

En préalable, il est entendu que la SNCF projette de développer son trafic fret et spécifiquement celui des Marchandises Dangereuses (MD). Ceci pour répondre à deux objectifs principaux : tout d'abord dans un but commercial tout à fait légitime et, en tant qu'entreprise publique, pour participer à l'élaboration de la politique de développement durable dont la nécessité a été définitivement prise en compte par notre société.

Le trafic national de MD est d'environ 16 Millions tonnes par an.

Le trafic régional (Rhône-Alpes) est fort de 3 M tonnes auquel il convient d'ajouter le transit sur l'axe nord/sud de la vallée du Rhône et Nord/Italie par les Alpes soit 2,8 M tonnes. Ceci représente environ 100 000 wagons. Ce nombre est à rapprocher des 242 évènements MD (une odeur, un déclenchement normal de soupape, un infime goutte à goutte sont des évènements) survenus en 2004 dont 4 seulement ont été considérés comme important et ont fait l'objet d'un rapport au ministère au sens de la réglementation.

Un wagon, une fois accepté à l'expédition, n'est pas suivi individuellement comme peut l'être une remorque de camion citerne par son chauffeur. Il est donc très important que son acceptation au transport soit effectuée avec un maximum de rigueur.

La SNCF, forte de sa haute réputation sécuritaire, s'attache à ce que cette rigueur soit effectivement appliquée. C'est à cette attitude stricte que l'on doit le nombre infime d'accidents survenus au cours des dernières années. La découverte d'anomalies est le fait de l'importante surveillance effectuée par les agents SNCF.

La sécurité du Transport des Marchandises Dangereuses (TMD) à la SNCF repose sur différents éléments qui forment un ensemble cohérent à partir de l'infrastructure ferroviaire, la

formation des personnels en passant par la surveillance des trains, la réglementation, les emballages, les vérifications avant départ etc.

L'infrastructure ferroviaire

Les wagons de Marchandises Dangereuses (MD) circulent sur les voies principales ouvertes au trafic voyageurs et sur les voies Fret et "voies de services" soumises à des normes d'entretien spécifiques.

La surveillance des trains

Sur le réseau ferré national des gares sont désignées pour effectuer une surveillance "au défilé" de tous les trains. Un dispositif particulier est à disposition des agents effectuant cette surveillance pour stopper un train présentant une anomalie quelconque.

Certaines lignes de fort trafic marchandises sont équipées de "DéTECTEUR de Boîtes CHAUDES". Ces DBC mesurent la température à l'essieu et déclenchent une alarme en cas de surchauffe qui a pour but d'arrêter le train en cause.

La réglementation

Le Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses (RID) élaboré par l'OTIF (Organisation Intergouvernementale pour les transports Internationaux Ferroviaires – réunissant 41 pays) est imposé sur le territoire français, y compris pour les transports intérieurs, par un arrêté ministériel dit "arrêté RID" (dernier en date du 05 juin 2001 modifié par arrêté du 21 décembre 2004).

La SNCF, comme toute entreprise expédiant, transportant ou recevant des MD a nommé un "conseiller à la sécurité". Ce conseiller est assisté de correspondants régionaux qui constituent une entité d'experts garants du respect du RID dans l'entreprise. La



© A. Petrini

Un exercice avec les pompiers. Vérité d'un scénario

SNCF édite des documents d'application internes destinés aux établissements concernés par les MD.

La formation

Tous les personnels intervenant dans le transport des MD reçoivent une formation adaptée répondant aux exigences de leur domaine d'activité.

- toutes les personnes concernées sont sensibilisées au TMD (signification de la signalisation spécifique appliquée aux emballages des MD)
- les agents des gares expéditrices de MD reçoivent une formation et une habilitation particulières. Leurs connaissances sont vérifiées très régulièrement.

L'information des conducteurs

Les conducteurs sont avisés par écrit de la présence de MD dans leur train. Ce document précise la place des wagons de MD dans le corps du train ainsi que les n° d'identification du Danger et n° ONU correspondants. Il est placé sur le pupitre du conducteur et est à disposition des services de secours.

Les vérifications avant départ

Avant le départ de chaque wagon de MD, des agents spécialisés effectuent un certain nombre de vérifications. Ces opérations sont regroupées sous la

dénomination "Reconnaissance de l'Aptitude au Transport spécifique Marchandises Dangereuses"

Ces contrôles portent sur 10 points principaux : 4 sur la déclaration d'expédition (acceptation du produit, dénomination, codification...) et 6 sur le wagon lui-même (état du wagon, organes de vidange et de remplissage, signalisation...).

Tout wagon ne répondant pas aux critères définis est refusé au départ.

La construction des wagons

Les marchandises dangereuses sont principalement transportées en wagon-citerne. Ces wagons, pour près de 98%, appartiennent à des entreprises privées. Leur construction relève du RID et répond à des cahiers des charges précis. Le service du matériel de la SNCF est mandaté par les ministères pour délivrer – après contrôles sévères de chaque wagon- les agréments nécessaires à leur exploitation.

La démarche qualité

La SNCF a engagé une démarche qualité auprès des gares expéditrices de MD.

La qualification d'un site est soumise à l'écriture de procédures décrivant très précisément les tâches et vérifications à effectuer avant le départ des trains.

Il est demandé aux dirigeants de ces gares un suivi particulier des connaissances des agents chargés de la "reconnaissance MD". Ce suivi est matérialisé dans un "plan de veille" qui permet une traçabilité des défauts constatés et des actions correctives en découlant. Les contrôles effectués par les dirigeants locaux sont mensuels. Ceux effectués

sur les dirigeants locaux sont bi annuels. Enfin des audits sont pratiqués sur l'ensemble – procédures, agents, plans de veille, dirigeants locaux et responsables d'établissements. Suite à ces audits, un jury de qualification se réunit pour juger de l'attribution du certificat de qualification. Cette qualification est prononcée pour 2 ans à l'issue desquels un nouvel audit est pratiqué. Elle garantit un très haut niveau de sécurité et prouve la confiance accordée par les expéditeurs au mode ferroviaire.

Les matières radioactives - M.R.

Les matières radioactives font l'objet d'un suivi spécifique. Un organisme central interne – "Présence Fret"- est chargé de gérer et suivre ces envois particuliers. L'expédition est soumise à différents éléments :

- réception de l'expéditeur d'un certificat de non contamination,
- établissement et diffusion d'un document ("avis préalable ou avis circulation") décrivant précisément l'itinéraire, les trains empruntés, le jour de circulation etc. des M.R.,
- déclaration auprès des autorités administratives nationales et régionales,
- échanges écrits avant le départ entre la gare expéditrice, Présence Fret et le Centre Régional des Opérations (poste de commandement).

Le traitement des événements

Des documents internes décrivent très précisément la conduite à tenir par les agents et leur hiérarchie lors de la survenue d'un événement MD (quels renseignements relever, à qui les communiquer, qui prévenir...) en fonction du

numéro d'identification du danger, de la nature et de l'origine de l'événement (fuite, goutte à goutte... d'une vanne de vidange, du corps de la citerne...).

La gravité de l'événement à partir de laquelle les services de secours doivent être sollicités a été déterminée avec le concours des services nationaux de la sécurité civile.

Les plans d'urgence internes

Des plans d'urgence (PMD) sont établis, en concertation avec les services de secours, dans les principaux centres de regroupement de MD.

Ces PMD ont pour but de faire collaborer tous les intervenants de manière coordonnée afin de minimiser les conséquences sur la vie humaine, les biens et l'environnement d'un quelconque événement. Ils font l'objet d'exercices annuels avec les sapeurs pompiers.

Le PMD définit :

- la géographie de la zone couverte et son repérage sur le terrain.
- le rôle de chacun (par poste) lors d'un événement
- les moyens à employer pour prévenir les secours et les renseignements à transmettre
- les moyens de prévenir les personnes se trouvant dans la zone de l'événement
- les lieux de regroupement et les procédures de recensement
- les points d'accueil des secours
- les équipements à disposition des secours (borne ou poteau d'incendie, bacs de rétention, chemin d'accès...) ■

