



PREFET DE LA SEINE-SAINT-DENIS

DDDCL	COMPTE RENDU :	
Bureau de l'environnement	Installation du comité d'information et d'échange de la gare de triage de Drancy-Le Bourget	Date de la réunion : 14 février 2014
Rédacteurs : Jean-Christophe Guillo et Gwénaél Barrault	Réunion présidée par : M. Philippe GALLI, préfet de la Seine-Saint-Denis	

I. Présentation générale

Le préfet indique qu'il s'agit de la réunion d'installation du comité d'information et d'échange sur la gare de triage de Drancy-Le Bourget . Elle fera l'objet de plusieurs présentations : une présentation de l'objet et du fonctionnement de cette commission, une présentation de l'activité de la gare de triage du Bourget-Le Drancy, une présentation des mesures de sécurité. Elle se conclura par un échange avec l'ensemble des membres.

Le préfet souligne que depuis sa prise de fonction il a été sensibilisé aux différentes difficultés liées à ce site. Après une phase de consultation, avec le ministère des transports et le cabinet du Premier ministre, il a proposé la mise en place d'une commission « ad hoc », associant l'ensemble des acteurs et des parties prenantes.

Comme le prévoit l'arrêté préfectoral du 3 février 2014, cette commission d'information et d'échange a pour objet :

- d'échanger sur l'activité de cette gare de triage,
- de faire le point avec l'exploitant,
- de pointer les évolutions du site ainsi que les questions liées à sa sécurisation,
- de communiquer les mesures prises dans le cadre de l'élaboration du PPI pour assurer la protection des populations : consignes de prévention, chaîne des secours.

Ce comité d'échange et d'information est composé de cinq collèges : un collège État, un collège des collectivités territoriales, avec les communes de Drancy, du Blanc-Mesnil, du Bourget et de la Communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget, un collège des exploitants : RFF/SNCF Geodis, avec une représentation des prestataires intervenant sur le site, un collège des riverains et enfin un collège des salariés représentant les élus du comité d'hygiène de sécurité et des conditions de travail (CSHCT) de la gare de triage de Drancy-Le Bourget.

Mme la Sénatrice Aline Archimbaud siège en qualité de personnalité qualifiée.

La présidence de cette commission est confiée au préfet ou à son représentant. Elle se réunira deux fois par an, et plus le cas échéant, ou à la demande d'un tiers de ses membres. Les convocations seront transmises au moins 8 jours avant la date de réunion. Le secrétariat de ce comité sera assuré par les services de la préfecture de la Seine-Saint-Denis. Tous les documents seront mis en ligne sur le site internet de la préfecture. Un règlement intérieur sera réalisé pour formaliser le fonctionnement de ce comité.

Le préfet précise que la réunion régulière de ce comité d'information et d'échange a pour finalité d'associer l'ensemble des ressources et des compétences techniques nécessaires pour dégager un point de vue commun et partagé. Ce temps de travail collectif, permettra de forger des convictions, favorisant ainsi l'objectivation des processus et des moyens à mettre en œuvre. Le préfet précise que l'état d'esprit de ce comité devra s'efforcer d'être constructif, participatif et transparent.

Monsieur Capo-Canellas, sénateur-maire, indique qu'il siègera au sein de ce comité en tant que président de la Communauté d'agglomération du Bourget, tandis que Monsieur Godard, maire adjoint du Bourget, siègera en tant que représentant de la commune du Bourget.

II. Présentation de la gare de triage de Drancy par Réseau Ferré de France (RFF)

M.Vollmar, affaires territoriales SNCF, indique que cette présentation a été préparée par Réseau Ferré de France et Géodis, représentés par fret SNCF. Elle portera sur les éléments suivants :

- un rappel de la réglementation,
- les acteurs du ferroviaire (gestion du site, les entreprises ferroviaires, la répartition des triages en France),
- le triage du Bourget,
- le Plan d'Urgence Interne,
- les trafics et événements.

A/ La réglementation qui s'applique à la gare de triage du Bourget-Le Drancy (cf powerpoint)

M.Genestier, DGA SNCF Géodis, indique que le transport des matières dangereuses est régi par deux réglementations : celle du code de l'environnement et de la réglementation du transport, plus particulièrement l'annexe C du Règlement concernant le transport international du transport des marchandises dangereuses dit (RID). Ce règlement qui concerne le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses a été ratifié par les Parlements européens et français. Il réglemente les marchandises dangereuses et la classification des substances mais également les procédures et les règles de maintenance. La gare de triage n'est pas une installation classée car il n'y a sur ce site aucune manipulation ni transformation de produits dangereux. Cependant, depuis l'arrêté du 15 juin 2012, ce site doit, conformément aux dispositions réglementaires du code de l'environnement, remettre une étude de dangers.

B/ Les acteurs du ferroviaire (cf powerpoint)

M.Genestier indique que plusieurs acteurs interviennent sur le site de la gare de triage, chacun dans un domaine bien spécifique. Le site de la gare de triage est réparti entre les utilisateurs et les gestionnaires du site. Réseau Ferré de France est propriétaire et gestionnaire des infrastructures : SNCF Infra, délégué en charge de la maintenance et SNCF DCF, en charge du trafic et des circulations.

L'objectif de la maintenance de l'infrastructure est de garantir les fonctionnalités et le niveau de sécurité des installations. Le gestionnaire des infrastructures intervient sur la circulation des trains et prend les mesures en cas de perturbations ou d'anomalies.

Les entreprises ferroviaires, qui utilisent le site, sont les transporteurs qui ont pour obligation, lors de la prise en charge des wagons chez le chargeur d'origine, d'opérer les vérifications d'acceptation des wagons et de la reconnaissance d'aptitude au transport (RAT). L'entreprise de transport n'a pour mission ni de stocker, ni de manipuler, ni de transvaser, ni de transformer les produits.

L'établissement public de sécurité ferroviaire est quant à lui chargé de veiller à la sécurité ferroviaire et d'effectuer des contrôles.

M. Genestier, indique que les gares de triage en France sont réparties sur 4 sites : le Bourget-Drancy, Miramas, Sibelin et Woippy. Le transport ferroviaire des marchandises trouve sa pertinence dans les produits lourds et la longueur des distances, ce qui lui permet de couvrir l'ensemble du territoire national.

C/ La gare de triage de Drancy-Le Bourget (cf powerpoint)

M. Ramos, président du Corigat, ayant demandé si ces powerpoint pourront être communiqués, le préfet confirme qu'ils seront diffusés à l'ensemble des membres avec le compte-rendu.

Mme Archimbaud, sénatrice de la Seine-Saint-Denis, demande qu'elle est la proportion de wagons dangereux sur les 150 000 wagons qui circulent.

M. Vollmar, affaires territoriales SNCF, indique que 9 à 10% de wagons contiennent des marchandises dangereuses.

M. Lagarde, député-maire de Drancy, indique qu'il est nécessaire de réajuster l'étude de dangers afin que celle-ci corresponde, tant en volume que par la nature des produits transportés à la réalité du trafic tel qu'il vient d'être présenté. M. Lagarde est surpris que la SNCF indique que tous les produits de chlore gazeux sont traités par la SNCF.

M. Genestier, signale que la présentation réalisée ce jour, ne traite uniquement que du tri des wagons, tout en précisant qu'il peut transiter certains wagons de chlore par la gare de triage, notamment sur les faisceaux d'attente lorsqu'il s'agit de changer de locomotive ou de conducteur. Les wagons de chlore sont en général transportés par trains massifs, et ne sont pas triés sur le site de Drancy. Ceux-ci sont principalement traités dans la gare de triage de Woippy.

M. Ramos souhaite connaître le nombre de wagons transportant des produits dangereux ainsi que la nature et la classification de ces produits dangereux, le porter à connaissance indiquant que 400 wagons par an transitent par la gare de triage et le nombre de wagons transportant du chlore qui transitent par la gare de triage.

M. Hamel, responsable sécurité RFF, indique qu'environ 20 wagons de chlore transitent chaque mois par la gare de triage.

M. Lagarde, demande combien de wagons chargés de chlore stationnent chaque année sur le faisceau de relais du Blanc-Mesnil ?

M. Hamel, responsable sécurité RFF, indique que les trains ne stationnent que quelques heures.

M. Lagarde indique que des trains chargés de matières dangereuses rentrent dans la zone de la commune du Blanc-Mesnil et stationnent sur le faisceau d'attente de Bobigny. Il demande quelle est la proportion de wagons qui rentrent dans la zone de tri et qui ensuite passent par le faisceau ?

M. Genestier, répond que sur le site de Drancy ne sont comptabilisés que les wagons qui y sont triés. Mais certains trains passent par Drancy sans être triés. On ne connaît pas la proportion de trains que cela représente, mais cette information sera communiquée lors de la prochaine réunion de ce comité.

D/ Présentation du Plan d'Urgence Interne Marchandises Dangereuses (cf powerpoint)

E/ trafics et événements (cf powerpoint)

Le préfet observe qu'en redimensionnant l'activité des 50 000 wagons sur 1 an, la réduction de wagons dangereux n'a été diminuée que de 1 000. Il n'y a donc pas de proportionnalité entre la baisse du trafic global et celle du nombre de wagons dangereux en circulation.

M. Vollmar, précise que la SNCF agit fortement auprès des chimistes pour qu'une partie des produits dangereux se retrouvent sur des trains massifs et ne transitent donc pas par la gare de triage du Bourget-Le Drancy.

M. Souben, adjoint au maire du Blanc-Mesnil, demande comment explique t-on les odeurs alors qu'il n'y a pas de fuite.

M. Faussurier, direction régionale RFF, répond que ces odeurs proviennent des reliquats de produits contenus dans les citernes. La SNCF indique agir auprès de ses clients pour réduire cette nuisance.

M. Mignot, maire du Blanc-Mesnil, indique qu'il est important d'adresser ces messages à la connaissance des populations et des riverains.

M. Ramos, demande quel est le nombre de trains qui stationnent dans la gare de triage.

M. Faussurier, indique que les wagons, les trains massifs, circulent en voie contiguë, la gare de triage ne voit pas transiter de trains homogènes, ceux-ci circulent ou stationnent quelques heures sur d'autres voies, le temps d'un changement de conducteur ou de locomotive.

M. Ramos, demande quelle est la proportion de trains dangereux qui passent par la gare de triage de

Drancy, ainsi que ceux qui stationnent et qui sont potentiellement dangereux.

M. Vollmar, indique qu'ils communiqueront les chiffres, lors de la prochaine réunion.

Le préfet considère qu'il est important d'avoir une vision globale sur ce qui circule sur le réseau francilien, sur la manière dont est géré le trafic et la régulation des trains en attente de faisceau, car c'est une source légitime d'interrogation et un sujet qu'il conviendra d'examiner lors d'une prochaine réunion.

F/ Présentation par la DRIEE des actions engagées par l'État (cf powerpoint)

M. Héritier, chef de l'unité territoriale de la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE), indique que parmi les 4 gares de triage réglementées en France, le site de la gare de triage de Drancy-Le Bourget est la première qui est réglementée par un arrêté préfectoral à la suite du dépôt de l'étude de dangers et de son instruction par les services de l'État. La prise en compte des évolutions éventuelles des activités (volume/nature des produits) relève de l'obligation de réviser l'étude de dangers en cas de modifications et au plus tous les cinq ans (mars 2018). Des préconisations en matière d'urbanisme ont été formulées et communiquées aux maires afin qu'ils les prennent en compte dans leurs documents d'urbanisme. Le site de la gare du triage est classé comme prioritaire dans le programme d'inspection pluriannuel, ce qui amènera l'inspection de l'environnement à le visiter régulièrement, au minimum sur une base annuelle.

Le site a fait l'objet d'une visite d'inspection le 4 décembre 2013 pour faire, d'une part, un bilan d'étape des actions que l'opérateur ferroviaire avait à réaliser suite à la prise de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013, et d'autre part approfondir les connaissances sur l'articulation entre les acteurs, conjointement avec la Brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP).

Les points examinés lors de ce contrôle ont été : la mise à jour du plan d'urgence interne (PUI) suite à l'incident du 5 mars 2013, l'avancement des actions, en particulier la revue du fonctionnement du système de gestion des wagons des matières dangereuses, l'étude technico-économique d'un réseau de détecteurs, le contrôle du suivi de la maintenance d'un équipement de sécurité fixé en annexe de l'arrêté préfectoral, le contrôle de la sécurisation du site et enfin, les incidents odeur du 5 mars 2013 pour lesquels aucune cause précise n'a pu être identifiée.

Les constats suivants ont été dressés : le PUI n'a pas été remis à jour après la prise de l'arrêté préfectoral et l'incident du 5 mars 2013 ainsi que le sous-dimensionnement des moyens de lutte existants contre l'incendie en fonction des besoins, en particulier les moyens mobiles d'extinction et réseau d'approvisionnement en eau. L'étude de faisabilité, relative à la mise en place d'un dispositif de détection, est quant à elle en cours et sera fournie au préfet avant fin mars 2014. Enfin, le site est correctement sécurisé, mais les contrôles de clôture sont trop espacés dans le temps.

A la suite de ces constats, RFF devra réaliser les actions suivantes :

- rédiger un rapport après chaque incident. Il devra être transmis au préfet sous un délai d'un mois en détaillant les circonstances, les causes, les conséquences sur les personnes et l'environnement ainsi que les actions correctrices envisagées, conformément à l'article 11 de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013
- RFF devra mettre à jour le PUI en prenant en compte le retour d'expérience sur les événements

récents ainsi que la mise en place de moyens de lutte contre l'incendie correctement dimensionnées, en lien avec la Brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP) et tels que définis par l'arrêté préfectoral

- RFF devra également formaliser le programme de surveillance établi pour chaque équipement de sécurité visé en annexe de l'arrêté préfectoral et devra renforcer la fréquence des contrôles de l'intégrité de la clôture.

M. Lagarde fait trois remarques. Tout d'abord, il indique que s'il a bien compris, les wagons qui transitent par l'aire de débranchement n'y sont pas manipulés. Concernant la partie de Bobigny, il constate qu'il y a une clôture mais que celle-ci est très basse et qu'il suffit de l'enjamber pour avoir accès au site ferroviaire. Concernant les wagons vides, il note que ceux-ci peuvent être tout aussi dangereux que ceux qui sont pleins. Par ailleurs, M. Lagarde souhaite connaître le nombre d'interventions de la BSPP sur le site de la gare de triage au cours des dernières années. De même, M. Lagarde demande s'il y a un contrôle des étiquetages par les chargeurs et la manière dont ce contrôle s'effectue pour le glucose et d'une manière générale par produit.

M. Lagarde explique qu'il est nécessaire que tous ces points puissent être examinés par le comité d'information et d'échange afin d'en avoir connaissance et de pouvoir formuler des préconisations.

Le préfet précise que la réglementation applicable aux sites SEVESO prévoit un rapport annuel réalisé par l'exploitant et qu'il est instruit par l'inspection des installations classées.

Ce rapport annuel, bien que non exigé par la réglementation en vigueur sur le site de la gare de triage, fera l'objet d'un rapport annuel par la SNCF, d'une instruction par la DRIEE, qui veillera à l'application des prescriptions techniques imposées à la SNCF. Ce rapport sera ensuite communiqué et présenté au sein du comité d'information et d'échange.

Concernant, la clôture du site, le préfet note qu'il s'agit d'un aspect compliqué à gérer, même si les choses évoluent avec la mise en place d'une barrière de contrôle d'accès.

M. Mignot, maire du Blanc-Mesnil, souhaite formuler plusieurs observations générales. En premier lieu, il considère qu'il aurait été préférable de déterminer l'ensemble de ces actions avant de fixer le périmètre de sécurité et de porter à connaissance. En second lieu, il note que ce comité d'information et d'échange se réunit dix mois après la prise de l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013 et à la suite d'une forte mobilisation des élus et de la population. Il se réjouit néanmoins de son existence et de cette première réunion. M. Mignot considère par ailleurs, que les questions relatives aux délais, ainsi que les questions d'urgence pour les riverains sont essentielles et doivent être prises en compte. Elles se traduisent pour certains, par une détérioration de la valeur de leur patrimoine, pour d'autres par un stress anxieux, qui fait suite aux incidents de décembre 2013, et enfin, pour tous, par la mise en danger des populations, après les différents incidents intervenus sur le site ces dernières semaines.

Cependant, M. Mignot indique qu'il est nécessaire d'adopter une position responsable, ce qui présuppose d'avoir l'ensemble des éléments et toute l'information, pour échanger et discuter, dans le cadre d'une gouvernance sereine.

Les communes impactées par ce périmètre de sécurité exigent les revendications suivantes : elles

souhaitent tout d'abord que leurs populations vivent dans un cadre sécurisé et protégé. Elles refusent, la dévalorisation des patrimoines immobiliers, des particuliers et des collectivités.

Concernant le territoire communal de Blanc-Mesnil, ce périmètre de sécurité fige 20% des projets d'investissement de la commune. M.Mignot considère que ce périmètre a été trop vite imposé sans que l'on ait pu, préalablement, examiner tous les impacts et toutes les incidences de ce périmètre au niveau des riverains et sur les territoires.

Pour autant, M. Mignot considère que le fret des marchandises est un élément essentiel du développement durable et qu'il est préférable au transport routier. En ce sens, M. Mignot indique qu'il n'y a pas de volonté de nuire à l'existence de la gare de triage mais qu'il convient néanmoins de s'interroger sur la pertinence et le maintien de cette infrastructure en zone très urbanisée et d'examiner, le cas échéant, les différentes alternatives possibles. Enfin, M. Mignot se réjouit de la présence des cheminots au sein de ce comité car ils peuvent être porteurs de solutions et contribuer à la réflexion.

Le préfet considère que sur les aspects relatifs au maintien ou pas de cette infrastructure ferroviaire lui échappent, ceux-ci relevant du ministre des transports. Il rappelle que l'objectif de ce comité d'information et d'échange est d'abord, et avant tout, de s'occuper du site de la gare de triage de Drancy-Le Bourget exclusivement.

M. Ramos, demande si le rapport établi par l'inspection de l'environnement en date du 15 janvier 2014 peut être communiqué aux membres de ce comité afin d'en avoir connaissance.

Le préfet indique que celui-ci sera communiqué lors de la prochaine réunion de ce comité.

M. Ramos demande quand les études en cours par le ministère de l'écologie et du développement durable seront-elles consultables.

M. Dubourdeau, chef du service de la prévention des risques et des nuisances (DRIEE) indique qu'elles sont en cours de finalisation.

Mme Archimbaud se satisfait de la réunion de ce comité qui permet déjà d'avoir un certain nombre d'informations. Concernant l'incident du 20 décembre 2013, elle souhaiterait en connaître les causes et les enseignements que l'on a pu en tirer.

Le préfet informe le comité que l'incident du 20 décembre dernier est un non événement classé zéro, pour l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN).

Mme Archimbaud, s'interroge néanmoins sur un certain nombre de points, en particulier sur les questions que peuvent poser cet incident, comme par exemple l'état du matériel roulant et des infrastructures ferroviaires, ou encore s'il y avait des cheminots sur le site au moment où s'est produit cet incident. Les personnels bénéficient-ils, d'une formation spécifique pour faire face à ce type d'événements ? Enfin, par rapport aux trains qui ne font que passer avant de rejoindre le relais de Bobigny, qui est responsable de leur sécurité.

M. Coton, responsable des relations institutionnelles SNCF Paris Nord, indique que lorsqu'un client rend un wagon, une visite d'inspection du wagon est réalisée et des vérifications sur l'étiquetage sont opérées. Lorsqu'un train s'arrête dans un relais, les règles de sécurité définies par la réglementation ferroviaire s'appliquent, en vérifiant la conformité du transport jusqu'à sa destination. Enfin, quand le train circule en ligne, c'est l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) qui réalise les contrôles.

Le préfet précise concernant l'incident qui s'est produit le 23 décembre 2013, que le train est passé par la gare de triage et non par la butte, les wagons transportant des déchets nucléaires étant interdits de bosse. Le préfet rappelle que la gare de triage n'est pas une gare dans laquelle s'effectue des chargements ou des déchargements. Il ne s'y effectue que des opérations de triage. Lorsque le wagon est sorti des voies vers 16h02, il était tracté mais la résolution de l'incident a nécessité plusieurs heures d'intervention, car il a fallu faire venir des engins de manutention, ce qui a nécessité du temps. Le préfet informe et confirme, que le colis nucléaire n'a pas été impacté, et que du point de vue de l'Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN) cet incident, au regard de la cotation spécifique du risque nucléaire, est sans incidence sur les populations et l'environnement. Le préfet rappelle que le transport nucléaire est l'un des transports les plus sécurisés en France.

M. Mignot demande au préfet et souhaite que les informations communiquées dans le cadre de ce comité soient sincères et fiables. Concernant la sécurisation du site, il a pu constater qu'un journaliste avait pu s'y introduire malgré la barrière.

Le préfet rappelle que ce comité vise à associer l'ensemble des acteurs et des parties prenantes, pour collectivement, et en toute transparence, informer, communiquer et partager l'information, telle qu'elle se présente. Les rapports établis par les différents services de l'État ne peuvent faire l'objet d'une volonté de dissimulation. Concernant, les aspects relatifs à la sécurité du site, celui-ci est clôturé, mais dispose de différentes voies d'accès, même si les principales ont été fermées.

M. Mignot indique qu'il est indispensable que l'information, mise à la disposition des populations et des associations, soit compréhensible et vulgarisée, pour que celle-ci ne soit pas « suspecte ». Enfin, il est indispensable que l'accès au site de la gare de triage soit sécurisé.

Le préfet précise, que l'approche engagée, à travers ce comité est de s'inscrire dans une démarche partagée et transparente, d'amélioration des process, de prévention des risques, plutôt qu'une démarche de suspicion et de méfiance.

M. Capo Canellas, président de la Communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget, demande quels sont les moyens de lutte contre l'incendie, constatant que ceux-ci sont à ce jour sous-estimés. Par ailleurs, comment la détection des incendies est-elle réalisée et comment sont-ils traités, questions que se posent le riverains.

M. Breschbuhl de la Brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP), indique que les moyens de lutte contre l'incendie ont été recensés sur la base de l'étude de dangers, en lien avec l'exploitant. Celle-ci a permis de déterminer les quantités et les périmètres. Un courrier a été transmis à l'exploitant afin de lui demander d'optimiser sa capacité réactive. Le problème de la gare de triage est la présence de plusieurs risques simultanés. Il existe un risque d'effet dominos car plusieurs substances dangereuses sont présentes en même temps, au même endroit. Il a été demandé à l'exploitant de revoir le contenu de son étude de dangers afin que celui-ci redimensionne son réseau d'eau.

Le préfet confirme que la réglementation du transport ferroviaire nécessite un niveau de sécurité permanent dans une perspective de prévention des risques et propose de passer à la présentation des mesures de sécurité.

G/ Présentation des mesures de sécurité

M. Sénateur, directeur de cabinet de la préfecture, rappelle que le préfet a pris un arrêté portant prescription du plan particulier d'intervention (PPI) de la gare de triage de Drancy-Le Bourget le 2 octobre 2012. L'élaboration d'un PPI consiste à suivre un ordre méthodologique très précis et à développer une culture afin de gérer un événement accidentel à caractère industriel. La mise en place d'un PPI nécessite un travail de fond dont les objectifs sont de bâtir un dispositif opérationnel visant à protéger les populations, à développer une culture commune entre les services et les organismes concernés pour leur permettre d'avoir une réponse adaptée face à un accident industriel. Cette réponse est préparée et planifiée au regard des risques de l'établissement.

Le cadre méthodologique relatif à l'élaboration d'un PPI nécessite trois étapes principales. La première est de déterminer les phénomènes dangereux et les caractériser. Elle consiste, au préalable, par la mise en place d'un groupe de travail dont l'objectif principal est de traduire des informations très techniques issues de l'étude de dangers. La seconde phase consiste à recenser les enjeux en y associant les acteurs communaux notamment. Cette démarche se réalise en deux grandes phases, l'une portant sur l'analyse globale de la situation, l'autre sur une analyse plus fine au regard de chaque phénomène dangereux. La troisième étape, constitue l'objet central du PPI qui est celle de protéger les populations et de déterminer la stratégie qui va être mise en œuvre pour atteindre cet objectif.

Le préfet constate que plusieurs points sont à examiner et à éclaircir. Tout d'abord celui de la fréquence de la circulation ferroviaire, le contenu et la nature des marchandises dans les wagons transportant des matières dangereuses et plus globalement de l'activité générale du fret SNCF, également, les sujets liés à la sécurité des populations et les dispositifs associés (plan de sauvegarde communal, PPI), ainsi que la question du périmètre de sécurité et les études en cours par le ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie.

La commission d'information et d'échange examinera tous les ans, le bilan d'activité de cette infrastructure ferroviaire, ce qui permettra d'apprécier comment les incidents ont été traités et de porter à sa connaissance les problèmes techniques qui peuvent se poser. Enfin, Le préfet propose également la tenue d'une visite avec l'ensemble des membres, au printemps prochain afin de pouvoir appréhender le fonctionnement et les problèmes posés par la gare de triage.

M. Mignot se félicite de l'examen de ces différents éléments par la commission, et souhaite qu'ils permettent d'améliorer le fonctionnement et les conditions d'exploitation de la gare de triage. Il demande si le porter à connaissance, au terme de cette démarche, pourra être levé.

Le préfet signale que ce porter à connaissance fait l'objet d'un contentieux devant le tribunal administratif de Montreuil, et qu'à ce stade, on ne peut préjuger quel sera la suite donnée par le juge.

Le préfet rappelle la spécificité réglementaire que constitue cette infrastructure ferroviaire, qui nécessite d'avancer pas à pas. A ce stade, et en l'absence de données techniques objectives, on ne peut pas réduire ce périmètre de sécurité. Pour autant, si à l'issue de ces études techniques, celles-ci montrent la possibilité de réduire ce périmètre, alors on le fera évoluer. A ce jour, les questions sont encore beaucoup trop nombreuses. C'est l'objet de ce comité d'échange et d'information, qui nécessite de mettre en place une méthode, celle de la concertation et un processus itératif afin que toutes ces questions trouvent des solutions opérationnelles.

Dès lors, il convient de décliner les niveaux d'intervention autour de trois axes : une phase d'explication auprès des populations, une phase relative aux processus techniques et une phase liée à la sécurité des populations.

M. Capo Canellas indique que le plus urgent actuellement, afin de rassurer tout le monde, est de pouvoir fournir des éléments de réponse sur les moyens de lutte contre l'incendie et la détection des incendies.

Le préfet indique que la technologie peut aider à l'amélioration de ce point à la condition de pouvoir disposer d'une desserte en eau avec des moyens plus adaptés, ce qui n'est actuellement pas le cas. Cet aspect doit pouvoir être amélioré et perfectionné, même si des questions se posent, en particulier pour la récupération des eaux usées, les aspects réglementaires imposant des conditions très rigoureuses.

La démarche ouverte avec l'installation du comité d'échange et d'information, nécessite que l'on avance graduellement et en concertation avec la population, celle-ci devant par ailleurs être régulièrement informée par les maires des avancées.

Le préfet de la Seine-Saint-Denis


Philippe GALLI