



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> 32924	De <b>M. Erwann Binet</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Isère )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > transport de matières dangereuses	<b>Analyse</b> > sécurité.
Question publiée au JO le : <b>16/07/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>24/09/2013</b> page : <b>10162</b>		

### Texte de la question

M. Erwann Binet interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les mesures de prévention d'accident impliquant un convoi ferroviaire transportant des matières dangereuses. Des événements récents intervenus au Québec nous interrogent sur les conditions de sécurité de ce type de transport. En effet, le transport de marchandises par le fret et notamment celui de matière dangereuse soulèvent des inquiétudes légitimes. Si les voies récentes disposent de normes prévenant les déraillements et la dispersion de produits dangereux, il n'en est pas de même semble-t-il des voies anciennes empruntées pourtant en grande majorité par les convois de fret ferroviaire. Certaines d'entre elles traversent des agglomérations densément peuplées. De même en cas d'accident, les produits transportés peuvent nécessiter, comme ce peut être le cas d'entreprises stockant des produits jugés dangereux, l'organisation de secours adaptés. Il le remercie de bien vouloir l'éclairer sur les dispositifs passifs et actifs qui encadrent le transport ferroviaire de matière dangereuse afin de prévenir tout risque et préserver la sécurité de la population.

### Texte de la réponse

Les règles de sécurité relatives au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer sont définies par l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit arrêté TMD) qui transpose en droit français la directive 2008/68/CE du 28 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses. Cet arrêté met notamment en oeuvre, au niveau national, l'appendice C de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 (COTIF), relatif au règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (dit règlement « RID »). Outre les procédures d'expédition, cet arrêté prescrit les dispositions relatives aux conditions de construction et d'entretien des matériels (wagons, conteneurs, caisses mobiles....) utilisées pour transporter les marchandises dangereuses, la formation des personnels, les conditions de sécurité au chargement, déchargement ainsi que les obligations de tous les intervenants dans la chaîne du transport. Au niveau européen, il convient de noter que des travaux sont en cours afin d'étudier la possibilité d'équiper les wagons transportant des marchandises dangereuses de détecteurs de déraillement. A cette réglementation propre au transport des marchandises dangereuses, s'ajoutent différentes réglementations concernant la sécurité du transport ferroviaire en général qui encadrent la construction des wagons, l'exploitation, la gestion et la sécurité du trafic. Le Réseau ferré national (RFN) ne distingue pas les « voies anciennes » ni les « voies récentes ». Toutes les voies du réseau sont entretenues selon des périodicités bien définies et conformément aux procédures établies. Ce maintien en état du réseau, avec pour objectif premier la sécurité, constitue un des moyens dont dispose Réseau ferré de France (RFF) pour prévenir les déraillements.

Conformément au code des transports, l'établissement public de l'État dénommé « établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) » veille au respect des règles relatives à la sécurité et à l'interopérabilité des transports ferroviaires sur le réseau ferré national et sur les autres réseaux ferroviaires présentant des caractéristiques d'exploitation comparables dont la liste est fixée par voie réglementaire. Il est notamment chargé de délivrer les autorisations requises pour l'exercice des activités ferroviaires et d'en assurer le suivi et le contrôle. Ainsi pour assurer leurs missions, RFF et la SNCF, en tant que gestionnaire d'infrastructure délégué, ont obtenu les autorisations nécessaires, notamment au regard des obligations de sécurité. De plus, le RFN n'est accessible qu'aux entreprises ayant obtenu une licence d'entreprise ferroviaire délivrée par le ministre chargé des transports ou par une autorité d'un autre État membre de l'Union européenne, et surtout d'un certificat de sécurité (autorisation) délivré par l'EPSF. L'entreprise ferroviaire précise dans son certificat les types de transport qu'elle effectue et notamment celui des marchandises dangereuses. L'acheminement des marchandises dangereuses sur le réseau ferré national est soumis au respect par les entreprises ferroviaires de règles telles que certaines restrictions en matière d'itinéraire, de croisement, de stationnement, de limitation de vitesse, de circulation dans les tunnels ou de franchissement de certains ouvrages d'art. En matière d'accident, le transport par voies ferrées, si on le compare au transport par route, est un mode de transport sûr et respectueux de l'environnement. L'origine de l'accident du Canada est un accident d'exploitation ferroviaire : les matières dangereuses ont eu un effet aggravant et ont conduit au très lourd bilan constaté, mais ne sont pas directement à l'origine de l'accident. D'après les éléments disponibles, les conditions et la réglementation du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer sont très différentes entre la France et le Canada. Ainsi : - il n'existe pas en France et en Europe de trains aussi lourds (5 locomotives et 72 wagons de plus de 120 t). Le maximum réglementaire en France est de 1600 t par train et de 80 t par wagon ; - le fait qu'un train de TMD puisse être arrêté pendant une nuit sans surveillance n'est pas conforme à nos règles de sécurité nationales ; - il ne paraît pas envisageable en France qu'un train puisse être arrêté en pente avec seulement une partie des freins mécaniques serrés. De plus, la pratique française est d'utiliser, en plus des freins, des cales dites « anti-dérive » qui bloquent les roues, et un dispositif de sécurisation des aiguillages interdisant que des wagons ne partent sur un itinéraire.