

Déraillement de Drancy : Après Toulouse encore un avertissement

Après le déraillement sans conséquences de quatre wagons de carburant dans Toulouse le 4 novembre dernier(1), c'est un wagon de transport de déchets radioactifs qui déraile à Drancy ce 23 Décembre. La récurrence de tels événements est un signe fort. Ces incidents répétés sont autant d'alarmes adressées aux responsables de la protection civile. Banaliser de tels déraillements n'est pas une solution adaptée. La fréquence de ces incidents, bien au contraire interpelle l'opinion publique et révèle des zones à risques jusqu'aujourd'hui ignorées du grand public. L'Etat devra rapidement tirer les conséquences de la légèreté d'interprétation dont font preuve les responsables, couvrant les événements d'une communication orchestrée qui ne permet pas de percevoir la prise de conscience des risques que le ferroviaire à bout de souffle fait courir aux populations. Ces incidents démontrent que les responsables du ferroviaire n'ont pas pris la mesure de ces avertissements puisqu'ils banalisent toujours ce type d'incident. Une réelle prise de conscience ne tolérerait plus de laisser circuler ces convois sous protocoles de révisions mal adaptés.

(1) http://www.intermodalite.com/uploads/articles/a3_026aca3a2ab37bbf439f7d11da026c9b_1.pdf



Un wagon de déchets nucléaires a déraillé sans causer de fuite radioactive, lundi après-midi à la gare de triage de Drancy (Seine-Saint-Denis), l'une des plus importantes de France située à moins d'une dizaine de kilomètres à vol d'oiseau de Paris, a-t-on appris de sources concordantes. «*Il s'agit d'un incident technique qui n'a eu aucune conséquence sur la sécurité, l'ordre public ou l'environnement*», a assuré la préfecture de Seine-Saint-Denis à l'AFP. «*Tous les relevés de radioactivité effectués par les pompiers sont négatifs*», a-t-elle ajouté. «*L'intervention est terminée, il n'y a pas de radioactivité*», ont confirmé vers 18 heures les pompiers de Paris à l'AFP. «*35 pompiers se sont rendus sur place pour effectuer tous les examens radiologiques nécessaires car le wagon était chargé de matière nucléaire*», ont-ils précisé. «*Les opérations de remise sur voie du wagon ont démarré*», a ajouté un porte-parole de la SNCF. Ce wagon de «*combustible nucléaire usagé*», appartenant au géant français de l'atome Areva, a été victime d'une défaillance d'un boggie.

La gare de Drancy comme celles de Woippy dans l'Est ou Sibelin en Vallée du Rhône inquiètent depuis des mois élus et riverains qui ont identifié les périmètres sensibles et qui redoutent un accident.

Lundi, après que la sirène de la gare a retenti, «*le standard de la mairie a été submergé de coups de téléphones de riverains paniqués qui n'ont reçu aucune consigne de sécurité et ne savent pas quelles mesures ils doivent prendre pour se protéger*», selon la municipalité.

«*Qu'on n'attende pas qu'il y ait des morts pour que ces wagons dégagent !*», a réagi Jean-Christophe Lagarde, le maire UDI de la commune. Selon lui, «*30 000 personnes sont en danger de mort*» en cas d'accident grave à Drancy. Le 11 décembre, un wagon de transport d'acide chlorhydrique vide avait déjà déraillé à la gare de triage de Drancy. Aucune fuite n'avait été constatée.

Dotée de 48 voies ferrées, cette zone de fret longue de trois kilomètres à cheval sur trois communes de Seine-Saint-Denis (Drancy, Le Blanc-Mesnil et Le Bourget), accueille chaque année près de 250 000 wagons de marchandise, dont 13 000 chargés de matières dangereuses. Un arrêté préfectoral signé en avril 2013 a interdit toute nouvelle construction dans un périmètre de 620 mètres autour de la gare.

Le constat : D'économies allant jusqu'à des renoncements à maintenance(2), le réseau conventionnel est d'une extrême fragilité. Le document pdf2 révèle une autre source de signalement. Brétigny est aussi un autre type d'alerte. Les dysfonctionnements quotidiens qui cristallisent le mécontentement des usagers démontrent une situation mal maîtrisée malgré les sacrifices de toute une nation pour financer lourdement son système ferroviaire. Pour le fret, les réponses du groupe Géodis SNCF sont aussi inadaptées et prouvent que le ferroviaire n'a qu'une utilité marginale. **Des conclusions doivent rapidement être tirées pour sauver ce qu'il reste.**

(2) Termes proposés par RFF et SNCF INFRA

En ce qu'il concerne les circulations de chargements dangereux, **une révision sans délai des itinéraires empruntés doit être engagée.** Les matériels doivent également être soumis à un contrôle plus contraignant que le matériel ordinaire. En termes d'exploitation, les recompositions de convois doivent être limitées au strict minimum et réalisées sur des installations certifiées et non sur des voies de service banalisées. **La circulation de ce type de convoi doit faire l'objet d'aménagements pour circuler dans les périmètres urbanisés. Les citoyens concernés doivent être informés de ce risque ferroviaire.**