

## Synthèse

Le 24 janvier 2025, un accident de dépotage s'est produit sur le site LAT NITROGEN de Grandpuits (77). Environ 10 tonnes de propylène ont été introduites par erreur dans un réservoir contenant environ 2 000 tonnes d'ammoniac anhydre. L'accident n'a causé ni blessé ni dommage matériel. Le mélange a ensuite été traité pour permettre sa réintégration dans le procédé.

L'enquête technique du BEA-RI a établi que des erreurs se sont succédé dans le processus global d'acheminement puis réception et dépotage du train. Deux trains de wagons-citernes, l'un chargé d'ammoniac anhydre (destiné à LAT NITROGEN) et l'autre de propylène (destiné à une usine du sud de la France), devaient transiter par la gare de Saarbrücken. Une erreur s'est produite à ce niveau et a conduit à la prise en charge de la rame de propylène par l'entreprise ferroviaire HEXAFRET, qui l'a livrée à Grandpuits en lieu et place de l'ammoniac anhydre attendu. Sur site, les wagons-citernes, similaires à ceux reçus habituellement, n'ont pas été identifiés comme non conformes par les équipes malgré les contrôles prévus, et le dépotage<sup>3</sup> a été initié.

Plusieurs facteurs contributifs sont identifiés : des documents de transport incomplets et non systématiquement contrôlés, des envois d'informations inappropriées entre entreprises ferroviaires, une alerte non traitée lors de la prise en charge du train en gare de Saarbrücken, la baisse de vigilance sur le site de Grandpuits liée à la réception exclusive d'ammoniac anhydre et l'internalisation et le déplacement du contrôle auparavant réalisé par un prestataire externe à l'entrée du site.

Le rapport souligne l'importance de disposer de documents de transport complets et contrôlés, de limiter les échanges d'informations aux seules entreprises concernées et d'assurer un rebouclage systématique entre contrat, document de transport et rame transportée. Il souligne aussi l'importance de maintenir la vigilance en situation de routine mono-produit, de repenser l'usage des check-lists pour éviter les biais cognitifs, et d'intégrer durablement les retours d'expérience dans la formation des opérateurs.

### **Le BEA-RI émet les recommandations suivantes :**

#### **À destination de l'exploitant LAT NITROGEN :**

- Ré-examiner les conditions d'acceptation des convois sur site, au besoin en mobilisant une société de sécurité privée et/ou des outils numériques de reconnaissance afin d'assurer les vérifications de sécurité et de sûreté ;
- S'assurer que le document de transport soit systématiquement transmis à l'équipe LAT NITROGEN accueillant la rame sur le site afin qu'elle puisse vérifier que les rames entrantes correspondent aux indications du document ;

---

<sup>3</sup> Ce terme sera utilisé dans le document dans le cadre du risque industriel, mais dans le cadre de la réglementation RID, le terme serait « déchargement ».

- Réaliser une étude ergonomique des actions à réaliser au poste de dépotage en prenant en compte les biais liés aux facteurs humains et organisationnels entrant dans les actions à mener par les opérateurs ;
- Dispenser régulièrement des formations ou sensibilisations pour remettre en mémoire les cas exceptionnels redoutés et intégrer le retour d'expérience de cet évènement dans la formation initiale des opérateurs.

#### **À destination des entreprises ferroviaires HEXAFRET et ITL :**

- La pratique « d'échange en confiance » a montré des limites lors de cet évènement.  
La vérification de l'adéquation document de transport/wagons/contrat commercial doit être prise en compte dans l'organisation mise en œuvre et l'harmonisation des terminologies employées doit être assurée en conformité avec la réglementation en vigueur afin d'éviter toute ambiguïté.
- Travailler avec les rédacteurs des documents de transport afin d'améliorer la qualité de leur remplissage ;
- Tirer le retour d'expérience de cet évènement pour :
  - reprendre les modèles de messages afin de les rendre plus explicites pour leurs destinataires et éviter toute erreur ou confusion ;
  - préciser les limites des modifications qu'un opérateur peut entrer dans le système sans rebouclage ad hoc (service achat par exemple).
  - revoir la procédure d'envoi de mails, afin d'éviter la répétition de ce type d'erreur.
- Vérifier si d'autres trafics (transports de produits) présentent le même risque aux autres frontières ;
- Dispenser ce type de retour d'expérience aux opérateurs de la cellule en charge de la gestion des transports dans le cadre de leur formation continue, si elle existe, et/ou de leur formation initiale.