Préfecture de l'Essonne
Cabinet du Préfet
Direction du Cabinet, de la Sécurité Intérieure et de la Protection Civile
Service interministériel de défense et de protection civile

COMPTE RENDU RÉUNION RELATIVE A LA LIGNE RER D TRAVERSANT LE PÉRIMÈTRE DE DANGER DE CIM/ANTARGAZ

Réunion du : mardi 23 JUIN 2017
CO-Présidée par : et Laurent OLIVE directeur de l'UT DRIEE et Roland NIHOUARN Chef du SIDPC
P.J : Liste des participants, diaporama de présentation de la DRIEE

Introduction

Le vendredi 23 juillet dernier, une réunion co-présidée par Monsieur Laurent OLIVE, directeur de l'UT DRIEE et par Monsieur Roland NIHOUARN, chef du SIDPC, relative aux problématiques engendrées par le passage de la ligne D du RER à l'intérieur du périmètre de danger défini dans le cadre du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) ainsi que dans le périmètre, plus important, établi au titre du Plan Particulier d'Intervention PPI.
Cette réunion s'inscrit en droite ligne des dispositions de la circulaire du 30 mars 2012 relative à la prévention des conséquences d'accidents industriels sur les voyageurs circulant sur les infrastructures du réseau ferré national situées à proximité des sites soumis à autorisation avec servitudes (dits « Seveso seuil haut »).

L'approche par le PPI présente deux intérêts :
le PPI s'intéresse à tous les phénomènes dangereux susceptibles de se produire sur un site alors que le PPRT ne retient que les plus probables (au delà d'une probabilité d'occurrence de 1 fois tous les 100 000 ans). Le PPRT permet d'imposer des mesures de régulation au-delà du périmètre d'exposition au risque ce que la loi PPRT ne permet pas juridiquement de faire.

I – Objectif de cette réunion

En présence de représentants des directions de la SNCF et des établissements CIM et ANTARGAZ, cette réunion avait pour objectif de présenter aux élus des communes concernées (Grigny, Ris-Orangis, Draveil) et de la communauté d'agglomération, les études et réflexions qui ont été menées par les services de l'Etat dans le cadre du PPRT en vue de limiter les effets d'un accident industriel sur les trains traversant la zone. De même, il a été évoqué les modifications possibles pouvant être apportées au PPI afin de réduire au maximum la probabilité qu'un train soit présent dans le périmètre de danger lors de la survenue d'un événement sur l'un des deux sites.
Les mesures qui figurent dans le diaporama constituent un état des réflexions techniques menées à ce stade et permettent de comprendre la complémentarité de dispositif PPI et PPRT dans le cas d'espèce.

II – Rappel sur les finalités respectives du PPRT et du PPI

Finalité du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT)
Le PPRT est un document élaboré par l'État qui doit permettre de faciliter la maîtrise de l'urbanisation autour des sites industriels à risques (appelés également SEVESO seuil haut). Il permet également de limiter les effets d'accidents susceptibles de survenir dans ces installations et pouvant entraîner des effets sur la salubrité, la santé et la sécurité publiques, directement ou indirectement par pollution du milieu. Ces plans délimitent un périmètre d'exposition aux risques en tenant compte de la nature et de l'intensité des risques technologiques et des mesures de prévention mises en œuvre.

En fonction du type des risques, de leur gravité, de leur probabilité, les PPRT permettent de :
– délimiter des zones dans lesquelles la réalisation d'aménagements, d'extensions ou de constructions nouvelles sont interdites ou subordonnées au respect de prescriptions. Dans ces zones, un droit de préemption urbain peut être instauré,
– prescrire les mesures de protection des populations face aux risques encourus, relatives à l'aménagement, l'utilisation ou l'exploitation des constructions, des ouvrages, des installations et des voies de communication existant à la date d'approbation du PPRT, mesures qui doivent être prises par les propriétaires, exploitants et utilisateurs dans les délais déterminés par le PPRT.

Finalité des Plans Particuliers d'Intervention (PPI)
En revanche, pour les Plans Particuliers d'Intervention (PPI), il s'agit de plans de secours, ils sont élaborés par le service interministériel de défense et de protection civile de la préfecture, en étroite concertation avec l'ensemble des services et organismes publics chargés de leur mise en œuvre, ainsi qu'avec les collectivités territoriales concernées et les exploitants des sites. Ils sont approuvés par l'autorité préfectorale et font l'objet d'actualisations régulières.
L'objectif final est d'aboutir à une maîtrise partagée (inter-service) et pérenne d'un savoir faire opérationnel.
Il n'est donc pas prévu, lors de l'élaboration d'un PPI, de se prononcer sur des thématiques liées à l'urbanisme des zones géographiques exposées.
En revanche, il est possible de prévoir l'installation de dispositif technique qui pourront être activés en cas d'accident majeur pour protéger les populations potentiellement exposés.

III – Ligne D du RER : passage dans la zone de danger CIM/ANTARGAZ

Le tracé de la ligne principale SNCF de la ligne D du RER pénètre dans la zone de danger du site CIM-ANTARGAZ, sur un axe Nord-Ouest – Sud-Est. Il s'agit d'une double voie au départ de Juvisy, desservant la gare de Viry-Châtillon, puis suivi d'une bifurcation à Grigny avec deux voies desservant la ville nouvelle d'Évry-Courcouronnes et deux voies suivant la Seine jusqu'à Corbeil-Essonnes et desservant la gare de Ris-Orangis.

IV – Volet PPRT : Études menées par l'État dans le cadre du PPRT dédié au site SEVESO CIM/ANTARGAZ (se référer au diaporama joint)

Des études qui ont été menées dans le cadre du PPRT par l'État en vue de limiter les effets d'un accident industriel sur les trains traversant la zone. Trois types solutions ont été envisagées, elles sont énumérées ci-dessous (et exposées plus en détail dans le diaporama joint), il s'agit de :

– mesures organisationnelles :

ces mesures consistent en des dispositifs de régulation de trafic auxquelles sont associées des mesures d'ordre organisationnelles pour déclencher un dispositif lumineux en amont de la zone (type feu de Bengale) simultanément au déclenchement de la sirène PPI afin de stopper les trains au plus vite,

– de mesures constructives

ces mesures consistent à construire des ouvrages de protection permettant de réduire l'intensité des phénomènes dangereux qui impactent la voie ferrée : merlon, mur de protection avec ou sans auvent entre les voies et les installations, tunnel.

– de mesures de contournement ou d'évitement

ces mesures consistent à étudier d'autres alternatives au tracé actuel pour essayer de sortir la voie des zones d'effets.

Nous proposons dans le cadre du PPI de développer les mesures organisationnelles qui nous semblent apporter un gain de protection significatif par rapport aux pratiques actuellement en vigueur dans la gestion de la crise.

V – Volet PPI : rappel des consignes mises en œuvres actuellement par le Coordinateur Régional de la Circulation de la SNCF en cas d'activation du PPI CIM-Antargaz

À la réception du message de mise en œuvre du PPI par le Préfet, le Coordinateur Régional des Circulations (CRC) du Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) de Paris Sud-est :

– prend les mesures pour arrêter toutes les circulations sur les deux lignes (PRS de Juvisy, PRS de Corbeil).

– fait assurer, le cas échéant, le dégagement du périmètre de sécurité pour toute circulation, éventuellement par rétention à quai dans les gares de Viry-Chatillon, de Grigny

Centre et de Ris-Orangis,

– confirme à la préfecture la prise des mesures précédentes,

– autorise la circulation des trains que sur les directives du COD de la préfecture.

VI – Décisions prises

Au regard des études menées et présentées précédemment, compte tenu de la faisabilité et de le l'efficacité incertaine de certaines mesures constructives, il semble plus opérationnel d'orienter, dans une première phase, notre réflexion en vue d'améliorer le dispositif d'alerte lors de l'activation du PPI. L'objectif étant de parvenir à stopper les trains, au plus vite, avant qu'ils pénètrent dans la zone de danger.

Dans le cadre de cette réflexion un groupe de travail piloté par le SIDPC et l'UD DRIEE sera mis en place, en septembre prochain, réunissant les élus des communes concernées, de la communauté d'agglomération et des représentants des exploitants CIM/ANTARGAZ, de la SNCF ainsi que du SDIS91.

L'échéancier reste à définir.

Parallèlement, une visite des installations ANTARGAZ sera également programmée au cours du dernier trimestre 2017 au profit des élus des communes concernées et de la communauté d'agglomération (à charge de l'exploitant).

Directeur de l'Unité Territorial de la Direction Régionale et Inter-départementale de l'énergie et de l'environnement

Laurent OLIVE

Le Chef du Service Interministériel de Défense et de Protection Civile

Roland NIHOUARN

Destinataires :

Participants de la réunion
M. le Sous-Préfet, Directeur du Cabinet,
M. le Directeur Adjoint du Cabinet.