



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

TGV

Question écrite n° 30974

Texte de la question

Mme Marie-France Stirbois attire l'attention de M le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer sur les risques entraînés par le futur passage du TGV Nord à proximité d'installations industrielles à hauts risques concernées par le plan particulier d'intervention fixe par arrêté préfectoral. Le tracé du TGV passe à 3 kilomètres de Metaleurop (ex-Penarroya) à Noyelles-Godault, qui présente des stockages de chlore et de dioxyde de soufre. Les zones concernées par les conséquences d'un éventuel accident (application du plan particulier d'intervention, ou PPI) sont là, pour le chlore, de 3,5 kilomètres et, pour le SO₂, de 2 kilomètres. Le tracé passe aussi à 1 kilomètre environ de Rhone-Poulenc à La Madeleine-les-Lille où sont stockés du chlore : zone PPI de 1,5 kilomètre ; du phosphore : zone PPI de 3,5 kilomètres ; de l'ammoniac : zone PPI de 0,9 kilomètre. Elle rappelle que des accidents sont récemment intervenus dans ces zones. À Penarroya, le 9 février 1989, un dépôt de nitrate de soude, de soufre et de lingots de magnésium saupoudrés de bouteilles d'acétylène a explosé provoquant un incendie dégageant d'abondantes fumées irritantes. Les vitres des habitations ont été détruites dans un rayon de 3 kilomètres. Un accident est survenu à Rhone-Poulenc le 21 février 1989 avec dégagement d'un nuage de 2 tonnes d'ammoniac, ce qui a conduit à ordonner le confinement à domicile de la population voisine. Elle lui demande quelles décisions il entend prendre pour assurer la plus grande sécurité des passagers du TGV.

Texte de la réponse

Reponse. - Le Gouvernement a décidé le 9 octobre 1987 de réaliser le projet du TGV-Nord après avoir pris connaissance des travaux de plusieurs groupes de travail associant les collectivités territoriales, et après une concertation approfondie avec les élus. Le tracé a été soumis à enquête publique du 31 mai au 13 juillet 1988, et a fait l'objet d'un avis favorable de la commission d'enquête. Le Conseil d'État (section des travaux publics) a émis également un avis favorable, et le projet a été déclaré d'utilité publique par décret du 29 septembre 1989. En ce qui concerne le passage du TGV-Nord à proximité d'installations industrielles à hauts risques, les distances qui séparent la ligne nouvelle et les installations, permettent d'affirmer que le passage du TGV n'augmente pas les conséquences d'un accident survenant dans de telles installations. De même, les circulations TGV sont les mieux à même d'assurer la sécurité des passagers dans le cas d'accident survenant dans de tels sites industriels. En effet, en plus des moyens de télécommandes agissant directement sur la signalisation, les rames TGV sont reliées en permanence au poste de commandement central. Il est donc possible à tout moment, d'arrêter dans un délai particulièrement bref toute circulation avant pénétration dans une zone qui deviendrait dangereuse. Pour les rames engagées dans une zone virtuellement dangereuse, la vitesse de circulation est une garantie pour que l'exposition à des émanations gazeuses soit la plus réduite possible. Les mesures de sécurité à prendre pour de telles situations peuvent donc se limiter à faire aviser le poste de commandement central de la SNCF par téléphone, dans le cadre de la mise en œuvre des plans particuliers d'intervention concernés.

Données clés

Auteur : [Mme Stirbois Marie-France](#)

Circonscription : - Non-Inscrit

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 30974

Rubrique : SnCF

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et de la mer

Ministère attributaire : équipement, logement, du transport et espace

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 2 juillet 1990, page 3101