

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES  
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Vassilis Venizelos et consorts au  
nom du groupe des Verts – Daillens sous acide**

**1. PRÉAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 25 janvier 2018 à la salle Romane, dans le Parlement, à Lausanne et était composée de Mmes Carole Schelker, Suzanne Jungclaus Delarze et Circé Fuchs, ainsi que MM. Maurice Neyroud (qui remplace Jean-Luc Bezençon), Jean-François Cachin, Stéphane Rezso, Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, Alexandre Rydlo, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, François Pointet, Pierre Volet, Christian van Singer, et de M. Jean-François Thuillard, président. M. Jean-Luc Bezençon était excusé.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, cheffe du DIRH : Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Jean-Charles Lagniaz, responsable de la division management des transports, DGMR, Sylvain Rodrigues, directeur de la direction de l'environnement industriel, urbain et rural, DGE, Frederico Molina, directeur de la division planification, DGMR, Mmes Sarah el Kabiri, responsable enquêtes et données, Observatoire et projections de la mobilité, DGMR, Stéphanie Manoni, responsable des mobilités durables et urbanisme, DGMR.

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

**2. POSITION DU POSTULANT**

Le Postulant remercie le CE et ses services pour la qualité de rédaction de ce rapport très complet ainsi que pour celle de la réaction suite à la catastrophe de Daillens pour régler les problèmes urgents liés à cet accident, mais aussi pour prendre les mesures adéquates, notamment avec les services de la Confédération.

Le postulat soulève aussi une question plus générale, qui concerne le transport des marchandises dangereuses, qui a impact assez fort sur le territoire, notamment du point de vue de la population. Le transport de marchandises dangereuses a également un impact économique sur le potentiel de développement de l'arc lémanique. Des exemples du rapport indiquent que deux entreprises valaisannes impactent le potentiel de développement de tout l'arc lémanique avec des conséquences fortes pour les promoteurs privés et publics de logements et d'activités.

Il se réjouit de la déclaration conjointe signée par les partenaires le 26 septembre 2016, qui permet de régler le problème lié au chlore. Avec la mise en œuvre de cette déclaration, le chlore ne devrait plus être un problème du point de vue de l'Ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM).

La position du CE concernant la révision en cours de l'OPAM, qui oblige actuellement les cantons à coordonner la problématique des accidents majeurs avec l'aménagement du territoire pour la création de nouvelles zones à bâtir est souhaitée. Cette révision s'appliquera aussi aux zones existantes, avec des conséquences pour toute une série de projets urbains. Un autre élément

développé dans le rapport concerne la nécessité d'inciter les producteurs de matières dangereuses à produire sur site. Lonza et Syngenta ont produit pendant des années du chlore sur leur site.

Ces entreprises ont choisi de l'importer, ce qui leur permet de faire des économies importantes. Mais ces économies ont un impact sur d'autres activités économiques, notamment les promoteurs immobiliers de l'arc lémanique. Il s'agit de trouver le bon équilibre entre ces divers intérêts. La volonté des cantons concernés d'inciter ces entreprises génératrices de nuisance de produire sur site ou de réduire les risques est espérée. Le postulant est satisfait de la réponse du CE et pose quelques questions complémentaires, notamment concernant la nature des produits et marchandises dangereuses qui traversent le territoire vaudois. Existe-t-il un cadastre des marchandises dangereuses et des flux des marchandises dangereuses et si cela peut être croisé avec des projets de développement des différentes communes traversées ? Le postulant salue le rapport et les différentes actions menées.

### **3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

La Cheffe de Département prend note de ces questions et répond aux questions de manière globale au fil de la discussion.

### **4. DISCUSSION GÉNÉRALE**

*Il est constaté que l'électricité représente 50% des coûts de production du chlore. Cela représente-t-il une concurrence déloyale inacceptable pour le marché d'octroyer un tarif particulier pour la fabrication des matières dangereuses, ce qui permettrait de les produire sur les sites ? Cette option est-elle étudiée et envisageable ?*

Pour recadrer les marges de manœuvre possibles du Grand Conseil et du CE, il s'agit d'une politique fédérale, voire internationale. Le rapport évoque les marges de manœuvre maximales. La Confédération a remis le canton à l'ordre au début des interventions, rappelant les cadres légaux qui s'appliquent en la matière. Dès lors que ces matières se déploient sur le territoire, avec les risques que le transport de ces marchandises font peser sur des zones urbaines proches des centres de distribution, le canton a invoqué cela pour avoir la légitimité de créer et s'intégrer dans ce groupe de travail. La Confédération a intégré les cantons de Genève, Vaud et Valais, de même que les industries concernées et les différents offices fédéraux. Le canton a pu peser au maximum de son poids en ce qui concerne la volonté d'avoir une feuille de route, expliquée dans la réponse au postulat. Il s'agit de permettre à Vaud et Genève, les cantons principalement concernés, de sortir des zones intermédiaires de risque. Il n'y a pas actuellement de zones de risque avéré et inacceptable. Le risque pour la population concerne essentiellement l'Ouest lausannois, avec les quartiers qui sont situés le long des voies CFF entre Lausanne et Renens. L'objectif est de revenir d'ici 2025 à des cartographies qui sont dans des zones de risque acceptable en vertu des critères de l'OPAM. Le risque existe, mais ces zones peuvent se densifier, se développer et être habitées. Densifier près des zones de transport public constitue un paradoxe en contradiction avec l'obligation de dézoner en raison du transport de marchandises dangereuses. Le canton est satisfait des mesures, mais au-delà de la déclaration d'intention, le protocole d'accord demande l'établissement d'une feuille de route et des mesures qui permettent une sortie de la zone intermédiaire et un monitoring des mesures à échéance régulière, partagé avec les cantons concernés. Les mesures ne sont par contre pas décidées par le canton, mais par la Confédération et les industries. Le protocole d'accord mentionne la possibilité de produire sur site le chlore nécessaire à l'industrie chimique. Cependant, l'électricité et l'investissement pour recréer le site de production représentent un coût disproportionné.

Selon les industries, le rapport coût efficacité n'est pas garanti, même si le canton n'a pas accès aux chiffres. Une alternative concerne un site italien, avec un acheminement en direction du Valais par

l'Italie. Cela permettrait d'éviter les wagons qui transitent par le canton de Vaud. Les valaisans tiennent à leur industrie et sont moins dérangés par ces wagons. Le rapport qui explique les risques d'accident majeurs dans le canton de Vaud selon l'OPAM date d'il y a 25 ans. Il est en cours d'analyse dans les services et elle ne peut pas répondre concernant l'appréciation du CE pour l'instant. Avec la densification importante des activités humaines, il y aura une évolution et une réactualisation.

Le canton a connaissance des natures des matières dangereuses et de leurs flux. L'OFT communique des statistiques de transport de matière dangereuses, avec une évaluation du risque selon sa propre méthode (le screening), qui détermine pour chaque tronçon la quantité et le type de matière dangereuse. Il y a 3 catégories de risques : d'explosion (propane), d'incendie (essence), de fuite toxique (chlore). Pour ces différents risques, des tronçons plus ou moins sensibles par rapport à l'exposition de la population et de l'environnement sont identifiés. Ainsi, en dépit des risques liés au chlore, les hydrocarbures transportés impliquent aussi des zones sensibles par rapport à la protection des eaux superficielles ou souterraines. La connaissance des secteurs par rapport aux risques et aux matières est connue.

*Dans les discussions qui ont eu lieu suite à cet accident, les cantons concernés ont-ils eu un retour d'information des entreprises ferroviaires qui véhiculent ces marchandises pour savoir si elles sont prêtes à renoncer à ce type de transport ?*

*En effet, s'il n'y a pas de transporteur, il n'y a pas d'acheminement. Des précisions sur les secteurs concernés par le transport de matières dangereuses sont demandées et y a-t-il des matières encore plus dangereuses que celles mentionnées dans le postulat, même si un seul transport a lieu par année ?*

*Parmi les mesures prises, la réduction de la vitesse des trains dans les zones à risque à 30 km/h est nécessaire. Eviter le rebroussement par la Praille en est une autre. Cela réduit les risques mais n'exclut pas les risques majeurs. L'impression que le canton ne pourra pas faire grand-chose puisque c'est une politique fédérale, et deux cantons qui ont des intérêts divergents est ressentie.*

Ce n'est pas une compétence cantonale. Cette compétence fédérale est réglée par la Loi sur le transport de marchandises (LTM) et fait l'objet d'accords internationaux. De plus, en vertu de la liberté de commerce, le Conseil fédéral ne peut interdire une entreprise, Syngenta, qui a conclu un accord avec un transporteur français de transiter par la Suisse, avec des wagons conformes aux dispositifs sécuritaires de ces accords. La Confédération a cartographié le territoire en raison de zones de risque et le canton de Vaud n'accepte pas qu'une partie de son territoire soit considéré comme des zones de risque intermédiaire, d'où le protocole. Lors des débats sur la loi aux Chambres, la proscription du transport de chlore a été refusée.

Ainsi soit on produit sur site, soit on transite ailleurs, soit on réduit les vitesses. La confédération peut interrompre temporairement le trafic de chlore en cas de risque majeur. Les wagons peuvent être renforcés, de même que les protocoles de vérification des conditions de transport. Le fait d'avoir des trains de wagons qui transportent les mêmes marchandises est aussi plus sûr, car si plusieurs matières dangereuses sont transportées ensemble, c'est encore plus dangereux. Le canton n'a pas de base légale pour interdire la traversée de convois de marchandises dangereuses, ce qu'elle regrette. La production sur site ou les tracés alternatifs sont des options favorables. Le danger dépend de la cible exposée au risque et non uniquement de la matière.

1.7 million de tonnes de matière dangereuses transitent annuellement par Malley, dont 700'000 tonnes d'essence, 50'000 tonnes de propane et 20'000 tonnes de chlore. Même si on supprime le chlore, il reste un risque incendie important, qui reste significatif, même s'il respecte les bases légale de l'OPAM. Le type d'accident, le lieu, le type de fuite, ce qu'il y a à côté est déterminant. Lors de l'accident de Lausanne, un wagon d'épichlorhydrine, hautement inflammable, était situé à

côté d'un wagon contenant une substance ne supportant pas le contact de l'eau. Cela change l'intervention et le risque lié à l'accident. Par rapport aux risques environnementaux, les zones critiques sont en lien notamment avec les eaux superficielles, les sources et les eaux souterraines, avec un risque particulier pour trois sites vaudois. Pour l'exposition à la population, les milieux urbains sont concernés, dans le secteur de Malley, Renens et Lausanne. Concernant les mesures prises pour réduire le risque lié au chlore, la réduction de la vitesse a été ramenée à 40km/h depuis 2018 et les wagons sont rassemblés pour composer un train entier. La vitesse sur tout le tronçon et la concentration du risque sur un seul train diminue la probabilité et donc le risque. Cette mesure est très efficace.

Le rail est préférable à la route car beaucoup plus sûr, grâce à des wagons renforcés. Les protocoles de transport de chlore par conteneur renforcé sont prévus pour résister à des chocs à plus de 100 km/h. Ce type de transport est mieux régulé que le transport par la route. Sans le rail, le transport ne s'arrêtera pas, mais se fera autrement, par la route, ce qui est trop dangereux. Des accidents provoqués par des explosions de camions citerne transportant du gaz font des dégâts terribles.

*Existe-t-il un moyen au niveau fédéral de taxer davantage ces transports de matières dangereuses tenant compte de la dépréciation des zones foncières, que ce soit par rail ou par route ?*

Ce n'est pas possible en raison d'accords internationaux qui prévoient qu'il ne peut pas y avoir de discrimination entre une matière ou une autre. Il n'y a pas de possibilité de taxer, et la taxe ne va de toute façon pas diminuer le risque. L'écart financier est tel que l'on ne peut pas dissuader avec une taxe.

*Dans tout l'éventail évoqué, il y a un gros inconvénient de transporter ces matières par rail à travers les agglomérations. Les valaisans veulent garder leur industries et ne produiront pas de chlore sur place. Actuellement, 4 possibilités permettent d'entrer en valais par le rail. Ce chlore vient d'Auvergne par Bellegarde. Une cinquième ligne pourrait être utilisée, surtout si ces trains roulent à 40 km/h, soit la ligne du Tonkin, même si la Confédération ne porte pas cette ligne dans son programme d'investissement ?*

Le CE est favorable à soutenir la ligne du Tonkin. Par contre, le CE est beaucoup moins convaincu que le report des wagons de chlore puisse inciter des partenaires à investir dans la réalisation de cette infrastructure.

Une alternative serait de créer un fond sollicitant les propriétaires fonciers qui sont empêchés de réaliser leurs biens, et plutôt que perdre le 100%, une part de la plus-value est affecté à aider l'industrie à produire sur site. Cette mécanique de financement a été imaginée par le CE genevois, mais n'a pas encore trouvé ses quartiers dans le canton de Vaud.

Le site de production alternatif en Italie est en cours de désaffectation, ce qui est un problème. Cette industrie doit renouveler ses équipements pour les remettre à sécurité. Si elle décide de le faire, cette alternative sera intéressante.

Le postulant indique que le transport du chlore est régulé voire interdit au Pays-Bas suite à la pression des promoteurs immobiliers. Sur la question des effets du chlore, le rayon de létalité de 2.5 km fait que si un wagon se renverse, l'issue est fatale pour toutes les personnes situées dans ce secteur. Le postulant travaille pour l'office de l'urbanisme du canton de Genève qui a procédé à différentes analyses pour évaluer l'impact de la déclaration conjointe sur différents projets de développement. Suite à la discussion avec les promoteurs immobiliers, les gains potentiels de la suppression du transport de chlore ont été chiffrés en termes de mesures constructibles non nécessaires voire de droits à bâtir supplémentaires à hauteur de près de CHF 10 mio. Concernant les mesures de sécurité de l'article 3 de l'OPAM, la responsabilité revient au détenteur des installations de les assainir et de diminuer les risques. Or, en cas de transport de marchandises, la responsabilité

du détenteur est difficile à définir, avec les CFF, le producteur, le consommateur. Il estime que cette question n'est pas réglée.

*Dans le cadre de l'application de l'OPAM, dans l'évaluation du risque dans les projets de développement, les effets de la déclaration conjointe sont-ils anticipés dans la pratique administrative ? Les risques liés au chlore sont-ils pris en compte, de même que ceux liés au propane, qu'il est apparemment prévu de sortir de la liste des matières dangereuses ?*

Dans la pratique, le canton de Vaud applique l'OPAM, et ce bien avant la déclaration conjointe. Il est cité l'exemple du plan directeur localisé de Malley, où dès les premières démarches de planification, la problématique du transport de marchandises dangereuses a été prise en considération. Dans ce cas, la matière dangereuse critique est l'essence, avec le scénario incendie. Cette matière n'a pas conduit à des réductions de potentiel de droit à bâtir, mais plutôt d'affectation et d'aménagement du plan directeur, avec un éloignement des voies des zones à haute densité. Par rapport à la problématique du chlore, le périmètre de consultation des 2.5 km n'est pas pris en considération, dans le sens que réduire les potentiels à une telle distance n'aurait pas de sens en termes scientifiques. Les pistes explorées sont celles de l'action sur l'événement par la mise en place de plans d'interventions. Ces plans sont exercés, au niveau état-major en 2017, et à échelle réelle en 2018.

*Les terrains vaudois pénalisés en termes de constructibilité sont-ils connus ?*

Les secteurs en classés en zone de risque intermédiaire sont situés dans l'Ouest lausannois.

*En termes de mesure et de lutte contre le risque, le niveau de préparation en termes de capacité opérationnelle est-il effectif en cas d'accident majeur, comme à Lausanne en 1993 ou à Daillens ?*

Le dispositif sera testé au mois de juin 2018 avec le SSCM (Service de la sécurité civile et militaire). Le DIRH a demandé un exercice simulant un accident lié au chlore qui permettra d'évaluer la capacité du dispositif et d'y apporter des correctifs le cas échéant.

L'accident de Daillens n'est pas un accident majeur au sens de l'OPAM, car il n'y a pas eu de morts et pas eu de pollution. Il est remarqué que peu de structures en Suisse sont capables de gérer des interventions en cas d'accident majeur avec du chlore, qui occasionnerait une centaine de morts. Les exercices sont un élément majeur de la prévention.

*Lorsque les trains complets passent, les services de sécurité et les pompiers sont-ils informés de l'heure à laquelle le convoi est prévu pour se préparer à intervenir ?*

Jusqu'à présent, le transport de chlore était aléatoire en termes d'horaire et de train. Il était par conséquent impossible de se préparer pour une tranche horaire particulière. Actuellement, dès lors que l'on sait quand ce train circule, on peut imaginer se préparer différemment. Pour l'instant, les plans d'intervention ne sont pas élaborés en fonction d'un risque plus élevé à un certain moment, aussi en lien avec les effectifs des pompiers.

*Lors de l'exercice, si l'on constate que le processus est défaillant ou que le risque n'est pas couvert, l'exécutif prendra-t-il les mesures nécessaires pour couvrir la différence ?*

C'est le principe de tous les exercices effectués avec le SSCM. Il s'agit d'identifier les points difficiles et d'adapter la coordination. En revanche, il n'y aura pas de construction d'hôpitaux de manière préventive, cela doit rester proportionnel. La coordination des interventions entre les principaux services est entraînée dans le cadre de ces exercices.

## **5. VOTE DE LA COMMISSION**

*La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat à l'unanimité des membres présents.*

Froideville, le 14 février 2018

Le rapporteur :  
*Jean-François Thuillard*