données pour chaque équipement mais dans le cas d'un ensemble fonctionnel (par exemple détection/transmission du défaut/alarme/mise en sécurité), le bon contrôle de chacun des éléments constitutifs est difficilement vérifiable car il nécessite une consultation de différentes pages/onglets de l'extraction Excel (page dont l'objet n'est pas clairement précisé) et, en parallèle, une consultation de la nomenclature des équipements détaillant les opérations de maintenance à réaliser pour chaque équipement (point non vérifiable le jour de l'inspection).

De manière plus spécifique à l'équipement contrôlé via l'outil informatique, SNCF Infrapole Paris Nord a précisé qu'en cas de défaut de frein primaire, une alarme sonore est déclenchée en salle de contrôle (poste 2) et, dans le cas d'un incident critique pour la sécurité du site, le système de tri peut être arrêté totalement (tous les freins du triage sont bloqués). Dans le cas d'un incident sans criticité, l'activité est poursuivie normalement.

L'alarme suscitée a fait l'objet d'investigations par l'inspection :

- la dernière visite a eu lieu le 12 novembre 2012. La prochaine visite est prévue sous 24 mois, soit avant le 12 novembre 2014. Chaque visite conduit à un nettoyage des commutateurs.

- les résultats de la dernière visite et des actions correctives éventuellement réalisées sur l'équipement n'ont pas pu être consultés.

SNCF Infrapole Paris Nord a précisé que la majorité des questionnements de l'inspection trouveront des éléments de réponse dans la revue de fonctionnement du système de tir au but prévue pour fin 2013.

Par ailleurs, sur demande de l'inspection, SNCF Infrapole Paris Nord prévoit de mettre à disposition une extraction (issue du logiciel GIENS) du programme de surveillance établi pour chaque type de dispositif visé en annexe de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013.

VÉRIFICATION DE LA SÉCURISATION DU SITE

Le site disposerait d'une clôture continue mais ne dispose pas d'un gardiennage particulier.

Le gestionnaire a néanmoins souligné que tous les accès sont fermés par des portails avec verrouillage par badge. Aucune personne étrangère à l'établissement ne peut transiter par la gare de triage sans y avoir été autorisée (cas fréquent des personnes voulant éviter un détour).

Le gestionnaire ne constate plus de passage par le site de personnes extérieures. La présence d'une clôture avec portail fermé à ouverture automatique par carte est constatée par l'inspection à l'entrée n°105 rue Gateau Lamblin.

Une vidéosurveillance est également en place mais elle n'est pas enregistrée.

SNCF Infrapole Paris Nord est chargé de la vérification du bon état de la clôture. À ce titre, une tournée spécifique est réalisée toutes les 6 semaines. Toutefois, le gestionnaire a précisé que les éventuelles dégradations sont constatées par du personnel permanent sur site, avant le jour de la visite.

*Nota : un contrôle complémentaire de l'intégrité des clôtures et murs (non exhaustif compte tenu de l'importance du périmètre et des difficultés d'accès) a été réalisé par l'inspection le 27 décembre 2013. Il n'a pas été constaté d'ouvertures ou de passage permettant un accès facile au site. Par endroit le grillage peut cependant avoir été légèrement enfoncé (en général là où le stationnement de camions est fréquent), voire un peu décroché en partie haute. **Ces éléments d'information devront être pris en considération par le gestionnaire d'infrastructure.***

DÉTERMINATION D'UN PÉRIMÈTRE D'ISOLEMENT AUTOUR D'UN OU PLUSIEURS WAGONS EN CAS D'INCIDENT

Le gestionnaire a indiqué que l'agent en charge de la mise en œuvre du PUI détermine le premier périmètre d'isolement à mettre en place (cf. chapitre 7 de la procédure PUI de SNCF EIC Paris-Picardie).

En première urgence, un périmètre de 50 mètres est établi autour du ou des wagons suspects. Par la suite, des dispositions complémentaires peuvent être prises en fonction du produit impliqué (utilisation d'un programme spécifique qui détermine les mesures à prendre en fonction du code matière), comme l'isolement de l'ensemble de la gare avant l'arrivée des secours publics.

Société inspectée : Société inspectée : RFF – Gare de Triage de Drancy

Date de l'inspection : 4 décembre 2013

PERSONNES RENCONTRÉES :

Cf. liste de présence

THÈME / RÉFÉRENCE DES PRESCRIPTIONS OU POINTS VÉRIFIÉS : AVANCEMENT DES ACTIONS À ÉCHÉANCE DU 31 DÉCEMBRE 2013

Article 5 de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013

« RFF réalise avant le 31 décembre 2013 un revue de fonctionnement du système de Tir-au-But dont l'objet est de s'assurer de l'efficacité (dimensionnement, résistance aux contraintes spécifique, rôle du freineur, analyse du retour d'expérience, etc.) de la fiabilité et du niveau de confiance (sécurité positive, tolérance aux anomalies matérielles, pertes d'utilité (électricité, air comprimé, etc.), maintenance et surveillance, etc) du système. Cette revue porte sur l'ensemble des éléments constituant le Tir-au-But (logiciels, matériels informatiques et électroniques, mécaniques, utilités). Cette étude est adressée à la DRIEE ainsi que les conclusions de RFF et les actions envisagées le cas échéant. »

Article 6 de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013

« RFF réalise avant le 31 décembre 2013 une étude de faisabilité technique et économique pour la mise en place et la mise en œuvre d'un réseau de détection de gaz inflammable et/ou toxique suite à la perte de confinement d'un wagon de transport de marchandise dangereuse sur la gare de triage. Cette étude est adressée à la DRIEE ainsi que les conclusions de RFF quant à la faisabilité d'un tel réseau complété d'un calendrier de réalisation le cas échéant. »

Article 13 de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013

« RFF tient, avant le 31 décembre 2013, les exploitants d'installations classées voisines informés des risques d'accidents majeurs identifiés dans l'étude de dangers dès lors que les conséquences de ces accidents majeurs sont susceptibles d'affecter lesdites installations. Il transmet copie de cette information au préfet de la Seine-Saint-Denis. Il procède de la sorte dans l'année suivant chacune des révisions de l'étude de danger ou des mises à jours relatives à la définition des périmètres ou à la nature des risques. »

ÉLÉMENTS / JUSTIFICATIONS COMMUNIQUÉES PAR L'EXPLOITANT :

Le gestionnaire (RFF) a indiqué que la revue de fonctionnement du système de Tir-au-But est en cours de finalisation et devrait être transmise dans le délai imparti.

Concernant l'étude de faisabilité technico-économique, RFF a précisé que l'étude a été lancée avec l'appui d'un spécialiste anciennement affecté à l'INERIS. Cette étude aurait été déclinée sur 3 autres gares de triage : Woippy, Sibelin et Miramas. Elle ne prend pas en compte le report du signal d'alarme en salle de contrôle et le traitement de ce signal.

D'après le gestionnaire, outre le coût élevé de la mise en place d'un réseau de détection (gaz inflammables liquéfiés, chlore et ammoniac), se pose la question du maillage (positionnement des détecteurs sur un périmètre important), du risque d'empoisonnement des détecteurs et, au final, de la valeur ajoutée d'un tel réseau (si ce n'est une alerte plus rapide).

Il est précisé par ailleurs que si l'option est retenue, le site pilote d'implantation sera Sibelin.

Concernant l'information des établissements voisins de la gare de triage, un courrier du gestionnaire a été adressé le 18 novembre 2013 à la société Hennes & Moritz (exploitant d'entrepôts situés sur la commune du Bourget).

CONTRÔLES RÉALISÉS PAR L'INSPECTION ET CONSTATS ÉTABLIS :

SYSTÈME DE TIR-AU-BUT : CALENDRIER ET PREMIERS ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE

L'échéance n'est pas atteinte et le gestionnaire prévoit de transmettre l'étude dans les délais. Aucune difficulté n'est à signaler au jour de l'inspection.

SYSTÈME DE DÉTECTION : CALENDRIER ET PREMIERS ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE

L'étude est bien engagée mais le gestionnaire a d'ores et déjà signalé que l'étude serait remise avec du retard (pas avant février 2014).

L'inspection a demandé à ce que RFF précise par courrier au préfet (copie inspection) avant fin 2013 la date prévisionnelle d'envoi de l'étude.

INFORMATION DES ICPE VOISINES : LISTE DES INSTALLATIONS CONCERNÉES

Le gestionnaire a adressé le 18 novembre 2013 un courrier à la société Hennes & Moritz qui figurait dans la liste des ICPE située dans le rayon des 620 mètres autour de la gare. Une copie du courrier a été transmis à la préfecture. Le courrier n'a pas été expédié avec accusé de réception mais le gestionnaire avait pris contact pour s'assurer d'avoir la bonne adresse et le nom de son interlocuteur.