

Transport ferroviaire de matières dangereuses par chemin de fer

Alors que le chemin de fer se prévaut d'être le transport terrestre le plus sécurisé pour transporter des matières dangereuses, plusieurs événements appellent à relativiser ces éléments. En France en 1993, le déraillement d'un train de carburant provoque un incendie et des explosions qui par miracle n'ont eu que des conséquences matérielles sur les riverains. Cependant le théâtre de ce déraillement était particulièrement dévasté. En juin 2009 un accident similaire en Italie provoque la mort de 19 personnes. Cette semaine en Belgique le bilan est encore miraculeusement limité à la vue de ce qui aurait pu survenir en zone urbanisée. Dès lors il devient urgent d'envisager des mesures dans les centres urbains à très forte densité qui sont souvent des zones à configuration d'itinéraires ferroviaires complexes pouvant être un facteur aggravant.



13/01/1993 - 07 - LA VOULTE-SUR-RHONE

Un convoi de 20 wagons quitte un tunnel vers 23h30 pour traverser une gare, quand 7 citernes de 80 m³ d'essence déraillent. Un essieu dont l'une des boîtes de roulement s'est trop échauffée s'est rompu sur un wagon. Des traces sur les traverses et ballasts attestent que ce dernier suit le convoi sur 300 m et quitte les rails vers un aiguillage à 100 ou 150 m en amont du déraillement. Virole déchirée sur 1/3 de longueur, clapet de fond arraché... 4 citernes se vident, un violent incendie se déclare, le mécanicien éloigne le reste de la rame. Un wagon renversé s'ouvre 15 à 20 min plus tard générant une explosion et une boule de feu ; le flux thermique seul aurait incendié une habitation et un pré à 100 m des voies. Des ruisseaux d'hydrocarbures (HC) en flamme se déversent 20 m en contrebas dans une rue bordée d'immeubles qui canalise l'essence enflammée, 15 habitations et 15 véhicules sont détruits. Des plaques d'égouts en fonte sont projetées à 15 ou 20 m de haut, puis un incendie et des explosions détruisent la station de relevage des eaux pluviales à 250 m en aval évitant ainsi une pollution du Rhône.



Ces derniers mois, des prises de consciences ont aussi été opérées sur des installations ferroviaires devenues de fait des sites de traitement de matières dangereuses dont les **produits sont considérés comme létaux sur un périmètre de 2500 mètres. Les triages du Bourget et de Woippy sont concernés.** Cette prise de conscience remet en cause l'habitat existant et l'urbanisme à venir de ces périmètres.

« la vallée de l'Hers

[...] Sur le Plan local d'urbanisme de Toulouse figure un emplacement réservé destiné de longue date à un éventuel contournement ferroviaire ; il est situé dans la vallée de l'Hers, le long du périphérique Est, de Lalande à Montaudran ; un raccordement vers Matabiau via la ligne existante Toulouse-Albi est également inscrit. Réseau ferré de France (RFF) entend pour l'instant maintenir cette réservation. Dans cette hypothèse, le coût de cette infrastructure serait de l'ordre de un milliard d'euros.

la tranchée Guilheméry : saturation... et sécurité

Un contournement ferroviaire présenterait l'avantage de décongestionner la gare Matabiau et de délester la tranchée Guilheméry, goulot d'étranglement du réseau régional et national ; celle-ci serait en capacité d'absorber le trafic prévu jusqu'en 2020, sous réserve toutefois de la création d'une gare terminus TER à Saint-Agne/Niel pour accueillir les trains en provenance des lignes de banlieue (Colomiers/l'Isle-Jourdain, Muret/Boussens, Auterive/Pamiers). [...]

Ci-contre, un document préparatoire au Plan Local d'Urbanisme de Toulouse rédigé en 2007 suggère qu'**il est d'intérêt de donner une priorité aux contournements ferroviaires des agglomérations dès lors qu'il y a déjà une réserve foncière.** TOULOUSE qui cantonne l'arrivée de sa LGV en banlieue ferait cohabiter sur son réseau intra muros tous les trafics. TOULOUSE devrait se voir imposer la construction du contournement par la vallée de l'Hers pour tous les convois de fret. LYON avec le CFAL a aussi un projet avancé. Ces infrastructures assureraient sécurité et fluidité ferroviaire. Ils doivent être prioritaires au niveau national.

En l'attente d'adaptations d'infrastructures des règles de bon sens sont à édicter par précaution. Il semble cohérent d'éviter pour la circulation de ces convois, sur les sections critiques, les itinéraires construits sur des appareils de voie en position déviée. Cette situation déviée impose généralement la limitation de la vitesse des convois. Les vitesses limites doivent être abaissées réglementairement et aucun train croiseur sur les zones critique urbaines ne devrait se présenter. Les annonces à quai devraient être personnalisées et des personnels de protection civile d'astreinte. Enfin les populations résidentes dans ces périmètres doivent être informées du risque présent et un dispositif d'alarme devrait être imposé pour avertir ces mêmes populations.