

Révision du processus d'études de dangers des gares de triage

C.I.E. de Drancy-Le Bourget
7 mai 2015

Nicolas Chantrenne
Direction générale
de la prévention des risques

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable
et de l'Énergie

Ministère de l'écologie,
du développement durable et de l'énergie

www.developpement-durable.gouv.fr

SOMMAIRE

- Rappel du contexte réglementaire
- Cas de la gare de triage de Drancy – Le Bourget
- Étude d'accidentologie européenne
- Suite de la démarche

Rappel du contexte réglementaire



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable
et de l'Énergie

Rappel du contexte réglementaire

Septembre 2001 : catastrophe de l'usine AZF

Loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 (loi « risques ») :

*Lorsque du fait du stationnement, chargement ou déchargement de véhicules ou engins de transport contenant des matières dangereuses, l'exploitation d'un ouvrage d'infrastructure routière, ferroviaire, portuaire ou de navigation intérieure ou d'une installation multimodale peut présenter de graves dangers pour la sécurité des populations, la salubrité et la santé publiques, directement ou par pollution du milieu, le maître d'ouvrage fournit à l'autorité compétente une **étude de dangers**. Cette étude est mise à jour tous les cinq ans. (art. L. 551-2 au code de l'environnement)*

Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 (Grenelle 2) :

*Le représentant de l'État dans le département peut, par arrêté, fixer les **prescriptions d'aménagement et d'exploitation** des ouvrages d'infrastructure jugées indispensables pour préserver la sécurité des populations, la salubrité et la santé publiques directement ou indirectement par pollution du milieu (art. L. 551-3 du code de l'environnement)*

Code de l'urbanisme :

*(...) Le préfet leur transmet [communes et groupements compétents] à titre d'information l'ensemble des **études techniques nécessaires à l'exercice de leur compétence en matière d'urbanisme** dont il dispose. (art. L. 121-2)*

Rappel du contexte réglementaire

Infrastructures soumises à étude de dangers (décret n° 2007-700 du 3 mai 2007, arrêté du 15 juin 2012) :

- les aires de stationnement de grande capacité PL
- les ports intérieurs et ports maritimes à fort trafic
- les gares de triage ou faisceaux de relais dans lesquels sont présents simultanément un nombre moyen de wagons de matières dangereuses supérieur à 50 (Drancy, Woippy, Sibelin, Miramas)
- les plate-formes multimodales répondant à ces critères

Rappel du contexte réglementaire

Arrêté du 18 décembre 2009

Circulaire du 4 mars 2010 :

- précisent le contenu des EDD, les phénomènes dangereux et les seuils d'effet à prendre en compte, notamment les **probabilités forfaitaires** des phénomènes dangereux

Circulaire du 19 novembre 2012 :

- précise les modalités d'instruction des EDD, la mise en place de mesures de maîtrise des risques (*via* une matrice de priorisation), ainsi que le contenu du **porter-à-connaissance** à réaliser par le préfet

Cas de la gare de triage de Drancy – Le Bourget



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable
et de l'Énergie

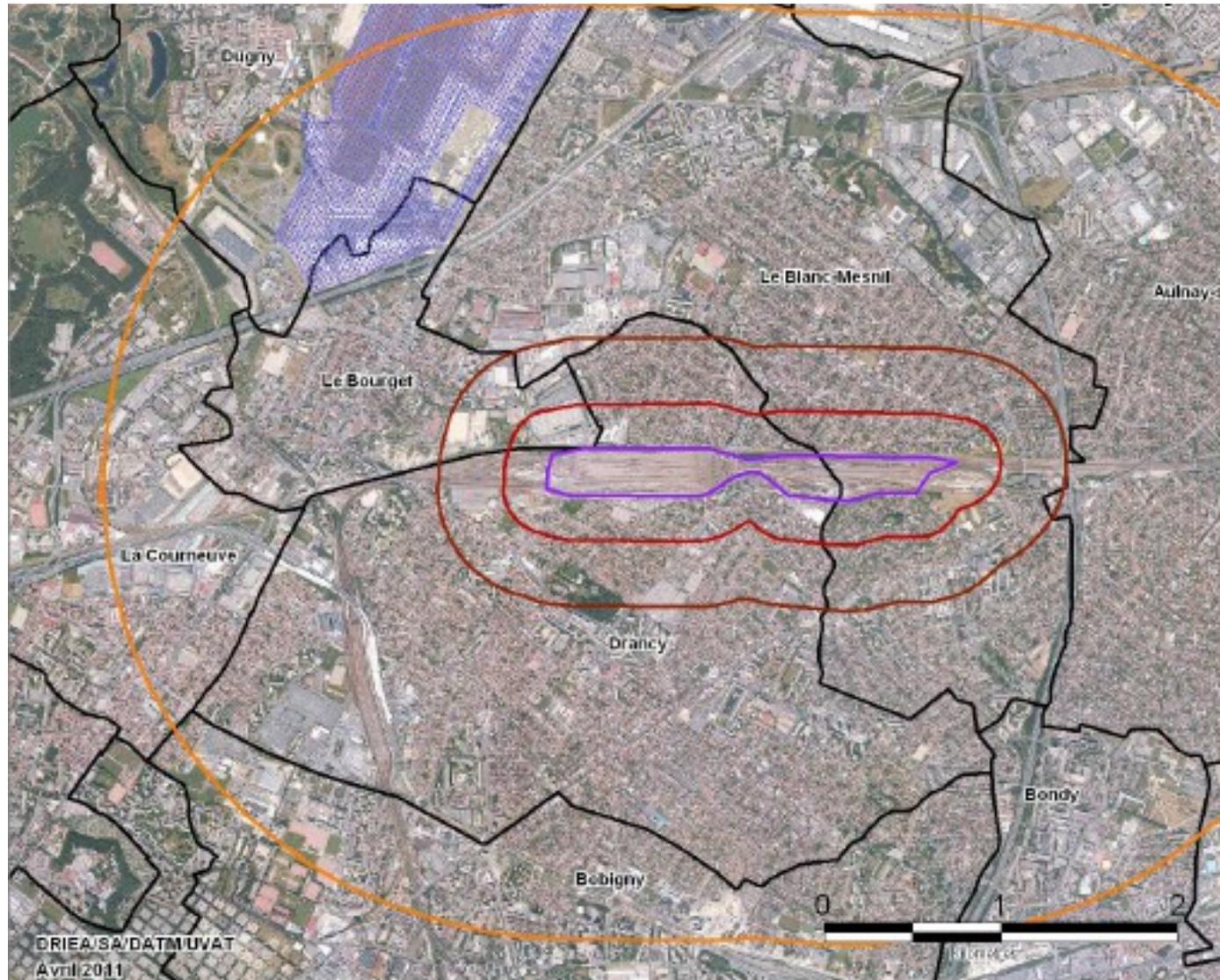
Cas de la gare de triage de Drancy - Le Bourget

Historique du dossier

- Étude de dangers remise par RFF le 26 avril 2010
- Compléments remis par RFF en avril puis août 2011
- 3 grandes zones de risques létaux aux effets rapides :
 - De 0 à 250m : risques létaux dus aux effets thermiques et de surpression
 - De 250 à 620m : risques létaux dus aux effets toxiques (hors chlore)
 - De 620 à 2600m : risques létaux dus aux effets toxiques du chlore
- Arrêté préfectoral du 6 mars 2013 : prescrit notamment la procédure « marchandise fragile » pour le chlore proposée par la SNCF

Arrêté annulé par le tribunal administratif de Montreuil le 11 décembre 2014
- Porter à connaissance le 22 avril 2013 : préconise des restrictions fortes de l'urbanisation entre 0 et 620m

Cas de la gare de triage de Drancy - Le Bourget



Étude d'accidentologie européenne

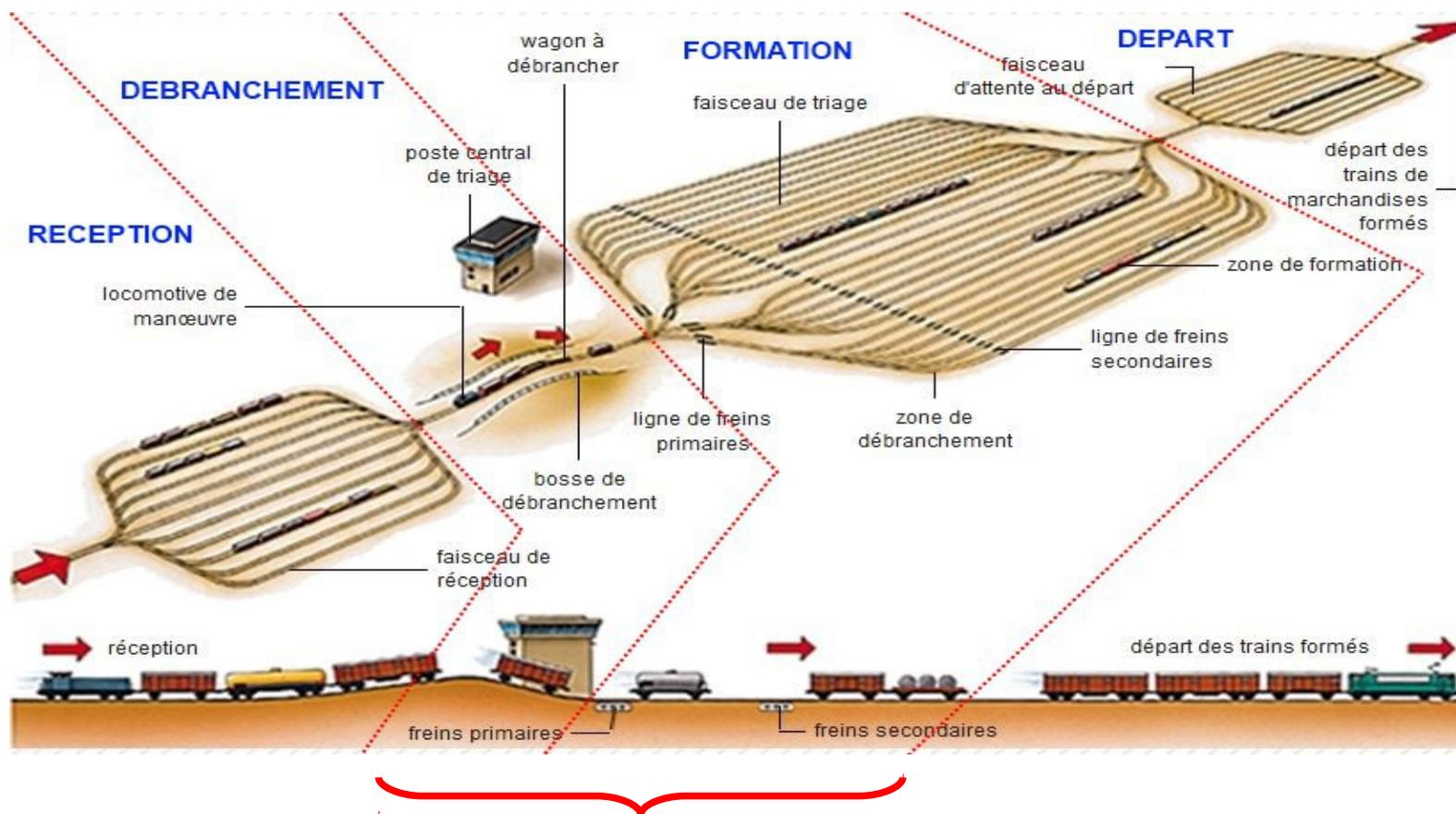


Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable
et de l'Énergie

Étude d'accidentologie européenne

- Décision de raffiner la méthodologie des études de dangers retenue fin 2011
- Appel d'offre, publié le 2 mai 2012, pour réaliser une étude complémentaire approfondie sur l'accidentologie européenne dans les gares de triage (prestataire retenu : DNV)
- Début des travaux du prestataire début 2013 (experts basés en France, au Royaume-Uni, en Norvège)
- Phase 1 : état des lieux sur au moins 10 ans
 - *10 pays enquêtés avec l'appui de l'Agence Ferroviaire Européenne (ERA) : France, Autriche , Belgique, Pays-Bas, Suisse, Finlande, Allemagne, Royaume-Uni, Suède, Espagne*
 - *3 Pays ont pu fournir des données d'accidentologie : France, Suisse, Finlande*
- Phase 2 : diagnostic
- Phase 3 : analyse et propositions
- Rapport remis au 1^{er} trimestre 2014

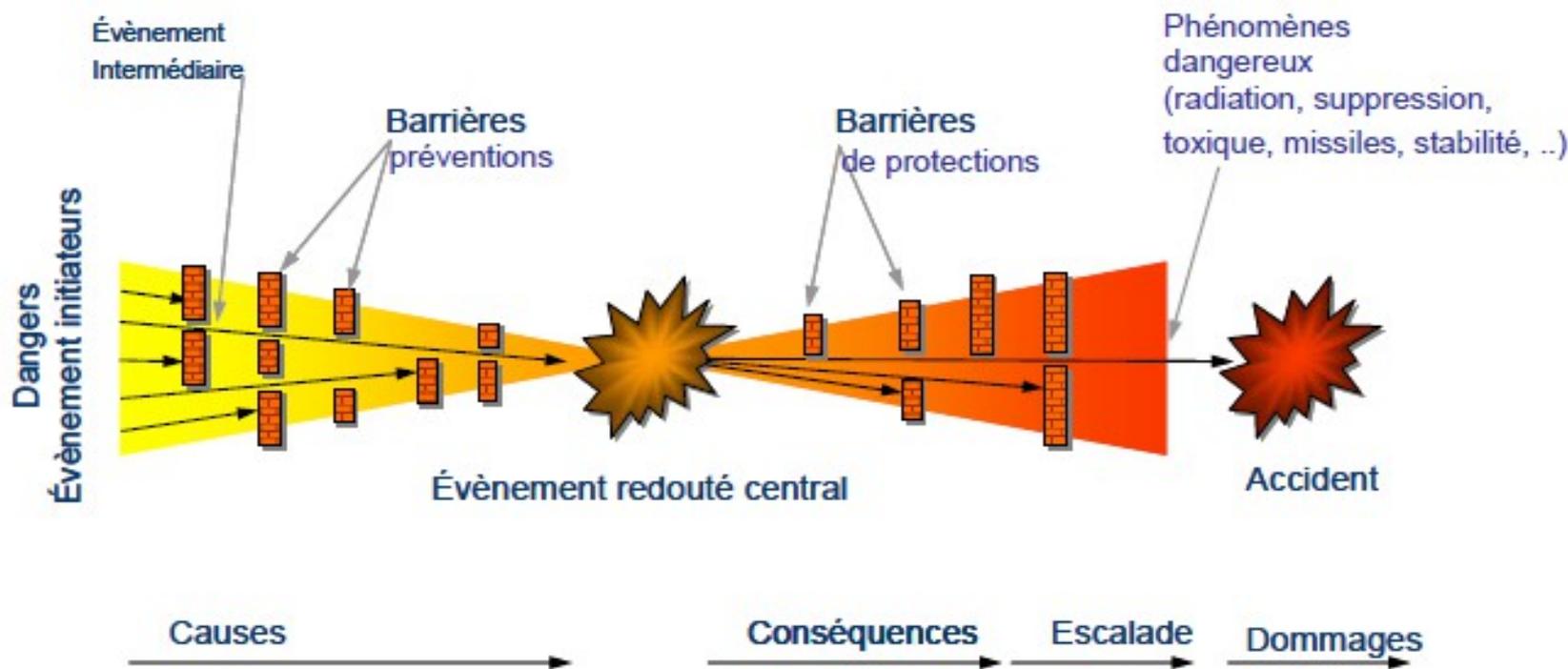
Étude d'accidentologie européenne



Conclusions de l'étude

- Le risque se concentre sur la partie débranchement et le début du faisceau de formation
- Les faisceaux de réception et de départ peuvent quasiment être négligés ce qui réduit d'autant les éventuels périmètres d'effets

Étude d'accidentologie européenne



Conclusions de l'étude

- L'étude fine des causes et événements, suivant un diagramme « nœud papillon », a permis le calcul de probabilités affinées
- Les probabilités par wagon sont estimées, suivant les phénomènes, de l'ordre de 10^{-7} à 10^{-12} , contre des ordres de 10^{-6} à 10^{-8} dans la circulaire de 2010

Suite de la démarche



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable
et de l'Énergie

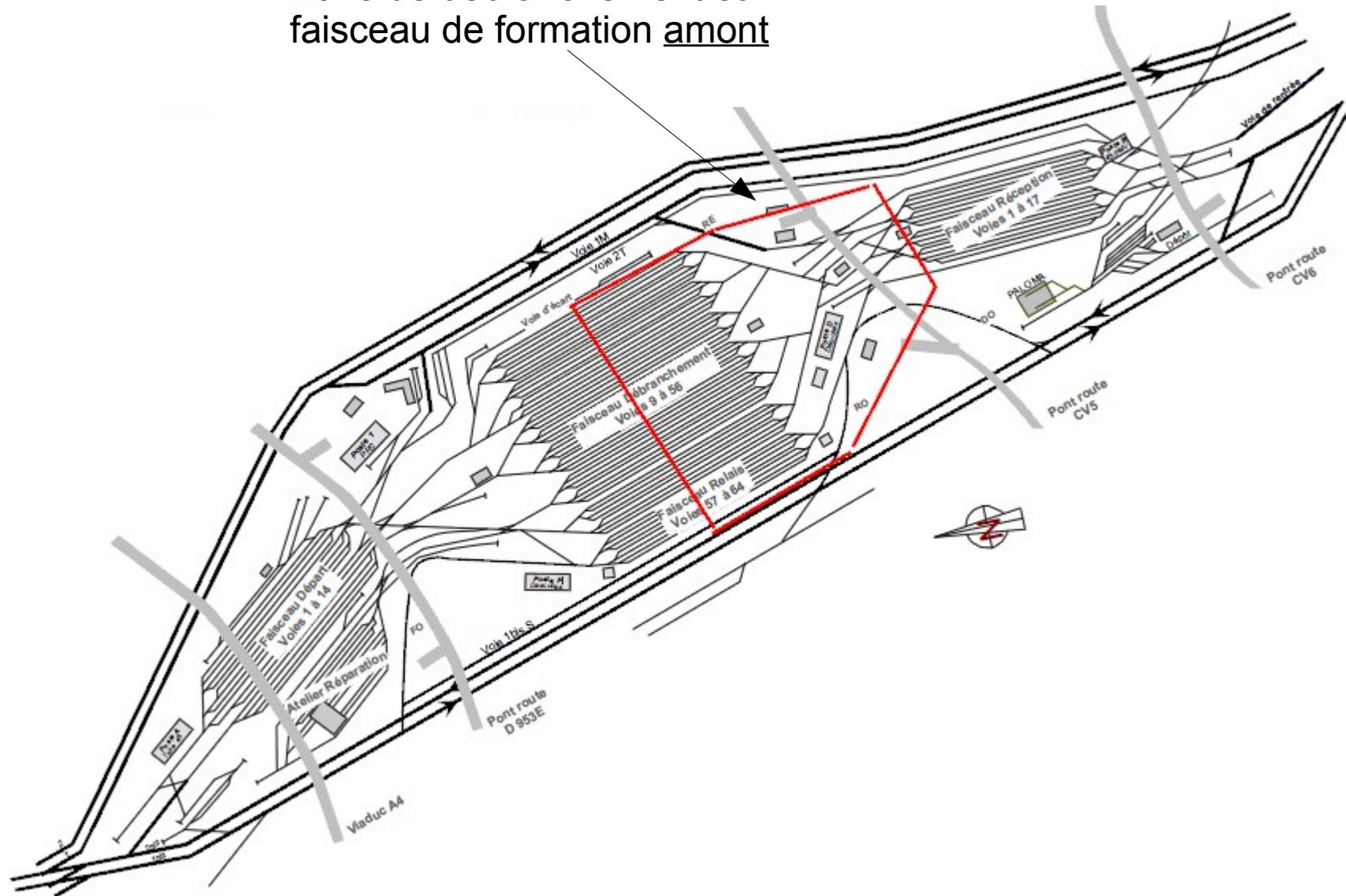
Suite de la démarche

Projet de note technique DGPR-DGITM finalisé, modifiant les circulaires du 4 mars 2010 et du 19 novembre 2012 pour les gares de triage

- Localisation des phénomènes dangereux :
 - Seules les zones de débranchement et de formation sont à considérer
 - Prise en compte d'une préconisation du CGEDD : possibilité de restreindre les événements sources au faisceau de formation amont, sous réserve de la mise en place de mesures additionnelles sur le faisceau de formation aval (doubles cales, interdiction des manœuvres concomitantes)
- Probabilité des phénomènes dangereux :
 - Prise en compte des probabilités issues de l'étude DNV
 - Prise en compte de nouveaux dispositifs techniques de sécurité internationaux obligatoires (et rétroactifs) sur les wagons contenant les substances les plus dangereuses (chlore) : dispositif anti-chevauchement, tampons fusibles

Suite de la démarche

Zone de débranchement et faisceau de formation amont



Suite de la démarche

Projet de note technique DGPR-DGITM finalisé, modifiant les circulaires du 4 mars 2010 et du 19 novembre 2012 pour les gares de triage

Le projet réalise en outre une harmonisation des préconisations d'urbanisme avec celles en vigueur pour le transport de matières dangereuses par canalisation :

- Probabilités 10^{-5} à 10^{-6} (classe E) : interdiction de construction d'IGH et d'ERP de plus de 100 ou 300 personnes dans les zones d'effets létaux significatifs ou de premiers effets létaux
- Probabilités supérieures à 10^{-5} : maintien de restrictions fortes (mais possibilité d'autorisations de constructions sous réserve de ne pas augmenter significativement la population exposée)

Suite de la démarche

Calendrier prévisionnel :

après la publication de la note technique ministérielle,

- Arrêté préfectoral, prescrivant des mesures de maîtrise des risques à titre conservatoire, et prescrivant la remise d'une nouvelle EDD
- Révision de l'étude de dangers par SNCF Réseau pour fin 2015, tenant également compte du jugement du tribunal administratif
- Instruction de l'EDD révisée fin 2015 et début 2016 par les services de l'État
- Au 1^{er} semestre 2016,
 - nouvel arrêté préfectoral de prescriptions
 - révision du porter-à-connaissance de 2013
 - plan particulier d'intervention