



**PRÉFET
DU RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement**

**Direction départementale
de la protection des populations**

**DREAL-PRICAE-CC
DDPP-SPE-AC**

Lyon, le **25 MAI 2022**

ARRÊTÉ n° DDPP-DREAL 2022-137
fixant des mesures destinées à préserver la sécurité des riverains de la gare de triage de Sibelin,
sur le territoire des communes de Feyzin et de Solaize

Le Préfet de la Zone de défense et de Sécurité Sud-Est
Préfet de la Région Auvergne- Rhône-Alpes
Préfet du Rhône
Officier de la Légion d'Honneur,
Commandeur de l'ordre national du Mérite

- VU la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et notamment le chapitre 1.9 de son appendice C (RID) ;
- VU la directive 2008/68/CE du parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses et notamment son annexe II (RID) ;
- VU le code de l'environnement, notamment ses articles L.551-2 à L.551-6 et R.551-1 à R.551-13 ;
- VU la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;
- VU l'arrêté ministériel du 12 août 2008 pris en application de l'article 13 du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 et relatif aux plans d'intervention et de sécurité sur le réseau ferré national ;
- VU l'arrêté ministériel du 29 mai 2009 modifié relatif aux transports de marchandises dangereuses par voies terrestres (dit « arrêté TMD ») ;
- VU l'arrêté ministériel du 18 décembre 2009 relatif aux critères techniques et méthodologiques à prendre en compte pour les études de dangers des ouvrages d'infrastructures de transport où stationnent, sont chargés ou déchargés des véhicules ou des engins de transport contenant des matières dangereuses ;
- VU l'arrêté ministériel du 15 juin 2012 fixant la liste des ouvrages d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires ou de navigation intérieure et des installations multimodales soumis aux dispositions de la partie réglementaire du code de l'environnement portant application de l'article L. 551-2 ;

- VU l'arrêté du 18 décembre 2020 fixant des mesures conservatoires relatives à la gare de triage de Sibelin située sur les communes de Feyzin et de Solaize ;
- VU la note technique du 15 juin 2015 relative aux études de dangers remises en application de l'article L 551-2 du code de l'environnement et au porter-à-connaissance concernant les gares de triage ;
- VU la note technique du 21 octobre 2021 définissant les critères méthodologiques et règles relatives aux études de dangers en application de l'article L551-2 du code l'environnement ;
- VU la réglementation technique spécifique au transport et à la sécurité de l'exploitation ferroviaire ;
- VU l'étude de dangers transmise par SNCF Réseau le 31 mai 2021 et complétée le 18 octobre 2021 ;
- VU le rapport du Conseil général de l'Environnement et du Développement Durable du 30 septembre 2014 intitulé « le triage des wagons de marchandises dangereuses : état des lieux des infrastructures et des modes d'exploitation » ;
- VU le rapport de l'inspecteur de l'environnement de la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement Auvergne-Rhône-Alpes en date du 20 avril 2022 clôturant l'instruction de l'étude de dangers ;
- VU la transmission à l'exploitant (SNCF Réseau Siège et SNCF Réseau Direction territoriale Auvergne Rhône Alpes) du projet d'arrêté préfectoral par courriel du 11 février 2022 faisant office de consultation contradictoire préalable prévue à l'article R 551-6-2 du code de l'environnement ;
- Vu la transmission aux entreprises ferroviaires utilisatrices de la gare de Sibelin (Fret SNCF, Europorte, Regiorail, CAPTRAIN) du projet d'arrêté par courrier en date du 17 mars 2022 faisant office de consultation contradictoire préalable ;
- Vu les observations formulées par l'exploitant en date des 24 et 25 février 2022;
- Vu l'observation formulée par l'Union des transports publics et ferroviaires pour les entreprises ferroviaires en date du 30 mars 2022 ;
- Vu l'avis de l'Etablissement Public de sécurité Ferroviaire (EPSF) sollicité conformément à l'article L 551-5 du code de l'environnement en date du 19 avril 2022.

CONSIDERANT que la gare de triage de Sibelin, située sur les communes de Feyzin et Solaize, est une infrastructure de transport qui génère des dangers pour la sécurité des populations au sens de l'article L 551-2 du code de l'environnement ;

CONSIDERANT que SNCF Réseau a intégré les demandes mentionnées au rapport de clôture de l'instruction de l'étude de dangers de 2017, en date du 25 janvier 2018 ;

CONSIDERANT que, au vu des résultats de l'étude de dangers du 31 mai 2021 complétée le 18 octobre 2021, il est nécessaire de fixer des prescriptions d'aménagement et d'exploitation indispensables pour préserver la sécurité des populations, la salubrité et la santé publique en application des dispositions de l'article L 551-3 du code de l'environnement ;

CONSIDERANT que ces prescriptions peuvent respectivement s'appliquer, selon leur nature, au maître d'ouvrage, au gestionnaire de l'infrastructure, au propriétaire, à l'exploitant ou à l'opérateur ;

SUR la proposition de la préfète, secrétaire générale de la préfecture, préfète déléguée pour l'égalité des chances ;

ARRÊTE

ARTICLE 1er : Portée de l'arrêté

La société SNCF Réseau (SIRET n° 412 280 737 20 375) dont le siège social est situé 15 /17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX est tenue d'appliquer les dispositions du présent arrêté.

Sont également tenues d'appliquer les dispositions des articles 3, 7, 9.1 et de l'annexe 1 du présent arrêté les entreprises ferroviaires suivantes qui disposent d'un certificat de sécurité en cours de validité ou un certificat de sécurité unique incluant le transport de marchandises dangereuses, ainsi que toute nouvelle entreprise ferroviaire disposant d'un certificat de sécurité unique incluant le transport de marchandises dangereuses, sur la gare de Sibelin :

- FRET SNCF (SIRET n° 518 697 685 02110) dont le siège social est situé 24 rue Villeneuve - 92583 CLICHY LA GARENNE CEDEX ;

- Europorte (SIRET n° 482 582 426 00094) dont le siège social est situé 11, parvis de Rotterdam - Tour LillEurope- 59777 LILLE ;

- Regiorail (SIRET n° 751 252 677 00016) dont le siège social est situé Autoport – BP 20207 - Camps de la basse - 66161 LE BOULOU CEDEX ;

- CAPTRAIN (SIRET n° 431 982 685 00031) dont le siège social est situé 6, rue d'Amsterdam - 75009 PARIS ;

SNCF Réseau :

- informe la DREAL de toute nouvelle entreprise ferroviaire à laquelle il aura été attribué des capacités lui permettant d'exercer une activité d'exploitation sur le triage ;
- communique le présent arrêté à toute nouvelle entreprise ferroviaire utilisatrice des installations ;
- transcrit les dispositions pertinentes dans la Consigne Locale d'Exploitation de la gare de triage de Sibelin.

Cet arrêté s'applique aux installations suivantes de la gare de triage : installations de triage à plat ou à la gravité, faisceaux, voies de service, bâtiments et installations annexes.

Les dispositions du présent arrêté s'appliquent sans préjudices des missions relevant de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF).

L'arrêté du 18 décembre 2020 est abrogé.

ARTICLE 2 : Étude de dangers

2.1 – Il est donné acte à SNCF Réseau de l'étude de dangers du 31 mai 2021 complétée le 18 octobre 2021 pour son établissement de Sibelin.

L'étude des dangers est mise à jour dans les conditions des articles L 551-2 et R 551-3 du code de l'environnement.

Les modalités du réexamen associées à cette mise à jour sont précisées à l'annexe 1 de la note technique du 25 octobre 2021.

Ce document devra être transmis à l'inspection de l'environnement pour le 1er octobre 2026.

2.2 – SNCF Réseau tient informé les exploitants d'installations classées voisines des risques d'accidents majeurs identifiés dans l'étude de dangers, dès lors que les conséquences de ces accidents majeurs sont susceptibles d'affecter leurs installations (dont les effets dominos).

Dans ce cadre, pourront leur être transmis l'étude de dangers et les cartographies (avec intensité, probabilité et type d'effet des phénomènes dangereux).

SNCF Réseau procède de la sorte dans l'année suivant chacune des mises à jour de l'étude de dangers relatives à la définition des périmètres ou à la nature des risques.

ARTICLE 3 : Déclaration d'incident ou d'accident

SNCF Réseau est tenue de déclarer dès que possible à la DREAL les événements de type 2 définis au 1.8.5 du RID.

Une copie des rapports établis au titre du 1.8.5 du RID est transmise à la DREAL et au préfet du Rhône dans le délai prévu par ce règlement (un mois).

Conformément au 1.8.5.4 du RID, la DREAL peut demander, le cas échéant, des informations supplémentaires, notamment pour des questions en lien avec les dispositions du présent arrêté.

Ce rapport précise notamment :

- les circonstances et les causes de l'accident ou de l'incident,
- les effets sur les personnes et l'environnement,
- les mesures prises ou envisagées pour éviter un accident ou un incident similaire et pour en pallier les effets à moyen ou long terme.

ARTICLE 4 : Recensement des événements et rapport annuel

SNCF Réseau recense tous les événements tels que listés aux 2.3.3.1 (type 2), 2.3.3.2 (type 1) et 2.3.3.3 (odeur suspecte pouvant être de type 1 ou 2 selon le numéro d'identification du danger) de l'annexe II de l'arrêté TMD survenues sur des wagons de marchandises dangereuses sur le site de Sibelin.

Ce recensement est également réalisé pour les événements ne répondant pas aux critères du chapitre 1.8.5 du RID.

Les entreprises ferroviaires transmettent au moins une fois par an, pour le 30 avril de l'année N+1, à SNCF Réseau (courriel : service.sgs@reseau.sncf.fr), l'analyse qu'elles font des événements survenus sur le site du Sibelin les concernant.

Un extrait des bilans annuels mentionnés au 2.3.3.7 de l'annexe II de l'arrêté TMD relatifs au site de Sibelin est transmis, pour le 30 avril de l'année N+ 1, par SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires à la Mission Transports de Matières Dangereuses du ministère en charge de l'environnement et à la DREAL Auvergne Rhône-Alpes (courriel : pricae.dreal-auvergne-rhone-alpes@developpement-durable.gouv.fr).

Ces deux bilans peuvent faire l'objet d'un seul document et d'un seul envoi.

ARTICLE 5 : Plans d'urgence

5.1 SNCF Réseau tient à jour un plan d'urgence interne marchandises dangereuses (PUI-MD).

Ce plan est conforme aux dispositions du chapitre 1.11 du RID et de l'IRS 20201 (« Transport de marchandises dangereuses – Gares ferroviaires de triage – Guide pour la réalisation des plans d'urgence ») publié par l'UIC.

Le PUI est mis à jour a minima tous les 3 ans et :

- à chaque modification notable des conditions d'aménagement ou d'exploitation du site ;
- à l'occasion des mises à jour de l'étude de dangers ;
- en cas de retour d'expérience interne ou externe notable (exercices, accidents...).

Le PUI est transmis après chaque mise à jour à la DREAL, au Service Interministériel de Défense et de Protection Civile (SIDPC) de la préfecture du Rhône et au Service Départemental Métropolitain d'Incendie et de Secours (SDMIS) du Rhône.

Le PUI est maintenu en cohérence avec le plan particulier d'intervention (PPI) réalisé par les services de l'État.

5.2 Au 1^{er} septembre 2022, le PUI intègre les dispositions organisationnelles et matérielles mises en œuvre, avec les entreprises ferroviaires, pour déplacer, au besoin et si les conditions le permettent, des wagons afin d'éviter un sur-accident. Cette opération sera effectuée, par des opérateurs volontaires, à la demande, avec l'accord et sous le contrôle du chef des opérations de secours du SDMIS.

Chaque employeur prend les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé de ses travailleurs lors de ces opérations, conformément aux articles L.4121-1 et suivants du code du travail. Il veille en particulier à mettre à disposition les équipements de protection individuelle appropriés aux interventions à réaliser dans ces situations d'urgence (Art.L.4321-1 et s. - Art. R 4321-4 du code du travail).

5.3 SNCF Réseau dispose d'une organisation ou d'un outil lui permettant de connaître à tout moment la localisation, le code ONU, le code dangers et l'état (vide ou plein) de chaque wagon situé sur le périmètre global de la gare de triage.

Cette organisation pourra notamment inclure l'utilisation de caméras en cas de besoin. Si elle repose sur le recours à un outil informatique, elle devra également préciser les actions à mettre en œuvre en cas de défaillance de cet outil.

La capacité à accéder à ces données devra être testée hebdomadairement par SNCF Réseau.

L'organisation globale fera également l'objet d'un exercice annuel auquel le SDMIS sera convié et à l'issue duquel il sera amené à formuler ses éventuelles propositions d'amélioration.

5.4 Au 1^{er} octobre 2022, une procédure conjointe est établie avec les exploitants des ICPE SEVESO seuil haut voisins afin de fixer :

- les conditions d'information réciproques en cas d'évènement sur l'un des sites ;
- l'organisation retenue pour assurer une réponse coordonnée à un évènement impliquant plusieurs sites en même temps.

5.5 Le personnel susceptible d'intervenir dans le cadre du déclenchement du PUI est régulièrement formé à sa mise en œuvre.

L'ensemble des personnes présentes sur le site est informé de la conduite à tenir en cas de déclenchement du PUI.

Au moins un exercice annuel, interne ou associant les services publics de secours, permet de sensibiliser les personnels au contenu du PUI et aux consignes de sécurité.

La DREAL et le SDMIS sont informés de la date retenue pour chaque exercice. Le compte rendu, accompagné si nécessaire d'un plan d'actions, est tenu à la disposition de la DREAL.

ARTICLE 6 : Systèmes d'alerte

6.1 En cas d'évènement, au vu des informations transmises par les différentes entreprises ferroviaires (notamment codes ONU et quantité de produits en cause), SNCF Réseau déclenche les alarmes appropriées (sonores, visuelles et autres moyens de communication) pour alerter sans délai les personnes présentes sur le site sur la nature et l'extension des dangers encourus.

Le site est muni d'une station météorologique permettant de mesurer la vitesse et la direction du vent, ainsi que la température. Ces mesures sont reportées au poste 1.

Ce dispositif est secouru électriquement et est complété d'un moyen visuel (ex : manche à air), à proximité du poste 1, visible de jour comme de nuit.

Les capteurs de mesure des données météorologiques sont secourus électriquement.

6.2 SNCF Réseau dispose d'au moins deux sirènes PPI fixes (Nord et Sud). Les équipements permettant de la déclencher sont accessibles en toute sécurité au personnel habilité.

Ces dispositifs sont maintenus en bon état de fonctionnement.

Un circuit indépendant de secours permet la continuité du fonctionnement même en cas de coupure de l'alimentation électrique principale. Cette garantie doit être attestée par le fournisseur et le constructeur.

Les signaux d'alerte et de fin d'alerte répondent aux caractéristiques techniques définies par le décret n° 2005-1269 du 12 octobre 2005 relatif au code d'alerte national et par l'arrêté du 23 mars 2007 relatif aux caractéristiques techniques du signal national d'alerte.

En liaison avec le service interministériel de défense et de protection civile (SIDPC), l'exploitant procède à des tests permettant de garantir le bon fonctionnement et la portée du réseau d'alerte.

ARTICLE 7 : Information préventive des populations

Conformément aux dispositions de l'article L.125-2 du code de l'environnement SNCF Réseau, en liaison avec les services de l'État, informe les populations concernées des risques majeurs auxquelles elles sont soumises du fait de l'exploitation de la gare de triage de Sibelin.

Le contenu de cette information est fixé en concertation avec les services de l'État compétents, il comporte au minimum les points suivants :

- le nom de l'exploitant et l'adresse du site,
- l'identification, par sa fonction, de l'autorité, au sein de l'entreprise, fournissant les informations,
- l'indication des règlements de sécurité et des études réalisées,
- la présentation simple de l'activité exercée sur le site,
- les caractéristiques des substances et mélanges à l'origine des risques d'accident majeur,

- la description des risques d'accident majeur y compris les effets potentiels sur les personnes et l'environnement,
- les conditions d'alerte et d'information des populations en cas d'accident majeur et les mesures de protection prévues dans ce cas,
- les comportements à adopter en cas d'un accident majeur,
- la confirmation que l'exploitant est tenu de prendre des mesures appropriées sur le site, y compris de prendre contact avec les services d'urgence afin de faire face aux accidents et d'en limiter au minimum les effets avec indication des principes généraux de prévention mis en œuvre sur le site,
- une référence aux plans d'urgence et à leur bonne application,
- les modalités d'obtention d'informations complémentaires.

Cette information est renouvelée tous les 5 ans et à la suite de toute modification notable. Elle est réalisée en concertation avec les services de l'État et coordonnée le cas échéant avec les campagnes d'information du public réalisées par le secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles et des risques dans l'agglomération lyonnaise (SPIRAL).

ARTICLE 8 : Information préventive des populations – Comité d'information et d'échanges

La gare de triage de Sibelin dispose d'un Comité d'Information et d'Echanges (CIE) qui se compose :

- de représentants de l'État (préfecture, DREAL, DDT, de représentants du SDMIS) ;
- de représentants des collectivités territoriales concernées (communes de Solaize et de Feyzin, métropole de Lyon) ;
- de représentants de SNCF Réseau ;
- de représentants des riverains, désignés après accord du préfet.

Il se réunit au moins une fois par an, sous la présidence et à l'invitation conjointe d'un des représentants de l'État et d'un des représentants des collectivités.

Selon les thématiques abordées, des représentants de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire pourront participer à ces réunions en tant qu'experts. Il en est de même pour les représentants des entreprises ferroviaires opérant sur le site.

L'organisation (ordre du jour notamment) est assurée par la DREAL tandis que le compte-rendu est rédigé, validé et diffusé par SNCF Réseau.

Ce comité a pour objectif :

- de faire un bilan des différents événements survenus sur le site de Sibelin (incidents, accidents, exercices) et des mesures préventives ou correctives mises en œuvre au titre du retour d'expérience ;
- de rendre compte des évolutions relatives à la vie du site (projets, nouveaux aménagements, évolutions réglementaires...)
- d'informer sur les évolutions entreprises par SNCF Réseau, notamment en matière de sécurité, de prévention et de gestion de crise.

Le règlement de ce comité d'information et d'échanges détermine les modalités de son fonctionnement.

ARTICLE 9 : Sécurisation du site

SNCF Réseau met en place et assure le maintien des mesures de protection de la gare du triage contre les intrusions.

Les accès routiers au site sont fermés.

L'accès routier principal dispose d'un sas sécurisé.

Ces dispositifs sont maintenus en bon état dans le temps.

ARTICLE 10 : Besoin en eau

En tout point du site soumis à étude de dangers, SNCF Réseau dispose de moyens en eau suffisants pour éteindre un incendie et refroidir les wagons aux alentours. Ces besoins (débit et volume) sont définis dans une étude technique.

Pour cela il dispose de poteaux incendie ou équivalent sur l'ensemble du site. Ces dispositifs sont entretenus autant que de besoin et une mesure du débit et de la pression est effectuée annuellement.

Ces mesures sont tenues à la disposition du SDMIS et de la DREAL.

En cas d'indisponibilité totale ou partielle du réseau, le SDMIS (GACR) en est informé dans les plus brefs délais. Il est également informé des éventuelles mesures compensatoires mises en place et du retour aux conditions initiales.

ARTICLE 11 : Surveillance de la nappe phréatique

SNCF Réseau assure la surveillance de la qualité des eaux souterraines situées au droit et à proximité de son site afin de mesurer son éventuel impact sur la nappe phréatique par un réseau de piézomètres.

Cette surveillance est réalisée grâce à un réseau de piézomètres défini sur la base des recommandations d'un bureau d'études compétent permettant notamment de définir :

- leur nombre (deux piézomètres, au moins, sont implantés en aval hydraulique du site, et un en amont)
- leur lieu d'implantation
- leur profondeur

Les piézomètres sont réalisés dans les règles de l'art conformément aux recommandations de la norme AFNOR NF X31-614 de décembre 2017.

Le prélèvement, l'échantillonnage et le conditionnement des échantillons d'eau suivent les recommandations du fascicule AFNOR NF-X-31-615 de décembre 2017.

Les paramètres ci-dessous feront l'objet d'analyses à fréquence semestrielle, en période de hautes eaux et de basses eaux.

- Hydrocarbures totaux
- COHV
- Alcools
- PCB (si présence ancienne de transformateurs aux PCB)
- Créosote

Ils seront complétés par toutes les substances que le bureau d'études compétent jugera représentatif de l'activité du site.

En cas de déversement accidentel, il sera recherché la présence du produit en cause et de ses composés de dégradation sur une fréquence et pendant une durée proposée par un bureau d'études compétent, avec l'accord de l'inspection de l'environnement.

Les analyses seront effectuées selon les normes en vigueur.

Le résultat des analyses et de la mesure du niveau piézométrique en cote NGF est transmis à l'inspecteur de l'environnement au plus tard 2 mois après la réalisation de la deuxième mesure de l'année N avec systématiquement des commentaires de l'exploitant sur l'évolution (situation qui se dégrade, s'améliore ou reste stable), sur les dépassements et les propositions de traitements éventuels. Les calculs d'incertitude (prélèvements, transport, analyse...) sont joints avec le résultat des mesures.

Toute demande de révision du programme de surveillance des eaux souterraines sera accompagnée d'un dossier technique dûment argumenté et mise en œuvre sur accord de l'inspection de l'environnement.

ARTICLE 12 : Barrières de sécurité

12.1 – Surveillance des performances des barrières de sécurité

Sans préjudice des réglementations applicables au transport de marchandises dangereuses et celles concernant la sécurité des chemins de fer, et conformément aux obligations de chaque intervenant définies par celles-ci, SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires sont tenues de mettre en place les barrières de sécurité mentionnées en annexe 1, prises en déclinaison de leur Système de Gestion de Sécurité et pouvant être également contrôlées par les agents habilités de l'EPSF (exception faite de la barrière n°1 relative aux dispositifs de protection contre la foudre).

Ces barrières de sécurité répondent à des critères d'efficacité et de cinétique de mise en œuvre, et font l'objet d'une maintenance et de contrôles. Les paramètres relatifs aux performances de ces mesures de maîtrise des risques sont définis et suivis, leurs dérives détectées et corrigées dans le cadre des procédures internes de SNCF Réseau, des entreprises ferroviaires ou de tout autre opérateur ayant une activité en lien avec le site, chacun pour ce qui le concerne.

L'ensemble des documents permettant de justifier du respect de ces critères détaillés dans le paragraphe précédent (notamment les programmes d'essai périodiques de ces barrières de sécurité, les résultats de ces programmes et les actions de maintenance préventive ou correctives réalisées sur ces barrières de sécurité) est tenu à disposition des agents en charge du contrôle mentionnés à l'article L551-4 du code de l'environnement.

La liste, non exhaustive, des barrières de sécurité indiquée en annexe 1 concerne les risques spécifiques à l'exploitation et l'aménagement du site de Sibelin.

En application du règlement 402/2013, toute modification doit faire l'objet d'une analyse de risques qui déterminera son caractère significatif ou non. Si le caractère significatif est démontré, alors l'exploitant devra mettre à jour son autorisation auprès de l'EPSF qui pourra approuver ou ne pas approuver cette demande de mise à jour.

Pour les barrières listées en annexe 1, toute demande de modification est transmise en copie à Monsieur le préfet du Rhône, ainsi que la réponse de l'EPSF.

Un bilan de fonctionnement des barrières de sécurité est joint dans le rapport annuel mentionné à l'article 3.

12.2- Dispositifs de protection contre la foudre

Une analyse du risque foudre (ARF) est réalisée par un organisme compétent. Elle identifie les équipements et installations dont une protection doit être assurée et les niveaux de protection nécessaires aux installations.

Cette analyse est systématiquement mise à jour à l'occasion de modifications substantielles au sens de l'article R. 551-4 du code de l'environnement et à chaque révision de l'étude de dangers ou pour toute modification des installations qui peut avoir des répercussions sur les données d'entrées de l'ARF.

En fonction des résultats de l'analyse du risque foudre, une étude technique est réalisée, par un organisme compétent, définissant précisément les mesures de prévention et les dispositifs de protection, le lieu de leur implantation ainsi que les modalités de leur vérification et de leur maintenance.

Une notice de vérification et de maintenance est rédigée lors de l'étude technique puis complétée, si besoin, après la réalisation des dispositifs de protection.

Un carnet de bord est tenu par l'exploitant. Les chapitres qui y figurent sont rédigés lors de l'étude technique.

Les systèmes de protection contre la foudre prévus dans l'étude technique sont conformes aux normes françaises ou à toute norme équivalente en vigueur dans un Etat membre de l'Union européenne.

L'installation des dispositifs de protection et la mise en place des mesures de prévention sont réalisées, par un organisme compétent, à l'issue de l'étude technique, au plus tard deux ans après l'élaboration de l'analyse du risque foudre, à l'exception des installations autorisées à partir du 24 août 2008, pour lesquelles ces mesures et dispositifs sont mis en œuvre avant le début de l'exploitation. Les dispositifs de protection et les mesures de prévention répondent aux exigences de l'étude technique.

L'installation des protections fait l'objet d'une vérification complète par un organisme compétent, distinct de l'installateur, au plus tard six mois après leur installation.

Une vérification visuelle est réalisée annuellement par un organisme compétent.

L'état des dispositifs de protection contre la foudre des installations fait l'objet d'une vérification complète tous les deux ans par un organisme compétent.

Les agressions de la foudre sur le site sont enregistrées. En cas de coup de foudre enregistré, une vérification visuelle des dispositifs de protection concernés est réalisée, dans un délai maximum d'un mois, par un organisme compétent.

Si l'une de ces vérifications fait apparaître la nécessité d'une remise en état, celle-ci est réalisée dans un délai maximum d'un mois.

ARTICLE 13 : Publication

En vue de l'information des tiers, le présent arrêté est publié sur le site internet des services de l'État dans le département du Rhône pendant une durée minimale de deux mois. Il est également publié au recueil des actes administratifs.

ARTICLE 14 : Délais et voies et recours

Le présent arrêté est soumis à un contentieux de pleine juridiction.

Conformément aux dispositions de l'article R. 551-6-4, il peut être déféré auprès du Tribunal administratif de Lyon dans les délais suivants :

1° Par les personnes consultées en application des dispositions de l'article R. 551-6-2 dans un délai de deux mois à compter du jour où la décision leur a été notifiée ;

2° Par les tiers, personnes physiques ou morales, les communes intéressées ou leurs groupements, en raison des dangers que le fonctionnement de l'ouvrage présente pour les intérêts mentionnés à l'article L. 551-3, dans un délai d'un an à compter de la publication de cette décision.

Le tribunal administratif peut être saisi d'une requête déposée sur le site www.telerecours.fr.

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours gracieux ou hiérarchique dans le délai de deux mois.

La présente décision peut faire l'objet d'une demande d'organisation d'une mission de médiation, telle que définie par l'article L. 213-1 du code de justice administrative, du Tribunal Administratif de Lyon.

ARTICLE 15 : Notification

La préfète, secrétaire générale de la préfecture, préfète déléguée pour l'égalité des chances, la directrice départementale de la protection des populations et le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, dont une copie sera adressée :

- aux maires de SOLAIZE et FEYZIN,
- à l'exploitant (SNCF Réseau siège et SNCF Direction territoriale Auvergne Rhône-Alpes)
- aux entreprises ferroviaires

Lyon, le **25 MAI 2022**

Le Préfet,



Pascal MAILHOS

ANNEXE 1 : LISTE DES BARRIÈRES DE SÉCURITÉ

N°	Barrières de sécurité	Type	Objectif
1	Dispositifs de protection contre la foudre	Barrière technique et humaine	Présence de dispositifs de protection contre la foudre afin d'éviter l'endommagement du matériel en cas de coup de foudre
2	Double calé de Bettembourg	Barrière humaine	Utilisation de la double cale de Bettembourg pour éviter le déraillement lors du tri à la bosse et du compactage
3	Arrêt automatique du tir au but en cas de sortie des plages de fonctionnement normal	Barrière technique et humaine	En cas de défaut sur les freins, une alarme visuelle et un arrêt automatique des opérations du tir au but se déclenche En cas de tri manuel, seule l'alarme visuelle est activée
4	Interdiction des manœuvres concomitantes	Barrière organisationnelle	Arrêt des manœuvres de tri en tête de faisceau pendant les opérations de compactage des trains
5	Interdiction des coupes longues ou lourdes	Barrière humaine	Permet un bon freinage lors du tri
6	Dans les zones de formation amont et aval, distance d'une voie non-occupée par un wagon de matières dangereuses entre les wagons de liquides inflammables et les wagons matières radioactives	Barrière organisationnelle	Permet d'éloigner les wagons avec un très fort potentiel calorifique des wagons de matières radioactives et d'éviter de potentiels effets dominos
7	Procédure de tri des wagons transportant des marchandises visées au 2.6.1.1 de l'annexe II de l'arrêté TMD	Barrière organisationnelle	Permet de diminuer le risque accidentel de perte de confinement lors de manœuvres des wagons-citernes concernés du fait de tamponnements ou accostages brutaux SNCF Réseau dispose d'une procédure opérationnelle particulière en conformité avec le 2.6.1.3 de l'annexe II de l'arrêté TMD
8	Vérification effective de la purge des freins lors de la phase de débranchement et signalement des wagons problématiques	Barrière organisationnelle	Permet de diminuer le risque de wagons mauvais rouleurs qui se font rattraper avec un risque de choc lors du tri à la bosse

Vu pour être annexé
à l'arrêté préfectoral du

25 MAI 2022

Le préfet,

