



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## installations classées

Question écrite n° 12

### Texte de la question

M. François Grosdidier appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur les dangers que sembleraient présenter pour la population mosellane certaines activités de la gare de triage de Woippy. En effet, depuis quarante ans, la ville de Woippy accueille la première gare de triage de France. Un périmètre dit « Seveso » interdit les constructions nouvelles à proximité immédiate. Il n'a jamais été communiqué à la municipalité des informations précises sur la nature réelle des risques. Depuis quelques semaines, la rumeur court d'un élargissement du périmètre, sur un rayon de 5,7 kilomètres, qui, d'une part, révélerait un danger bien plus important qu'annoncé et, d'autre part, condamnerait toute urbanisation dans un espace de 12 kilomètres de diamètre, au cœur d'une métropole de dimension européenne, jouxtant immédiatement la ville de Metz et recouvrant les communes de Woippy, Norroy-le-Veneur, Fêves, Semécourt et Maizières-lès-Metz. Une telle inconstructibilité compromettrait tous les projets de développement économique de la communauté de communes de Maizières-lès-Metz, ainsi que tous les projets d'urbanisation et de reconstruction de la ville de Woippy, entravant son opération de rénovation urbaine. Les services de l'Etat en Moselle s'opposeraient à la construction d'une plate-forme hospitalière en raison des dangers présentés par l'activité de la gare de triage de Woippy, notamment les manipulations de produits explosifs dont le chlore. Or, des entreprises industrielles et commerciales emploient des milliers de salariés et surtout des centaines d'habitants résident dans un périmètre plus rapproché du triage. Il souhaite savoir s'il y a ou non incompatibilité entre ces projets et l'activité ferroviaire. S'il y a bien incompatibilité, il demande dans quel délai la SNCF transfèrera, en dehors de l'agglomération, les activités dangereuses de la SNCF afin non seulement de ne pas entraver le développement des projets publics, mais surtout de mettre la population locale à l'abri de tout danger.

### Texte de la réponse

Le triage de Woippy est, effectivement, le plus important de France : c'est un outil majeur pour les envois ou réceptions ferroviaires en wagons isolés des industries de l'est de la France, triant environ 1 800 wagons par jour et employant 800 personnes. L'accidentologie y a d'ailleurs été très faible ces dernières années (en moyenne dix événements mineurs par an, sans aucune victime). Au demeurant, les gares de triage sont souvent le lieu, non pas d'accidents, mais au contraire de détections d'anomalies (goutte-à-goutte, petite fuite, organe mal fermé...) qui pourraient s'aggraver en cours d'acheminement. Néanmoins, comme tous les lieux importants de stationnement de matières dangereuses, la gare de triage de Woippy est concernée par l'article L. 551-2 du code de l'environnement et son décret d'application 2007-700 du 3 mai 2007, qui obligent à faire une « étude de dangers » dans un certain nombre d'infrastructures de transport. Cette disposition a été introduite par le Parlement dans la loi sur la prévention des risques du 30 juillet 2003, adoptée après l'accident AZF de Toulouse. Lors des débats, le Parlement n'a d'ailleurs pas souhaité que les infrastructures de transport concernées donnent lieu autour d'elles à des servitudes d'urbanisme, à l'image de certaines installations classées Seveso. L'étude de dangers qui sera effectuée prochainement dans ce cadre par Réseau ferré de France pour la gare de Woippy n'aura donc pas pour effet de créer des servitudes d'urbanisme ni un « périmètre Seveso ». Elle

permettra en revanche de répondre plus précisément aux questions posées sur les risques éventuels encourus et, conformément à l'article premier du décret, « elle définira et justifiera les mesures propres à réduire la probabilité et les effets des accidents ». L'étude de dangers servira donc à édicter « des règles spécifiques d'aménagement et d'exploitation » du site conformément à l'article 15 bis de l'arrêté RID du 5 juin 2001 (modifié en dernier lieu le 3 mai 2007) sur le transport ferroviaire de marchandises dangereuses ; à établir le « plan d'urgence interne de la gare de triage » rendu obligatoire par l'article 16 bis de l'arrêté RID susvisé (en vertu de la réglementation RID internationale) ; à établir le « plan prioritaire d'intervention » externe rendu obligatoire par l'article 1-5° du décret 2005-1158 du 13 septembre 2005. Il reste que si la réglementation du transport des matières dangereuses n'a pas prévu de dispositions d'urbanisme spécifiques, le préfet tient de l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme la possibilité de refuser un permis de construire à toute construction qui serait soumise à un environnement à risques.

## Données clés

**Auteur :** [M. François Grosdidier](#)

**Circonscription :** Moselle (1<sup>re</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 12

**Rubrique :** Déchets, pollution et nuisances

**Ministère interrogé :** Écologie, développement et aménagement durables

**Ministère attributaire :** Écologie, développement et aménagement durables

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 3 juillet 2007, page 4764

**Réponse publiée le :** 23 octobre 2007, page 6527