



## PRÉFECTURE DE LA SEINE-SAINT-DENIS

Direction du développement durable et des collectivités locales

Compte-rendu de réunion		
Bureau : bureau de l'environnement	Titre de la réunion : Réunion du CIE	Date de la réunion : 4 juillet 2016 à 15h00
Rédacteur : Yasmina NICHHIHNE Tél : 01 41 60 64 79	Réunion présidée par Monsieur Philippe Galli, préfet de Seine-Saint-Denis.	Annexe : liste des participants, présentation de la SNCF et présentation du PPI

Le comité d'information et d'échange s'est réuni le 4 juillet 2016 afin de faire le point sur l'évolution du site de la gare de triage de Drancy.

« C'est un sujet lourd » rappelle en début de séance M. Douhane. M. Faussurier, directeur régional Île de France de la SNCF présente dans ses propos introductifs les trois axes principaux du suivi du site de la gare de triage de Drancy. Tout d'abord, il expose les nombreux contrôles continus qui sont exercés sur le site. Cela se traduit par des concertations continues. Par ailleurs, trois visites ont été organisées à l'attention des parlementaires. Ensuite, il affirme que la SNCF a mis en œuvre les différents engagements pris lors des précédentes rencontres. Enfin, il rappelle l'exigence de transparence qui préside les engagements auxquels il s'est soumis.

Dans la présentation réalisée par SNCF Réseau, M. Bois mentionne que depuis le dernier CIE plusieurs inspections sur le site des wagons de marchandises dangereuses ont été faites alliant notamment la DRIEE, la DRIEA, la DGPR. De plus, une inspection surprise a été menée. Ces contrôles n'ont révélés aucune anomalie. Par ailleurs, il constate une baisse du volume de triage sur le site. 36 420 wagons, ce chiffre représente le volume total de production et caractérise une baisse de 15 % par rapport à 2015.

Sur le triage, un événement de type 2 s'est produit le 5 juillet 2015, impliquant l'intervention des secours. En date du 25 mai 2016 un événement de même type s'est réalisé. Après mesure, aucune fuite du gaz de mercaptan dans l'atmosphère n'est constatée. Enfin, un dernier événement en date du 4 mai 2016 était en réalité le fait de l'incendie d'une poubelle à proximité du triage.

De nombreuses mesures de sécurité sont prises par l'exploitant sur le triage. Sont, entre autres, interdites les manœuvres concomitantes en tête de faisceau pendant l'opération de compactage des rames.

Une nouvelle version du plan d'urgence interne des marchandises dangereuses (PUI MD) est en application. Ce dernier est enrichi des retours d'expérience.

Un plan d'avancement et de recommandation est présenté, comportant notamment les points suivants :

- le contrôle des rails est réalisé par ultrason ;
- il faut poursuivre, amplifier et rénover les infrastructures ;
- l'échange des informations sur le triage est renforcé par la création d'un comité de travail et d'échange ;
- uniformisation des critères de classification ;
- renforcement de la communication auprès des élus et du public.

Des investissements sont en cours. La SNCF investit dans la sûreté. Des travaux de

clôture ont été menés, un gardiennage du site durant la semaine et le week-end est assuré. La construction du PC sécurité représente une dépense d'un montant de 538 K €.

Dans le cadre du projet de réduction du niveau sonore lié à l'activité de débranchement, une visite a été organisée à Nuremberg par l'ingénierie SNCF et le CHSCT Fret SNCF le 18 novembre 2015. Suite à cette visite, une étude de faisabilité a vérifié et confirmé que le système de freinage utilisé à Nuremberg est efficace. Une étude toxicologique est en cours. La SNCF nous confirme qu'elle dispose du budget suffisant pour mettre en œuvre le projet de réduction du niveau sonore.

En définitive, les vérifications techniques offrent satisfaction et le budget est assuré. La SNCF a l'espoir de passer la commande en automne. Les travaux débuteront en 2017. Le débat s'est ouvert sur les interrogations de la sénatrice Mme Archimbaud, s'interrogeant sur la part des wagons contenant des déchets radioactifs. Le préfet la rassure car ces « trains castors » sont très surveillés, cela d'autant plus à l'arrêt. Ils sont environ 200 par an, soit 0,5 % de l'ensemble des wagons triés. M. Faussurier ajoute que les contrôles continus et aléatoires permettent une efficacité du triage.

En cas de wagon défectueux, M. Grenier nous informe qu'il est retourné chez l'expéditeur. L'exploitant s'expose quant à lui à des avertissements, des rappels par courrier lui sont adressés et des visites de contrôle sont réalisées par la DRIEE.

M. Quenet soulève des réserves quant à la surveillance des « trains castors ». Ses méfiances sont tempérées par les propos de M. Galli, qui assure que la vigilance est accrue. M. Bruneaux appuie ces propos et affirme qu'à l'arrivée et au départ de chaque « train castor » un télégramme est établi. Il en est de même pour tous les trajets de ces mêmes trains. Ces trains font l'objet d'une attention particulière. M. Bois ajoute que des agents de sécurité munis de jumelles sont postés à distance et surveillent. Certes, les wagons vides ne font pas l'objet de la même vigilance.

Mme Archimbaud s'interroge sur les conséquences d'une fuite, mais aucune dégradation physique n'a jamais été constatée affirme le préfet. Les wagons résistent à un choc de 80 km/h. Le maire de Drancy souligne la facilité d'accès aux wagons, trop proches de la voie piétonne. La solution serait alors l'éloignement de ces zones d'accès public en cause des risques d'intrusion.

M. Ramos constate les améliorations nonobstant les critiques et salue les rapports qui se sont bonifiés avec la SNCF. Les mobilisations citoyennes ont fait avancer la baisse des nuisances sonores. M. Galli confirme à M. Ramos que la priorité est maintenant à la finalisation du PPI, une information publique fiable étant indispensable pour que la population comprenne bien la situation.

M. Grenier répond à la sénatrice que la réflexion stratégique au niveau national pour faire passer la frète en zones moins peuplées susciterait une modification et la création de nouvelles infrastructures. C'est un coût financier conséquent s'élevant à plusieurs millions d'euros. M. Faussurier ajoute qu'il faut privilégier la sûreté, il n'y aura pas de changement de trajet. Changer de trajet n'est qu'un transfert du problème. Le préfet assure qu'utiliser les voiries du réseau routier est pire.

La deuxième présentation, réalisée par M. Lefebvre, chef du cabinet du préfet est consacrée au PPI (plan particulier d'intervention).

Des procédures internes spécifiques en cas de situation de crise existent déjà au sein des services de la police et des pompiers.

Mais le PPI est un moyen de rendre l'information publique. Néanmoins, une réflexion en amont sur l'information à communiquer est à mener. En effet, il faut se préserver des mauvaises intentions.

L'élaboration du PPI fait l'objet d'un arrêté préfectoral. Le PPI a un périmètre de couverture plus large que celui des maîtrises de l'urbanisme, puisqu'au regard des risques un rayon de 2 600 m est identifié. Ce périmètre comprend huit communes (Drancy, Dugny, Le Bourget, la Courneuve, le Blanc-Mesnil, Bobigny, Aulnay-sous-Bois et Bondy). En cas de danger légal, un cône d'effet est appliqué selon les conditions climatiques.

Pour aboutir à un PPI une méthodologie en deux étapes est adoptée. Ce plan est directement appliqué aux zones impactées, puis il est élargi à une zone plus large par arrêté interdépartemental (comprenant plus particulièrement Paris et le Val-d'Oise).

Le calendrier prévisionnel a déjà été établi. Des moyens d'alerte sont d'ores et déjà utilisables : sirène, appels mobile, applications sur smartphone qui alertent, informent sur les consignes à suivre et le comportement à adopter. Un groupe de travail avec les riverains doit se réunir en septembre. M. Quenet est rassuré par ces informations.

~~Le préfet de la Seine-Saint-Denis~~

Philippe GALLI

