

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur le postulat Vassilis Venizelos et consorts au nom du groupe des Verts – Daillens sous acide

Rappel du postulat

Début mars, notre Grand Conseil acceptait une résolution des Verts invitant l'Assemblée fédérale " à élaborer un cadre légal qui interdise le transport massif du chlore et à inscrire dans ce cadre légal l'obligation, pour les entreprises qui utilisent le chlore en grande quantité, de le produire sur place " (15_RES_021). Parallèlement, une pétition visant à interdire le transport de chlore par rail a été lancée. Cette question a également occupé les Chambres fédérales, dans le cadre des débats relatifs à la loi sur le transport des marchandises. Des amendements visant à donner la compétence à la Confédération de restreindre ou interdire le transport de marchandises dangereuses à travers les agglomérations ont malheureusement été refusés à une courte majorité. Dans le cadre de ces débats, Mme la conseillère fédérale Doris Leuthard affirmait " Aujourd'hui, il n'y a rien qui indique que les standards de sécurité sont inefficaces et qu'il faut intervenir. " (Débats relatifs à la révision de la loi sur les transports de marchandises, 19 mars 2015).

Le déraillement survenu dans la nuit du 24 au 25 avril 2015 à Daillens vient malheureusement contredire l'optimisme du Conseil fédéral. Cet accident nous rappelle que les dispositions mises en place par les CFF et la Confédération ne sont pas suffisantes. Il est pour l'heure difficile d'évaluer les conséquences environnementales et économiques de ce déraillement. On peut par contre affirmer que les mesures de sécurité ne sont pas suffisantes. Aujourd'hui, des voix s'élèvent pour demander que le matériel roulant vieillissant soit remplacé et pour que l'entretien du réseau ferroviaire soit renforcé.

L'accident de Daillens doit aussi nous inciter à relancer le débat sur la responsabilité des entreprises " consommatrices " de produits dangereux. Il convient, selon nous, d'exiger que les industries concernées prennent en charge les coûts liés à de tels accidents. Par ailleurs, les propositions visant à contraindre les entreprises qui utilisent ces substances en grande quantité, de les produire sur place devraient être réexaminées. La résolution votée par notre Grand Conseil, appuyée par les démarches entreprises par le Conseil d'Etat, permettra sans doute de porter ce message à Berne. Il y a fort à parier que le débat sera prochainement relancé aux Chambres fédérales. C'est dans la perspective des débats à venir, que nous souhaitons que le Conseil d'Etat établisse un rapport sur le transport (par rail et par route) des substances dangereuses dans le canton. Ce rapport pourrait notamment nous renseigner :

- sur les normes régissant le transport de matières dangereuses sur rail et sur route ;
- sur la nature et les quantités de substances dangereuses qui traversent le canton ;
- sur la provenance et la destination de ces substances ;
- sur les risques encourus par la population et l'environnement dans les secteurs traversés ;
- sur les risques importants pour l'approvisionnement en eau de la population, liés notamment à

- certains additifs de l'essence ;*
- sur l'ancienneté du matériel roulant transportant les substances ;*
 - sur les mesures d'entretien des voies ferrées planifiées par les CFF ;*
 - sur les impacts générés sur les potentiels de développement traversés — application de l'Ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM) ;*

De plus ce rapport proposera les différentes pistes envisagées par le Conseil d'Etat pour protéger la population vaudoise des risques générés par le transport de marchandises dangereuses. Les alternatives au transport des marchandises dangereuses à travers le canton seront notamment développées (production sur le lieu de consommation, utilisation d'autres axes, ...).

Le postulat a été développé dans la séance du mardi 5 mai 2015 du Grand Conseil.

Le rapport daté du 28 août 2015 de la commission chargée de l'examen du postulat s'est conclu de la manière suivante :

" Soutien aux actions du gouvernement vaudois

Le postulat vise effectivement à venir en appui des démarches entreprises par le canton de Vaud. Suite à un accident de cette ampleur, le gouvernement a également un devoir d'information vis-à-vis du parlement et de la population. Selon le postulant, il ne faut pas sous-estimer l'influence et la force des cantons sur des thématiques de compétence fédérale.

A travers un tel postulat, le Grand Conseil exprimerait sa préoccupation et son soutien aux actions du gouvernement vaudois pour faire diminuer les risques liés au transport de marchandises dangereuses par le rail, sachant que le canton de Vaud fait partie des cantons les plus touchés. L'objectif consiste notamment à réduire autant que possible les transports de chlore, en privilégiant la production sur site.

Concernant les autres matières dangereuses qui ne peuvent être produites sur place et dont les usines ont effectivement besoin, le Conseil d'Etat demande de renforcer le standard des wagons au même niveau que celui prévu pour le transport de chlore."

Le postulat a été renvoyé au Conseil d'Etat pour étude et rapport lors de la séance du mardi 22 septembre 2015 du Grand Conseil.

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT

1 PRÉAMBULE

1.1 Rappel des évènements concernant le déraillement à Daillens d'un train marchandises transportant des produits chimiques, le 25 avril 2015, à 2h49

Le samedi 25 avril 2015, à 2h49, les cinq derniers wagons du train marchandises n° 60700 reliant Bâle à Lausanne-triage ont déraillé en pleine voie sur la ligne du Pied du Jura, sur le territoire de la commune de Daillens (source : rapport final du Service suisse d'enquête de sécurité SESE du 22 septembre 2016) :

" Le train était composé de 22 wagons dont 14 contenaient des marchandises dangereuses.

Quelques centaines de mètres avant l'endroit où les wagons déraillés se sont immobilisés, le 20^e wagon a perdu des pièces des organes de roulement de l'un de ses bogies. Lors du franchissement d'un appareil de voie situé peu avant une courbe à droite, le wagon a déraillé, s'est déporté sur la gauche de la voie, entraînant par effet dynamique, le renversement des deux wagons précédents, le renversement du wagon suivant ainsi que le déraillement du premier bogie du dernier wagon du train.

Les wagons no 18 à 21, qui contenaient tous des produits chimiques, se sont renversés sur le côté. Lors du renversement des wagons, la citerne du wagon no 19 qui contenait 25 tonnes d'acide sulfurique s'est abîmée, laissant échapper son contenu dans le terrain situé aux abords de la voie. En

raison de la poussée des deux wagons situés derrière lui, le wagon no 20 a effectué une rotation d'un demi-tour sur lui-même, avant de se renverser sur le bas-côté de la voie. Sa citerne a été endommagée, laissant échapper environ 3'000 litres de soude caustique.

Suite au renversement du wagon no 18, l'attelage reliant le dix-septième et le dix-huitième wagon s'est rompu. A cause des contraintes dynamiques générées lors du renversement des wagons, le premier essieu du wagon no 17 a déraillé. Les deux locomotives ainsi que les 17 premiers wagons se sont immobilisés environ 600 mètres après l'endroit où les wagons se sont couchés."

1.2 Historique du développement des industries chimiques sur les sites de Syngenta à Monthey et de Lonza à Viège

Une part importante des produits chimiques qui traversent le canton par le rail sont destinés aux industries chimiques, situées sur les sites de Syngenta à Monthey et de Lonza à Viège, qui privilégient le transport par le rail, présentant moins de dangers que le transport par la route.

Ces entreprises se sont développées au début du XX^{ème} siècle en utilisant des matières disponibles sur place et en construisant des usines hydroélectriques pour produire l'énergie nécessaire au processus de transformation chimique par électrolyse (électrochimie) :

- A Monthey, la Société des Usines de produits chimiques de Monthey, qui sera reprise par l'entreprise bâloise CIBA, utilise les ressources locales d'eau, du sel de Bex et de l'électricité produite sur place. Par le procédé de transformation par électrolyse, la saumure permet de produire de la soude caustique, du chlore, de l'hydrogène et toute une série de produits de base dérivés de ces constituants (source : <https://www.cimo.ch>). Un pipeline reliait les mines et salines de Bex à l'usine de Monthey pour le transport de la saumure. Cette production locale a été arrêtée au début des années 2000, en raison des coûts de l'énergie électrique plus élevés en Suisse qu'à l'étranger, notamment en France.

La consommation d'énergie électrique représente le 50% du coût de production du chlore (dichlore).

- A Gampel, la société Lonza, dont le siège se trouve également à Bâle construisit une fabrique de carbure de calcium (pour les lampes à acétylène) et une usine électrique à Gampel, où elle obtint le droit d'exploiter la Lonza, afin de disposer de l'énergie nécessaire. Cette rivière coule dans le Lötschental. La fabrication du carbure de calcium exige de la chaux comme matière première et de l'énergie électrique. La production fut par la suite transférée à l'usine de Viège. Suite à la diminution de l'utilisation de l'acétylène pour l'éclairage, la production fut réorientée sur d'autres composés chimiques, notamment à base de chlore.

Dans l'industrie chimique, le chlore sert d'élément de base pour la production de matières premières destinées à des objets usuels, tels que meubles ou appareils électroménagers. Il est également utilisé pour produire des matières plastiques et des matériaux de construction. Il entre par ailleurs dans la fabrication de médicaments et de produits phytosanitaires (source : Office fédéral des transports, communiqué de presse, 26 septembre 2016).

Vingt-cinq mille tonnes de chlore sont convoyées chaque année par train à travers les agglomérations genevoise et lausannoise principalement à destination de ces usines chimiques de Monthey et de Viège. Ces deux entreprises sont d'importants pourvoyeurs d'emplois en Valais. Produit dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, le chlore ainsi transporté représente un wagon par jour. Chaque convoi expose quelque 840'000 personnes à un risque d'accident majeur.

1.3 Réponses du Conseil d'Etat du 24 novembre 2015 aux interpellations Michel Collet et Jean-Luc Bezençon concernant ce déraillement

Le Conseil d'Etat a répondu le 24 novembre 2015 à deux interpellations concernant ce déraillement, ses conséquences et, de manière plus générale, sur les risques liés aux transports de marchandises dangereuses, notamment du chlore :

- interpellation Michel Collet au nom du groupe des Verts : La Venoge au vitriol ? (15_INT_380)
- interpellation Jean-Luc Bezençon et 25 cosignataires : Convois toxiques : mettre sur les rails une politique environnementale et sécuritaire de qualité (15_INT_381)

Des éléments de ces réponses sont rappelés dans le présent rapport.

A l'époque, le Conseil d'Etat n'avait pas encore connaissance du rapport final du SESE du 22 septembre 2016, ni des dispositions prises par les acteurs concernés par le transport du chlore par le rail dans une Déclaration conjointe publiée le 26 septembre 2016.

Le présent rapport développe ces éléments qui répondent aux demandes formulées par le postulat Venizelos et consorts, après avoir rappelé le cadre juridique concernant le transport des marchandises dangereuses, principalement par le rail.

1.4 Législation fédérale applicable

La législation des transports par le rail relève de la compétence fédérale selon l'article 87 de la Constitution fédérale " Transports " :

- " La législation sur le transport ferroviaire, les téléphériques, la navigation, l'aviation et la navigation spatiale relève de la compétence de la Confédération. "

La loi fédérale sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation du 25 septembre 2015 (LTM ; RS 742.21) fixe le principe suivant concernant le transport des marchandises dangereuses à son article 5 :

Transport de marchandises dangereuses

¹*Le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur le transport de marchandises dangereuses.*

²*Il édicte notamment des prescriptions concernant :*

- a. la procédure de vérification de la conformité des contenants de marchandises dangereuses avec les exigences essentielles ;*
- b. la procédure de reconnaissance des services indépendants chargés d'effectuer les évaluations de conformité.*

Ces dispositions ont été adoptées postérieurement à l'accident de Daillens du 25 avril 2015. Les Chambres fédérales ont débattu des risques du transport des marchandises dangereuses en se référant notamment à l'accident de Daillens (voir chapitre 1.5 ci-après).

La disposition légale est précisée dans les ordonnances suivantes :

- Ordonnance sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD ; RS 742.412) :
- L'article 3 "Droit international" fixe : " Le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), appendice C à la Convention du 9 mai 1980 relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) [...] s'applique également au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles dans le trafic national. "

La COTIF est une convention internationale sur les transports internationaux ferroviaires dont la Suisse est signataire. La version actuelle de la COTIF fixe notamment des prescriptions

juridiques uniformes pour le transport ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et des marchandises (CIM), ainsi que des marchandises dangereuses (RID). La COTIF est gérée par une organisation internationale intergouvernementale, l'OTIF. La COTIF est un document de plus de mille pages.

- L'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM ; RS 814.012).

Cette ordonnance s'applique également aux transports de marchandises par camions sur la route.

1.5 Postulat adopté par le Conseil des Etats demandant des mesures pour réduire les risques dans le transport des marchandises dangereuses

Dans le cadre du débat concernant la loi sur le transport de marchandises, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats a déposé le 18 mai 2015 un postulat, adopté par le Conseil des Etats le 3 décembre 2015, demandant au Conseil fédéral d'évaluer les mesures pour réduire les risques dans le transport des matières dangereuses, en particulier de gaz de chlore (15.3497).

Le 12 août 2015, le Conseil fédéral a proposé d'accepter le postulat. Il a rappelé les points suivants :

- *L'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM ; RS 814.012) a pour but de protéger la population et l'environnement des graves dommages résultant d'accidents majeurs, tels que ceux qui peuvent se produire lors du transport de marchandises dangereuses par le rail ou par la route. Les normes de sécurité s'appliquant au transport de marchandises dangereuses sont déjà très élevées, en Suisse comme à l'étranger. D'autres mesures proportionnées sont régulièrement étudiées et mises en oeuvre indépendamment de la survenue d'accidents, comme récemment sur les voies de chemin de fer à Daillens et à Landquart ou sur la route dans le tunnel à Gamsen.*
- *Au niveau fédéral ce sont l'Office fédéral des transports (OFT) et l'Office fédéral des routes (OFROU) qui sont responsables de l'exécution de l'OPAM ; l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) est quant à lui l'autorité spécialisée compétente en charge de la surveillance.*
- *L'OFT contrôle régulièrement l'évolution des risques liés au transport de marchandises dangereuses par le rail et a publié au début de l'année le dernier rapport à ce sujet ("Screening des risques pour la population 2014").*
- *L'OFROU suit l'évolution des risques sur les routes nationales en adoptant une méthode similaire. Dans sa réponse à l'interpellation Heim (14. 3958), le Conseil fédéral a fait état de la situation actuelle.*
- *Les comptes rendus réguliers répondent déjà au postulat qui demande un rapport sur le transport de marchandises dangereuses par le rail ou par la route. Il n'existe aujourd'hui aucun risque inacceptable pour les personnes et il n'y a donc pas de besoin urgent d'agir de manière générale. Le Conseil fédéral ne rédigera donc pas de rapport sur les aspects généraux du transport de marchandises dangereuses. En ce qui concerne l'avenir, il a cependant été reconnu que des risques inacceptables liés au transport de chlore seront présents sur l'Arc lémanique en raison du développement urbain. C'est pourquoi les services fédéraux compétents, les CFF et les acteurs concernés ont lancé un projet commun et formé un groupe de travail. Sous l'égide de l'OFEV, les mesures possibles pour réduire ces risques sont évaluées et mises en oeuvre. Sur la base des résultats du groupe de travail, le Conseil fédéral établira un rapport comprenant des mesures visant à limiter les risques liés au transport de chlore par le rail.*

A ce jour, le Conseil fédéral n'a pas encore répondu à ce postulat.

2 RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ ÉMISES PAR LE SERVICE SUISSE D'ENQUÊTE DE SÉCURITÉ (SESE) DU 22 SEPTEMBRE 2016

Suite à son enquête, le SESE a conclu que le déraillement de Dailens résultait de travaux défectueux de maintenance, effectués en août 2011, d'une boîte d'essieux d'un bogie du wagon citerne no 20 du train. Ceux-ci avaient été effectués par une entreprise allemande.

Le SESE a émis les recommandations de sécurité suivantes dans son rapport intermédiaire du 12 novembre 2015 :

- faire procéder, par le biais de l'organe de certification, à des mesures correctives immédiates dans le processus de montage des roulements des boîtes d'essieux auprès de l'atelier de maintenance accrédité de l'entreprise chargée de la maintenance (recommandation no 86) ;
- informer les propriétaires de wagons dont les essieux ont été entretenus par l'entreprise qui a effectué la révision des essieux du wagon no 20, que les essieux de ces wagons peuvent présenter des irrégularités au niveau de leurs organes de roulements, afin que les détenteurs de ces wagons puissent procéder à des contrôles et au besoin prendre les mesures correctives adéquates (recommandation no 87) .

Ces recommandations ont été immédiatement mises en œuvre par l'OFT.

Le SESE a émis les recommandations de sécurité complémentaires suivantes dans son rapport final du 22 septembre 2016 :

- afin de diminuer le risque d'endommagement de wagons (ndr : enveloppe des citernes) lors d'un déraillement, faire procéder rapidement à la suppression des rails-repères saillants encore implantés en bordure de voie (recommandation de sécurité no 93) ;
- encourager le déploiement du système de mesure du coefficient de charge dynamique de roue (ndr : pour détecter des irrégularités à l'intérieur de la boîte d'essieux), faire établir une base technique standardisée indiquant des valeurs limites de défauts ainsi qu'un catalogue des défauts associés à une telle annonce, afin que les entreprises de transports puissent, lors de la réception d'une annonce, prescrire des mesures de contrôles adéquates (recommandation de sécurité no 94) ;
- faire adapter les spécifications techniques du contrôle des lames de ressort lors des révisions avec un contrôle supplémentaire permettant de détecter d'éventuelles amorces de fissures dans les lames (recommandation de sécurité no 95) ;
- faire adapter la réglementation touchant les entreprises chargée de la maintenance des wagons afin que leur certification et les audits de leurs ateliers de maintenance ne soit plus délégués à des organismes tiers mais placée sous la responsabilité des autorités nationales de surveillance (recommandation de sécurité no 96).

Ces recommandations ont été transmises l'OFT pour leur mise en œuvre.

3 DÉCLARATION CONJOINTE DU 26 SEPTEMBRE 2016 DES ACTEURS DU TRANSPORT DU CHLORE

Sous l'impulsion, notamment des cantons de Vaud et de Genève, la Confédération a institué, début 2015, un groupe de travail dirigé par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) chargé d'étudier les possibilités de renforcer la sécurité du transport de chlore. Les enjeux liés au passage du chlore sur l'Arc lémanique ont été au cœur des travaux du groupe en raison de la densité démographique des zones traversées. Le canton de Vaud, par sa Direction générale de l'environnement, était représenté dans cette entité. Sous l'égide de la Métropole lémanique, il a par ailleurs conduit en parallèle une campagne de sensibilisation des parlementaires fédéraux, en posant pour objectif le maintien des possibilités de développement de l'urbanisme le long des voies ferrées.

Le 26 septembre 2016, les représentants de l'industrie chimique, pharmaceutique et biotechnologique,

la faïtière des entreprises de transport, les CFF et les autorités fédérales ont signé une nouvelle Déclaration conjointe visant à augmenter la sécurité du transport par le rail (extraits ci-après de la communication) :

" Ce document définit des objectifs clairs de réduction des risques et présente un train de mesures qui sont déjà appliquées ou qui devront l'être. Parmi les mesures retenues, on peut citer une diminution de la vitesse des trains, un raccourcissement des itinéraires, ainsi que le recours au meilleur matériel roulant disponible. Les signataires veulent par ailleurs étudier et mettre en œuvre d'autres solutions destinées à réduire encore les risques.

Sous la direction de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), un groupe de travail étudie depuis 2015 comment renforcer la sécurité des transports de chlore par le rail. Il a analysé plusieurs mesures touchant différents domaines (mesures de protection des objets, production sur site, itinéraires d'approvisionnement, prescriptions relatives aux transports, wagons-citernes). L'Arc lémanique a fait l'objet d'une attention soutenue car les gros consommateurs situés en Valais importent actuellement la plus grande partie de leur chlore de France (région de Lyon et de Grenoble), en l'acheminant par le rail le long des rives du Léman. En raison de la densité démographique et urbanistique des secteurs traversés, les risques augmenteraient excessivement à l'avenir si les mesures de sécurité appropriées n'étaient pas prises.

En collaboration avec les cantons concernés (Genève, Vaud, Valais et Bâle-Ville), le groupe de travail a défini des objectifs ainsi qu'un train de mesures correspondant. Ces mesures, décrites dans une Déclaration conjointe, doivent être mises en œuvre d'ici à fin 2018 par les signataires (Scienceindustries, CFF, association VAP [Verband der verladenden Wirtschaft / Association des chargeurs], Office fédéral des transports [OFT] et OFEV). Cette nouvelle Déclaration conjointe - la première avait été signée en 2002 par les CFF, le DETEC et la Société suisse des industries chimiques [SSIC], devenue Scienceindustries entre-temps - prévoit en outre une réduction supplémentaire des risques, encore à définir et à mettre en œuvre ultérieurement. Les signataires s'engagent par ailleurs à mettre en place un monitoring et à continuer à impliquer les cantons.

Des prescriptions sévères limitent les risques

L'ordonnance sur les accidents majeurs constitue le fondement de ces travaux. Elle exige que le risque soit évalué sur la base de l'ampleur et de la probabilité d'occurrence d'accidents majeurs. L'estimation méthodique de ces valeurs permet d'apprécier le risque de manière objective. Les accidents majeurs liés aux transports de chlore se caractérisent par une probabilité d'occurrence très faible, mais aussi par l'ampleur particulièrement élevée des dommages potentiels. C'est la raison pour laquelle les signataires souhaitent réduire le risque d'un facteur dix d'ici à la fin 2018. Une nouvelle réduction sensible est visée pour la suite. D'ici à fin 2018, une feuille de route pour la période allant jusqu'à 2025 devra présenter des mesures à la fois proportionnées, réalisables au plan technique et économiquement supportables visant à atteindre cet objectif.

Des mesures immédiates ont déjà été prises

À titre de mesure immédiate, les CFF ont déjà créé, avec le changement d'horaire de 2015, une liaison ferroviaire qui permet aux wagons-citernes contenant du chlore de traverser à vitesse réduite les segments très peuplés des agglomérations de Genève et de Lausanne. La probabilité d'un accident majeur sur ces tronçons critiques s'en trouve nettement réduite. Les CFF ont en outre modifié leur exploitation de manière à ce que ce train ne doive plus passer par la gare des marchandises de la Praille pour changer de locomotive : la suppression de l'aller-retour entre la Jonction et la Praille diminue encore le risque. Les CFF s'imposent ainsi des prescriptions plus sévères que celles appliquées à l'étranger.

Des trajets plus courts à travers des régions moins peuplées

L'industrie a pris contact avec un producteur étranger de chlore afin d'approvisionner les exploitations du Valais en empruntant un itinéraire plus court qui traverse des régions moins peuplées. Les milieux industriels entendent par ailleurs se mettre d'accord le plus rapidement possible avec leurs fournisseurs et transporteurs de manière à ce que toutes les importations ne se fassent plus que dans les wagons-citernes les plus sûrs. Du point de vue de la technique de sécurité, ceux-ci sont mieux équipés que ce qu'exigent actuellement les normes applicables aux transports ferroviaires internationaux. Le coût de ces mesures sera répercuté sur les frais de transport et sera supporté par les entreprises consommatrices.

De son côté, l'OFT va examiner avec les CFF s'il serait possible à l'avenir de ne plus faire circuler les wagons-citernes contenant du chlore que sous la forme de trains spéciaux à vitesse réduite. Si l'objectif de diminution des risques devait ne pas être atteint malgré les diverses mesures de sécurité, des restrictions pourraient être appliquées aux transports de chlore en question. Il est en outre prévu d'étudier les trajets concernés pour y repérer les obstacles qui pourraient endommager les parois des citernes en cas de déraillement.

Réduire encore les risques dans un deuxième temps

Pour la période allant jusqu'à 2025, une feuille de route doit encore être élaborée afin de parvenir à réduire davantage les risques. En plus de la recherche de sources d'approvisionnement alternatives, la mise au point d'une génération de wagons-citernes entièrement nouvelle est en discussion. Il s'agit aussi d'examiner s'il est possible d'améliorer les conditions pour la production de chlore sur site, dans une installation située à proximité des sites qui en consomment beaucoup, ce qui réduirait de facto fortement les risques liés au transport, sans toutefois les éliminer complètement (phases de révision, transports de transit). En raison des besoins en chlore plutôt restreints en Suisse et des coûts de production relativement élevés, la production de chlore sur site, en Valais, désavantagerait les entreprises suisses par rapport à leurs concurrents étrangers.

Selon le groupe de travail, les mesures prises sur les bâtiments ou dans le domaine de l'aménagement du territoire - consistant par exemple à renoncer aux habitations à proximité des voies ferrées - ne permettent pas de réduire efficacement les risques. Les signataires de la seconde Déclaration conjointe s'engagent finalement à poursuivre ensemble dans la direction choisie, en impliquant les cantons concernés. "

4 CONCLUSIONS DU CONSEIL D'ETAT

De concert avec le gouvernement genevois, Le Conseil d'Etat a pris connaissance avec satisfaction de la signature de la déclaration conjointe II sur la réduction des risques en matière de transport de chlore. Cette déclaration constitue une reconnaissance de l'urgence de prendre des mesures pour diminuer les dangers liés notamment au transport du chlore. Elle constitue un premier pas qu'il s'agit de consolider.

Le Conseil d'Etat vaudois compte sur l'industrie, notamment les entreprises Lonza et Syngenta, pour contribuer à la réalisation de ces mesures, comme les y engage la signature de la déclaration conjointe.

Le Conseil d'Etat attend de ces mesures que le canton de Vaud réintègre une zone de risque qualifiée d'acceptable selon les critères de l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM), en ce qui concerne le transport de matières dangereuses.

Le Conseil d'Etat est de l'avis que la fabrication de chlore au plus près de son utilisation par l'industrie chimique valaisanne – comme cela fut le cas à Monthey entre les années 1900 et les années 2000 – demeure l'option prioritaire. Aux côtés des cantons de Genève et du Valais, il a d'ailleurs proposé à la Confédération de jouer un rôle de facilitateur dans ce domaine.

Il attend également que l'OFT s'assure d'une mise en œuvre rigoureuse des recommandations

formulées par le SESE suite à l'accident de Daillens. Il soutient les actions de cet office permettant de réduire les risques d'accidents sur le réseau ferroviaire suisse et particulièrement dans le cas du transport des marchandises dangereuses.

Le Conseil d'Etat prendra connaissance avec attention de la réponse attendue du Conseil fédéral au postulat adopté par le Conseil des Etats le 3 décembre 2015. Ce postulat demande des mesures pour réduire les risques dans le transport des marchandises dangereuses. Le cas échéant, il se concertera avec la députation vaudoise aux Chambres fédérales pour s'assurer de la mise en œuvre des mesures nécessaires pour réduire les risques de ces transports par le rail.

En conclusion, le Conseil d'Etat poursuivra son action auprès des autorités fédérales pour réduire les risques des transports de marchandises dangereuses et, concernant le chlore, continuera à encourager le développement d'une production de chlore proche des sites d'utilisation.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 21 juin 2017.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean