

Fuite de bioéthanol dans le couloir de la chimie

Le 13 mars dernier, un train transportant des matières dangereuses déraille en gare de triage de Sibelin, à Solaize (Rhône). Le plan Orsec Transports des matières dangereuses (TMD) est déclenché pour faire face à l'événement.

Texte **Lionnel Maitre**
Photos **Christophe Serre, Sdmis (69)**

À 4 h 17, le lundi 13 mars dernier, un appel provenant de la gare de triage de Sibelin, dans la commune de Solaize (69), est réceptionné au Centre de traitement de l'alerte. L'opérateur

prend d'emblée la mesure de la situation. Assisté du chef de salle, il traite immédiatement un départ pour un risque particulier dans un établissement répertorié. Le dispositif « Fuite de matière dangereuse en gare de Sibelin » est déclenché. Le premier échelon, composé de deux FPT, d'un CDG, d'un CDG RCH (voir lexique en p. 16) avec son FPT

de soutien, d'un groupe de commandement renforcé (chef de site, chef de colonne, CDG VPC, CDG moyen) et d'un infirmier de soutien sanitaire est engagé. À la demande de l'officier Codis, le deuxième échelon du dispositif suit le premier engagement. Deux FMOGP, un CCTE, un CDHR, un FPTGP et un CDG composent

les groupes LIF et ALIM auxquels s'ajoute un conseiller technique risque chimique. Rendez-vous est donné au Centre de regroupement des moyens (CRM) entrée nord, au rond-point de Feyzin. Un CDG est envoyé au Centre opérationnel de gestion de crise (COGC) de la SNCF, pour une meilleure coordination entre l'entreprise et le Sdmis. Les informations suivantes sont portées sur les ordres de départ : « Deux wagons déraillés pas couchés / fuite de beaucoup de produit / 80 tonnes dans chaque wagon sur 15 wagons / code ONU 33-1170 / pas de blessés / pas de vent ». Les premières informations recueillies font état d'une matière très inflammable et volatile à partir d'une température de 12 °C appelée bioéthanol, carburant issu de culture organique. Le Codis monte en puissance, et les officiers d'astreinte de la garde

L'un des quatre wagons restés sur les rails présente deux points de fuite sur un tiers de sa hauteur. Après évaluation, une trentaine de tonnes de bioéthanol est estimée s'être déversée dans l'environnement.

départementale sont sollicités. Les premières reconnaissances des sapeurs-pompiers font état de quatre wagons contenant du bioéthanol concernés sur un total de vingt-deux. Deux sont couchés, sans fuite apparente. L'un des quatre, resté sur ses rails, a deux points de fuite sur le tiers de sa hauteur. Un autre est intact, debout, mais sorti de ses rails. Une ligne à haute tension passe au-dessus du convoi. Le PUI matières dangereuses, plan d'urgence interne à la gare, est déclenché.

Les conséquences de l'accident

En relation avec le chef d'incident local de la SNCF, le commandant des opérations de secours (COS) fait stopper l'ensemble du trafic ferroviaire. En coordination avec RTE, il demande de couper l'alimentation de la ligne à haute tension de 63 000 volts. De nombreuses lignes SNCF sont

arrêtées. La gare de Sibelin cesse son activité. Le COGC informe que de nombreux trains sont détournés ou supprimés, principalement des TER et une dizaine de trains de fret. Un service de substitution par autocars est mis en place pour les voyageurs régionaux des trains impactés. Les usagers reçoivent pour conseil de différer leur déplacement. La circulation routière sur l'autoroute A 7 – axe principal de circulation au sud de l'agglomération lyonnaise – et le CD 12, qui longent la gare, est maintenue. À la demande du COS, le colonel Serge Delaigue, directeur départemental et métropolitain des services d'incendie et de secours, le plan Orsec TMD est activé par le préfet à 7 h 22. Le Poste de commandement opérationnel est activé au PC exploitant situé en gare Sibelin. Tous les services concernés sont représentés : police, gendarmerie,



CRS, Sdmis, Dreal, RTE et bien sûr la SNCF. À 9 h 30, le COS fait un point de situation en présence de Gérard Gavory, préfet délégué à la sécurité et directeur des opérations de secours.

Le COD, Centre opérationnel départemental, est activé en préfecture. Sur proposition du COS et après validation du DOS, le représentant de la SNCF demande la mise en œuvre du protocole Transaid¹ de la zone sud-est au centre d'appui de Solvay-Saint-Fons, qui propose l'engagement d'une équipe sur les lieux. Après évaluation, une trentaine de tonnes d'éthanol est estimée s'être déversée dans l'environnement.

À 11 h 35, une information sur la situation des zones de captage situées en aval de l'accident est adressée à la Lyonnaise des eaux. Les maires de Solaize et de Feyzin informent la population située en aval de l'accident disposant de puits privés de ne pas consommer l'eau. Aucune pollution n'est constatée à la station de traitement des eaux de Saint-Fons et dans les réseaux d'assainissement.

Premières mesures et idées de manœuvre

Sur le terrain, une protection INC est mise en place. Sous combinaison TLD, les spécialistes Cmic obturent la fuite qui sera colmatée à 7 h 10. Maillé sur le réseau communal, un poteau relais privé dessert une colonne sèche horizontale qui passe sous les voies ferrées. Positionné en relais de l'autre côté de ces voies, le FPTGP alimente un FMOGP et son CCTE situés à 300 mètres, par deux lignes de 110 mm. Un tapis de mousse est réalisé sous les wagons intéressés à l'aide de deux lances à mousse bas foisonnement puis moyen foisonnement établies sur le FMOGP. Un dégagement de l'ensemble des voies de circulation est effectué par la SNCF pour diminuer le risque. À 12 h 30, les wagons du convoi non impactés côtés nord et

1. Transaid : mise à disposition d'expertises et de moyens techniques de l'industrie chimique pour aider les services de secours du ministère de l'Intérieur en cas d'accidents de transport de matières dangereuses sur le territoire national.

Dispositif

- 103 engins dont 2 FPT, 2 CDG, 1 CDG RCH, 2 FMOGP, 1 CCTE, 1 CDHR, 1 FPTGP.
- 384 sapeurs-pompiers.
- Plan Orsec TMD.



sud sont désaccouplés. Restent sur place les seuls wagons concernés par l'accident : le wagon percé, les deux déraillés et le dernier à moitié sorti de ses rails. Sur proposition du COS, les stratégies de dépotage réalisées par les industriels sont validées par le DOS. La sécurité de l'opération de secours est assurée par le Sdmis. La gestion du dépotage – une opération de très longue durée réalisée dans le cadre de l'entraide – est confiée à la société Arkema et débute à 17 heures. Les conditions de sécurité étant réunies car la température est inférieure au point éclair du produit, la décision est prise de poursuivre les opérations de nuit. Les wagons sont ensuite remplis de mousse. À 4 heures, le 14 mars, le site ne présente plus

Sous combinaison TLD, les spécialistes Cmic obturent la fuite.

aucun risque. Le plan Orsec TMD est levé et la circulation ferroviaire peut être rétablie par la SNCF. Les opérations de relevage des wagons se déroulent le 15 mars. L'intervention a nécessité la présence de 103 engins et 384 sapeurs-pompiers. ■

Lexique

Sdmis : service départemental-métropolitain d'incendie et de secours ; CDG RCH : chef de groupe risque chimique ; FMOGP : fourgon mousse grande puissance ; CDHR : camion dévidoir hors route ; CCTE : camion-citerne transport d'émulseur ; TLD : tenue légère de décontamination ; RTE : réseau transport d'électricité ; Cmic : cellule mobile d'intervention chimique ; COS : commandant des opérations de secours ; DOS : directeur des opérations de secours ; groupe LIF : groupe liquide inflammable ; groupe ALIM : groupe alimentation ; LDV : lance à débit variable ; FPTGP : fourgon pompe-tonne grande puissance ; COD : centre opérationnel départemental (outil à disposition du préfet pour gérer une crise) ; Orsec TMD : organisation des secours pour transport de matières dangereuses.