



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA SEINE-SAINT-DENIS

**ARRETE PREFECTORAL N° 2016-1517 DU 26 MAI 2016**  
**demandant la remise d'une étude de dangers révisée et fixant des mesures conservatoires**  
**relatives à la Gare de triage de marchandises dangereuses**  
**située sur les communes de Drancy et du Blanc-Mesnil (93)**

Le Préfet de la Seine-Saint-Denis  
Chevalier de la Légion d'Honneur  
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

VU la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et notamment le chapitre 1.9 de son appendice C (RID) ;

VU la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses et notamment son annexe II (RID) ;

VU la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité et notamment son article 8 ;

VU le code de l'environnement et notamment ses articles L. 551-2, L. 551-3, R. 551-1, R. 551-6-1, R. 551-6-2 et R. 551-8 ;

VU la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile ;

VU la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;

VU l'arrêté ministériel du 15 juin 2012 fixant la liste des ouvrages d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires, ou de navigation intérieure et des installations multimodales soumis aux dispositions de la partie réglementaire du code de l'environnement portant application de l'article L. 551-2 ;

VU l'arrêté ministériel du 18 décembre 2009 relatif aux critères techniques et méthodologiques à prendre en compte pour les études de dangers des ouvrages d'infrastructures de transport où stationnent, sont chargés ou déchargés des véhicules ou des engins de transport contenant des matières dangereuses ;

VU l'arrêté ministériel du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») ;

VU l'arrêté ministériel du 12 août 2008 pris en application de l'article 13 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 et relatif aux plans d'intervention et de sécurité sur le réseau ferré national ;

VU la réglementation technique spécifique au transport et à la sécurité de l'exploitation ferroviaire ;

VU la circulaire du 4 mars 2010 relative aux études de dangers remises en application de l'article L. 551-2 du code de l'environnement ;

VU la circulaire du 19 novembre 2012 relative aux mesures de maîtrise des risques et au porter à connaissance à mettre en œuvre dans le cadre des études de dangers remises en application de l'article L. 551-2 du code de l'environnement ;

VU la note technique du 22 juin 2015 relative aux études de dangers remises en application de l'article L. 551-2 du code de l'environnement et au porter-à-connaissance concernant les gares de triage ;

VU l'étude de dangers remise par RFF pour la gare de triage du Bourget à Monsieur le préfet de la Seine-Saint-Denis en date du 26 avril 2010 et de sa mise à jour remise le 2 septembre 2011 ;

VU l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013 donnant acte à RFF de la remise d'une étude de dangers pour la gare de triage du Bourget sur les communes de Drancy (93) et du Blanc-Mesnil (93) ;

VU le jugement du tribunal administratif de Montreuil lu en audience publique le 11 décembre 2014 et annulant l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013 susvisé ;

VU le rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable du 30 septembre 2014 intitulé « Le triage des wagons de marchandises dangereuses : état des lieux des infrastructures et des modes d'exploitation » ;

VU la revue de fonctionnement du système de Tir-au-But transmise au préfet le 18 décembre 2013 ;

VU l'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 au préfet le 31 mars 2014 ;

VU les rapports de l'inspection des installations classées en date des 15 janvier 2014, 11 juillet 2014, 18 septembre 2014 et 10 décembre 2014 ;

VU la consultation de SNCF Réseau par courriel du 15 octobre 2015 et la réponse de SNCF Réseau par courriel du 28 octobre 2015 ;

VU l'avis du 26 janvier 2016 de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), sollicité conformément à l'article L. 551-5 du code de l'environnement ;

VU l'avis du 11 avril 2016 de la ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, sollicitée conformément à l'article L. 551-5 du code de l'environnement ;

CONSIDERANT que le tribunal administratif de Montreuil a annulé l'arrêté préfectoral du 6 mars 2013 du préfet de la Seine-Saint-Denis relatif à la gare de triage du Bourget sur les communes de Drancy et du Blanc-Mesnil ;

CONSIDERANT qu'il y a lieu en conséquence de demander la réalisation d'une nouvelle étude de dangers ;

CONSIDERANT qu'il y a lieu de maintenir des prescriptions conservatoires pour encadrer *a minima* les risques potentiels générés par la gare de triage ;

EN APPLICATION de l'article L. 551-2 du code de l'environnement,

SUR PROPOSITION du secrétaire général de la préfecture de la Seine Saint-Denis,

## **ARRETE**

### **Article 1<sup>er</sup> – Remise d'une nouvelle étude de dangers**

La société SNCF Réseau, dont le siège social est situé 92, avenue de France, 75013 Paris 13, est tenue de remettre au préfet une étude de dangers actualisée dans un délai de 4 mois à compter de la date de notification du présent arrêté.

### **Article 2 – Contenu de la nouvelle étude de dangers**

L'étude de dangers visée à l'article 1<sup>er</sup> du présent arrêté doit notamment :

1) s'appuyer sur les références suivantes :

- Arrêté ministériel du 18 décembre 2009 susvisé ;
- Circulaire du 4 mars 2010 susvisée ;
- Circulaire du 19 novembre 2012 susvisée ;
- Note technique du 22 juin 2015 susvisée ;

Y compris pour ce qui est de la prise en compte des pertes de confinement de wagons de transport de marchandises de classe 7 et les feux de nappe d'hydrocarbure ;

2) étudier la possibilité de réduire les effets des phénomènes dangereux, tels qu'évalués par application de dispositions complémentaires de la note du 22 juin susvisée, en dehors de l'emprise de la gare de triage. Notamment la pertinence d'une restriction d'utilisation des voies aux faisceaux centraux de la gare pour certaines marchandises sera évaluée au regard de cet objectif ;

3) analyser la bonne mise en œuvre des dispositions des articles 1.4.2.2.5 et 1.4.3.6 b) du RID relatives à l'information du gestionnaire d'infrastructure et leur utilisation en vue de connaître à tout instant les produits contenus par wagon de marchandises dangereuses et leur localisation précise sur le site de la gare de triage ;

4) donner des éléments permettant d'apprécier les moyens matériels et équipements mobiles à mettre à disposition des équipes d'intervention en cas de perte de confinement (goutte-à-goutte, brèche, etc.) sur un wagon de marchandises dangereuses, conformément au plan d'urgence interne (PUI) ;

5) étudier la prise en compte des mesures suivantes recommandées dans le rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable susvisé :

- la « double cale de Bettembourg » pour sécuriser la phase finale de formation des rames (compactage) ;
- l'interdiction des manœuvres concomitantes en tête de faisceau pendant les opérations de compactage des rames.

L'estimation des risques prendra en compte les scénarii mettant en œuvre ces deux mesures conformément à la note technique du 22 juin 2015 susvisée.

Jusqu'à la validation de l'étude de dangers prévue à cet article, de manière conservatoire les dispositions des articles 3 à 10 de cet arrêté sont applicables.

### **Article 3 – Mesures conservatoires : surveillance des performances des mesures de maîtrise des risques**

A titre conservatoire, SNCF Réseau, les entreprises ferroviaires, ou tout autre opérateur ayant une activité en lien avec le site, sont tenus de maintenir en place et en état d'agir les mesures de maîtrise des risques fixées dans l'étude de dangers du site (version d'août 2011) et mentionnées en annexe I du présent arrêté.

SNCF Réseau met en place un test des dispositifs mentionnés au 5) de l'article 2.

### **Article 4 – Mesures conservatoires : traitement des wagons de chlore**

Les wagons citernes soumis à placardage au sens de la réglementation sur le transport de marchandises dangereuses et transportant les gaz des numéros ONU 1017 Chlore, 1749 trifluorure de chlore, 2189 dichlorosilane, 2901 chlorure de brome, 3057 chlorure de trifluoracétyle, sont dirigés sur les parties de voies libres des zones de débranchement et de formation. La même procédure est utilisée pour la coupe de wagons suivant immédiatement le wagon de chlore. Des appuis de voie peuvent être réalisés pour dégager les itinéraires.

### **Article 5 – Mesures conservatoires : plan d'urgence interne, moyens d'intervention et mesures d'information et d'alerte**

**5-1.** Le gestionnaire d'infrastructure dispose d'un plan d'urgence interne (PUI) de la gare de triage, conforme aux dispositions du chapitre 1.11 du RID et à la fiche UIC 201 (version septembre 2012), à jour.

La DRIEE Île-de-France 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 Île-de-France.

**5-2.** Conformément au point 1° de l'article R. 551-6-1 du code de l'environnement et en vue de l'élaboration du plan particulier d'intervention (PPI), le gestionnaire d'infrastructure met en place les mesures nécessaires en matière d'information et d'alerte des personnes exposées aux effets d'un potentiel phénomène dangereux survenant sur le site de la gare de triage pris en compte par l'étude de dangers, y compris en ce qui concerne les populations alentours. Ces mesures sont décrites dans une procédure dédiée et définies en liaison avec la préfecture de Seine-Saint-Denis et les collectivités territoriales représentées entre autres par les communes de Drancy, du Blanc-Mesnil et du Bourget, ainsi que tout établissement public territorial concerné.

### **Article 6 – Mesures conservatoires : déclaration d'incident ou d'accident et rapport**

Le préfet (DRIEE Île-de-France) est destinataire d'une copie des rapports prévus par l'arrêté ministériel du 29 mai 2009 susvisé qui concernent les événements de sécurité qui se sont déroulés dans l'emprise de la gare de triage du Bourget.

Le préfet est informé sans délai des événements liés au transport de marchandises dangereuses entraînant l'intervention des services de secours.

#### **Article 7 – Mesures conservatoires : sécurisation du site**

Le gestionnaire d'infrastructure doit assurer la protection efficace du site de la gare de triage contre les intrusions par tous moyens adaptés.

#### **Article 8 – Notification**

Le présent arrêté sera notifié à la société SNCF Réseau, dont le siège social est situé 92, avenue de France, 75013 Paris 13, par lettre recommandée avec avis de réception, charge à SNCF Réseau de le communiquer à l'ensemble des exploitants ferroviaires concernés.

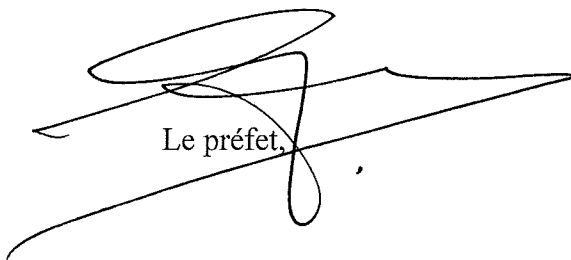
#### **Article 9 – Voies et délais de recours**

La présente décision peut être déférée au tribunal administratif de Montreuil :

- 1/ par les personnes consultées en application des dispositions de l'article R. 551-6-2, dans un délai de **deux mois** qui commence à courir le jour où ledit arrêté a été notifié ;
- 2/ par les tiers, personnes physiques ou morales, les communes intéressées ou leurs groupements, en raison des inconvénients ou des dangers que le fonctionnement de l'installation présente pour les intérêts mentionnés à l'article L. 511-3 dans un délai d'un an à compter de la publication dudit arrêté, ce délai étant, le cas échéant, prolongé jusqu'à la fin d'une période de six mois suivant la mise en service de l'ouvrage dans les cas prévus au deuxième alinéa de l'article R. 551-3. Ces délais ne font pas obstacle à l'exécution de la décision, même en cas de recours gracieux ou hiérarchique.

#### **Article 10 - Exécution**

Le secrétaire général de la préfecture de la Seine-Saint-Denis, les sous-préfets des arrondissements concernés, le directeur régional et interdépartemental de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au bulletin d'informations administratives de la préfecture de la Seine-Saint-Denis.

  
Le préfet,

**Philippe GALLI**

## Annexe I

### Mesures de maîtrise des risques

#### Mesures générales

- mise en œuvre, par SNCF Réseau, d'une démarche de sécurisation des sites recevant des marchandises à haut risque ; renforcement de la sûreté de la gare de triage (contrôle des accès, signalisation spécifique lors d'événement MD...) ;
  - mise à disposition d'aide à la détermination du périmètre d'isolement.

#### Mesures particulières

N°	Mesure de maîtrise des risques	Efficacité	Cinétique de mise en œuvre	Maintenabilité et/ou testabilité
1	Alarme sonore et visuelle de défaut sur les radars de vitesse	Permet d'avertir le freineur d'un mauvais fonctionnement d'un radar de vitesse, qui arrêtera alors les manœuvres de Tir au But.	Critère non pertinent pour cette barrière (mesure de pré-dérive).	Alarme testée lors des entretiens périodiques.
2	Groupe électrogène de secours à déclenchement automatique et détection du dysfonctionnement du groupe de secours.  Groupe de secours alimentant les compresseurs d'air, les installations de débranchement (aiguillage, poste de triage etc.).	Permet de maintenir en fonctionnement les actions de sécurité (freins du Tir au But, aiguillage, ...)	Démarrage immédiat du groupe électrogène dès l'arrêt de la source d'énergie principale.	Maintenance bi-annuelle.  Démarrage automatique du groupe électrogène testé tous les ans.
3	3 compresseurs d'air à démarrage automatique en cas de défaut sur l'un des trois (2 en sécurité).  Alarme de pression basse sur le réseau d'air comprimé, retransmise au poste de débranchement.	Permet de maintenir en fonctionnement les freins de voies.	Démarrage immédiat de chaque compresseur, compatible avec les réserves d'air comprimé présentes sur le site.	Maintenance a minima bi-annuelle.  Démarrage automatique des compresseurs d'air testé tous les ans.
4	Tournées de surveillance régulières des pylônes d'éclairage.	Permettre un bon éclairage de la gare de triage et éviter une usure prématurée et / ou une rupture des pylônes.	Critère non pertinent pour cette barrière (mesure de pré-dérive).	Le contrôle est effectué par des personnes qualifiées.  Maintenance tous les 6 ans.
5	Plan de prévention pour les interventions d'entreprises extérieures.	Plan de prévention établi par SNCF Réseau ou l'EF.	Critère non pertinent pour cette barrière (mesure de pré-dérive).	Vérification de l'application des prescriptions du plan de prévention par des audits terrain aléatoires.