

Unité départementale de la Moselle
4 rue François de Guise - CS 50551
57009 Metz Cedex 01
Tél : 03 54 44 02 80
ud57.dreal-grand-est@developpement-durable.gouv.fr

Metz, le 26 août 2022

Rapport de l'Inspection des installations classées

Visite d'inspection du 30 juin 2022

Contexte et constats

Publié sur  **GÉORISQUES**

SNCF Réseau

92 avenue de France
75648 Paris 13

Références : WOIPPY_SNCF_2022-08-26_RAPVI_CPB_24001
Code AIOT : 0006202001

1) Contexte

Le présent rapport rend compte de l'inspection réalisée le 30 juin 2022 dans la gare de triage SNCF Réseau implanté à 57140 Woippy. L'inspection a été annoncée le 21 juin 2022. Cette partie «Contexte et constats » est publiée sur le site Géorisques (<https://www.georisques.gouv.fr/>).

La visite d'inspection a été menée en coordination avec l'EPSF (établissement public de sécurité ferroviaire) qui intervenait sur le site du 28 au 30 juin 2022.

Les informations relatives à l'établissement sont les suivantes :

- SNCF Réseau
- Gare de triage de Woippy 57140 Woippy
- Code AIOT : 0006202001
- Régime : Néant
- Statut Seveso : Non Seveso
- Non IED - MTD

La loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages a introduit dans le code de l'environnement à l'article L.551-2 l'obligation de fournir des études de dangers pour les infrastructures de transport de matières dangereuses les plus importantes (gares de triage, aires de service pour poids-lourds, ports fluviaux et maritimes) au sein desquelles sont stationnés, chargés ou déchargés des véhicules ou engins de transport contenant des matières dangereuses.

Sur la base d'une étude de ce type et en application de l'article L.551-3 du code de l'environnement, le préfet peut, par arrêté, fixer des prescriptions d'aménagement et d'exploitation des ouvrages d'infrastructures pour préserver la sécurité des populations, la salubrité et la santé publique.

La gare de triage de Woippy est soumise à l'obligation de fournir une telle étude de dangers ; l'arrêté ministériel du 15 juin 2012, fixant la liste des ouvrages existants concernés, liste nommément ce site.

Après application des dispositions fixées aux articles L.551-5 et R.551-8-1 du code de l'environnement, Monsieur le préfet de la Moselle a prescrit les mesures d'aménagement et d'exploitation pour la gare de triage ferroviaire de Woippy sur les communes de Woippy et Maizières-lès-Metz, par arrêté préfectoral n°2014-DLP-BUPE-25 du 30 janvier 2014.

Les thèmes de visite retenus sont les suivants :

- Risques technologiques ;
- Mise à jour de l'étude de dangers ;
- Maitrise des risques.

2) Constats

2-1) Introduction

Le respect de la réglementation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement relève de la responsabilité de l'exploitant. Le contrôle des prescriptions réalisé ne se veut pas exhaustif, mais centré sur les principaux enjeux recensés et à ce titre, ne constitue pas un examen de conformité de l'administration à l'ensemble des dispositions qui sont applicables à l'exploitant. Les constats relevés par l'inspection des installations classées portent sur les installations dans leur état au moment du contrôle.

A chaque point de contrôle est associée une fiche de constat qui comprend notamment les informations suivantes :

- le nom donné au point de contrôle ;
- la référence réglementaire de la prescription contrôlée ;
- si le point de contrôle est la suite d'un contrôle antérieur, les suites retenues lors de la précédente visite ;
- la prescription contrôlée ;
- à l'issue du contrôle :
 - le constat établi par l'inspection des installations classées ;
 - les observations éventuelles ;
 - le type de suites proposées (voir ci-dessous) ;
 - le cas échéant la proposition de suites de l'inspection des installations classées à Monsieur le préfet ; il peut par exemple s'agir d'une lettre de suite préfectorale, d'une mise en demeure, d'une sanction, d'une levée de suspension, ...

Il existe trois types de suites :

- « avec suites administratives » : les non-conformités relevées conduisent à proposer à Monsieur le préfet, conformément aux articles L.171-7 et L.171-8 du code de l'environnement, des suites administratives. Dans certains cas, des prescriptions complémentaires peuvent aussi être proposées ;
- « susceptible de suites administratives » : lorsqu'il n'est pas possible en fin d'inspection de statuer sur la conformité, ou pour des faits n'engageant pas la sécurité et dont le retour à la conformité peut être rapide, l'exploitant doit transmettre à l'inspection des installations classées dans un délai court les justificatifs de conformité. Dans le cas contraire, il pourra être proposé à Monsieur le préfet, conformément aux articles L.171-7 et L.171-8 du code de l'environnement, des suites administratives ;
- « sans suite administrative ».

2-2) Bilan synthétique des fiches de constats

Les fiches de constats disponibles en partie 2-4 fournissent les informations de façon exhaustive pour chaque point de contrôle. Leur synthèse est la suivante :

Les fiches de constats suivantes font l'objet d'une proposition de suites administratives :

N°	Point de contrôle	Référence réglementaire	Si le point de contrôle provient d'une <u>précédente</u> inspection : suite(s) qui avai(ent) été donnée(s)	Proposition de suites de l'Inspection des installations classées à l'issue de la <u>présente</u> inspection (1)	Proposition de délais
1	Maintenance des freins de voies	Arrêté préfectoral du 30 janvier 2014, article 1	/	Lettre de suite préfectorale	1 mois
4	Asservissement des freins	Arrêté préfectoral du 30 janvier 2014, article 4	/	Lettre de suite préfectorale	1 mois
5	Etalonnage des radars	Arrêté préfectoral du 30 janvier 2014, article 4	/	Lettre de suite préfectorale	1 mois

(1) s'applique à compter de la date de la notification de l'acte ou de la date de la lettre de suite préfectorale

Les fiches de constats suivantes ne font pas l'objet de propositions de suites administratives :

N°	Point de contrôle	Référence réglementaire	Si le point de contrôle provient d'une <u>précédente</u> inspection : suite(s) qui avai(ent) été donnée(s)	Autre information
2	- contrôle des opérations de débranchement	Arrêté préfectoral du 30 janvier 2014, article 1	/	Sans objet
3	- opérations spécifiques	Arrêté préfectoral du 12 janvier 2014, article 1	/	Sans objet

2-3) Ce qu'il faut retenir des fiches de constats

L'étude de dangers a bien été mise à jour conformément à l'arrêté préfectoral n°2014-DLP-BUPE-25 du 30 janvier 2014.

Cependant certains éléments indiqués dans l'étude de dangers ne correspondent pas aux modalités mises en oeuvre. A titre d'exemple, la fréquence de surveillance des freins primaires indiquée dans la note technique de la mise à jour de études de dangers du 19 janvier 2022 est journalière mais seule une surveillance hebdomadaire est réalisée.

2-4) Fiches de constats

N° 1 maintenance des freins de voies

Référence réglementaire : Arrêté préfectoral du 30 janvier 2014, article 1
Thème(s) : Risques accidentels, Maîtrise des risques
Point de contrôle déjà contrôlé : Sans Objet
Prescription contrôlée : Il est donné acte à la société Réseau Ferré de France (RFF), dont le siège social est situé 92 avenue de France, 75648 Paris Cedex 13, de l'étude de dangers de la gare de triage de Woippy située sur les communes de Woippy et de Maizières-lès-Metz. L'étude des dangers est mise à jour et transmise à Monsieur le préfet dans un délai de 12 mois à compter de la notification du présent arrêté ; elle est complétée à l'occasion de toute modification importante. Ces compléments sont systématiquement communiqués au préfet de Lorraine et à la DREAL. Elle est révisée tous les 5 ans et transmise au préfet de Lorraine.
Constats : La mise à jour de l'étude de dangers en date du 19 janvier 2022 Réf. 9B2950-N-21-0002 Indice A a été réceptionnée par l'inspection. Extrait de la note technique de la mise à jour de l'étude de dangers du 19 janvier 2022 Réf. 9B2950-N-21-0002 Indice A <i>"4.5.4.2. LES FREINS DE VOIE (page 23)</i> <i>Le triage de Woippy est équipé de deux sortes de freins :</i> <i>Les freins primaires (WABCO type MU80-50 bilatéral) qui sont placés en tête du faisceau après la bosse de débranchement. Leur rôle est double. Ils assurent un espacement correct des wagons et régulent leur vitesse afin qu'ils arrivent aux freins secondaires à une vitesse d'environ 4 m/s. Ces freins pneumatiques sont constitués de mâchoires en acier de 25 m de long venant pincer les roues du wagon sur les deux files de rails.</i> <i>Les freins secondaires (WESTINGHOUSE type 34M unilatéral ou WABCO type MU80-50 unilatéral) qui se trouvent sur chacune des 48 voies du faisceau débranchement. Ils ralentissent les wagons de sorte qu'ils arrivent au contact des autres wagons déjà présents sur la voie, à environ 1,25 m/s.</i> <i>[...]</i> <i>Les freins font l'objet d'une maintenance suivie :</i> <i>- les freins primaires font l'objet d'une surveillance journalière (détection fêlures, cassures, fuites, corps étrangers) et de diverses opérations de maintenance d'une périodicité allant de 2 à 12 mois (serrage général de l'infrastructure, graissage, évaluation de l'usure du rail freineur, etc.).</i> <i>- Les freins secondaires font l'objet d'une surveillance hebdomadaire (détection fêlures, cassures, fuites, corps étrangers) et de diverses opérations de maintenance d'une périodicité allant de 3 à 12 mois (graissage, serrage général de l'infrastructure, ...)."</i> L'exploitant dispose d'un outil de suivi interne "SPOT" avec notamment la surveillance des freins primaires et secondaires. L'inspection constate sur les extractions de surveillance du frein primaire n°1 que la fréquence de suivi est hebdomadaire et non journalière comme indiqué dans les mises à jour de l'étude de danger de 2022 et de 2016. L'actualisation de l'étude de dangers remise en 2022 ne correspond pas aux conditions réelles d'exploitation sur ce point. Conformément aux mises à jour de l'étude de danger de 2022 et 2016, il est constaté la surveillance hebdomadaire du frein secondaire n°9.
Observations : L'exploitant précise que les référentiels de maintenance prévoient une surveillance quotidienne/hebdomadaire des freins primaires. Un astérisque apporte la précision selon laquelle la périodicité quotidienne s'adresse aux sites triant plus de 20 000 wagons par jour. Cette mention semble avoir été omise dans la partie descriptive des installations des études de danger des 4 gares de triage (Woippy, Sibelin, Le Bourget et Miramas).
Type de suites proposées : Avec suites
Proposition de suites : Lettre de suite préfectorale

N° 2 : Réexamen de l'étude de dangers - contrôle des opérations de débranchement

Référence réglementaire : Arrêté préfectoral du 30 janvier 2014, article 1
Thème(s) : Risques accidentels, Maîtrise des risques
Point de contrôle déjà contrôlé : Sans Objet
Prescription contrôlée : Il est donné acte à la société Réseau Ferré de France (RFF), dont le siège social est situé 92 avenue de France, 75648 Paris Cedex 13, de l'étude de dangers de la gare de triage de Woippy située sur les communes de Woippy et de Maizières-lès-Metz. L'étude des dangers est mise à jour et transmise à Monsieur le préfet dans un délai de 12 mois à compter de la notification du présent arrêté ; elle est complétée à l'occasion de toute modification importante. Ces compléments sont systématiquement communiqués au préfet de Lorraine et à la DREAL. Elle est révisée tous les 5 ans et transmise au préfet de Lorraine.
Constats : La mise à jour de l'étude de dangers en date du 19 janvier 2022 Réf. 9B2950-N-21-0002 Indice A a été réceptionnée par l'inspection. Extrait de la note technique de la mise à jour de l'étude de dangers du 19 janvier 2022 Réf. 9B2950-N-21-0002 Indice A : <i>"4.5.4.3.1. LE POSTE DE DEBRANCHEMENT (page 26)</i> <i>Le poste de débranchement est le centre de commande du système d'où sont supervisées les opérations de débranchement.</i> <i>1) La salle informatique</i> <i>La salle informatique contient l'ensemble des installations informatiques nécessaires à l'automatisation des opérations de triage. En d'autres termes, il s'agit de l'intelligence du système.</i> <i>Le système comprend :</i> <i>[...]</i> <i>- l'UC (Unité Centrale) du Dispositif de Mesure des Temps (UC DMT) associée aux mesures de vitesse sur le terrain,</i> <i>[...]</i> <i>2) La direction opérationnelle du triage</i> <i>Deux postes de travail sont chargés de superviser et contrôler la bonne marche des opérations de débranchement :</i> <i>- le freineur (l'opérateur débranchement),</i> <i>- le coordinateur débranchement (COODEB).</i> <i>Pour cela, ils disposent de boutons de commandes, de voyants lumineux les alertant d'éventuels dysfonctionnements et d'écrans de contrôle reprenant les informations relatives au débranchement.</i> <i>En cas de problème (rattrapage de coupe, wagon mauvais rouleur,...) la table de commande manuelle des Adv et des freins leur permet de reprendre le contrôle manuel des opérations.</i> <i>[...]"</i> L'exploitant affirme que les mesures de vitesse sont effectuées à l'aide de pédales qui enregistrent le passage du wagon entre deux points. En complément de cette mesure de vitesse, 48 radars sont disposés pour assurer un deuxième contrôle de vitesse. Il a également précisé que le système de triage est entièrement automatisé et est programmé pour réajuster automatiquement les freinages en fonction de la vitesse pour trier les wagons de façon optimale. En cas de dysfonctionnement (vitesse trop importante, aiguille qui tourne mal, etc.), un message d'alerte se déclenche en salle de contrôle et un ticket d'incident est généré sous le logiciel de suivi "SPOT" avec la mesure corrective associée et un délai de réalisation. L'inspection a constaté les différents événements sur l'export de maintenance des pédales et des radars des freins n°1 et n°9.
Type de suites proposées : Sans suite
Proposition de suites : Sans objet

N° 3 : Opérations spécifiques

Référence réglementaire : Arrêté préfectoral du 12 janvier 2014, article 1
Thème(s) : Risques accidentels, Maîtrise des risques
Point de contrôle déjà contrôlé : Sans Objet
Prescription contrôlée : Il est donné acte à la société Réseau Ferré de France (RFF), dont le siège social est situé 92 avenue de France, 75648 Paris Cedex 13, de l'étude de dangers de la gare de triage de Woippy située sur les communes de Woippy et de Maizières-lès-Metz. L'étude des dangers est mise à jour et transmise à Monsieur le préfet dans un délai de 12 mois à compter de la notification du présent arrêté ; elle est complétée à l'occasion de toute modification importante. Ces compléments sont systématiquement communiqués au préfet de Lorraine et à la DREAL. Elle est révisée tous les 5 ans et transmise au préfet de Lorraine.
Constats : La mise à jour de l'étude de dangers en date du 19 janvier 2022 Réf. 9B2950-N-21-0002 Indice A a été réceptionnée par l'inspection. Extrait de la note technique de la mise à jour de l'étude de dangers du 19 janvier 2022 Réf. 9B2950-N-21-0002 Indice A : <i>"4.5.5.5. AUTRES OPERATIONS (page 39) En plus des opérations détaillées en 4.5.5 et qui constituent le travail habituel du triage, il existe un certain nombre de contraintes d'exploitation. Les contraintes d'exploitation sont principalement liées aux particularités du plan de transport, à la composition inhabituelle du train, à la nature des chargements, aux restrictions de manœuvre dues aux caractéristiques techniques des wagons ou aux chargements, ... :</i> <i>- wagons « bosse interdite » (BI), - wagons « à manoeuvrer accompagnés » (AC), - transports exceptionnels, - wagons transportant des marchandises radioactives ou des explosifs, - trains constitués de plusieurs lots, - acheminement dérogatoire ou recommandé de certains wagons, - retrait de wagons réformés et livraison au chantier de réparation, - desserte des installations terminales embranchées dans l'environnement du triage, - visite des trains sur le faisceau relais, - procédure dite Chlore (wagons de gaz toxiques, 1017, 1067, 2901, 2189,1749), - procédure rame lourde."</i> L'exploitant a présenté à l'inspection les fiches des différentes contraintes listées au chapitre 4.5.5. ci-dessus à l'exception de la "visite des trains sur le faisceau relais". Cette dernière contrainte d'exploitation n'a pas de procédure particulière : la protection du personnel suffit. La procédure dite "chlore" a été présentée à l'inspection par le représentant de SNCF Fret.
Type de suites proposées : Sans suite
Proposition de suites : Sans objet

N° 4 : Asservissement des freins

Référence réglementaire : Arrêté préfectoral du 30 janvier 2014, article 4
Thème(s) : Risques accidentels, Système de tri automatisé « tir au but »
Point de contrôle déjà contrôlé : Sans Objet
Prescription contrôlée : RFF et le gestionnaire d'infrastructure délégué établissent, sous leurs responsabilités, les plages de variation des paramètres qui déterminent la sûreté de fonctionnement du système de tri automatisé « tir au but ». Ils mettent en place des dispositifs permettant de maintenir ces paramètres dans les plages de fonctionnement sûr. [...]
Constats : Extrait de la note technique de la mise à jour de l'étude de dangers du 19 janvier 2022 Réf. 9B2950-N-21-0002 Indice A: "4.5.4.3.2. LE TERRAIN (CAMPAGNE) [...] o les radars : o 1 par frein de voie à mâchoires servant à l'asservissement, o 1 par voie de bosse servant à mesurer la longueur des coupes, [...]" Lors de la visite d'inspection, les employés rencontrés ont affirmé que les radars servant à mesurer la vitesse des wagons provenant de la bosse n'étaient pas utilisés pour l'asservissement des freins. Cela ne correspond pas aux conditions d'exploitation définies par l'exploitant dans son étude de dangers de 2022 et interroge sur l'efficacité des dispositifs permettant de maintenir la sûreté de fonctionnement du système de tri automatisé « tir au but ».
Observations : L'exploitant devra se positionner clairement sur ce point et justifier que la mesure mise en oeuvre soit conforme aux règlements et normes opposables pour ce type d'installation. Le cas échéant, l'exploitant devra mettre à jour l'étude de dangers remise en 2022, actuellement en cours d'examen, afin qu'elle corresponde aux conditions réelles d'exploitation.
Type de suites proposées : Avec suites
Proposition de suites : Lettre de suite préfectorale

N° 5 : Etalonnage des radars

Référence réglementaire : Arrêté préfectoral du 30 janvier 2014, article 4
Thème(s) : Risques accidentels, Système de tri automatisé « tir au but »
Point de contrôle déjà contrôlé : Sans Objet
Prescription contrôlée : RFF et le gestionnaire d'infrastructure délégué établissent, sous leurs responsabilités, les plages de variation des paramètres qui déterminent la sûreté de fonctionnement du système de tri automatisé « tir au but ». Ils mettent en place des dispositifs permettant de maintenir ces paramètres dans les plages de fonctionnement sûr. [...]
Constats : Lors de la visite d'inspection, les employés rencontrés ont affirmé que les radars servant à mesurer la vitesse des wagons provenant de la bosse ne faisaient pas l'objet d'un étalonnage périodique. Le contrôle de la vitesse étant un point essentiel dans la maîtrise des risques de ce type d'installation, ce point interroge sur l'efficacité des dispositifs permettant de maintenir la sûreté de fonctionnement du système de tri automatisé « tir au but ».
Observations : L'exploitant devra confirmer ou non l'absence d'étalonnage des radars et justifier que les radars mis en oeuvre sont utilisés et entretenus conformément aux recommandations du fabricant, ainsi qu'aux règlements et normes opposables pour ce type d'installation.
Type de suites proposées : Avec suites
Proposition de suites : Lettre de suite préfectorale