

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT
à l'interpellation Michel Collet au nom du groupe des Verts : La Venoge au vitriol ?
(15_INT_380)

Rappel

Le samedi 25 avril au petit matin, une partie du train de marchandises en provenance de Muttenz et à destination d'usines chimiques valaisannes déraillait. Des chiffres : six wagons sont sortis des rails, cinq se sont couchés, quatre étaient des wagons-citernes transportant des matières dangereuses, deux citernes ont laissé échapper des produits chimiques. La quasi-totalité d'une masse de 25 tonnes d'acide sulfurique concentré à 98%, une substance visqueuse qui ne provoque pas d'émanation, du vitriol, s'est déversée. Les rivières, dont la Venoge, n'ont pas subi de pollution. Source : 24heures du 26 avril 2015.

Difficile d'en savoir plus, la zone est bouclée. Il n'empêche qu'à quelques kilomètres en aval, le lundi 27 avril à 7 h 00 du matin à Penthalaz à hauteur des anciennes câbleries, la Venoge dégageait une odeur de soufre !

Dans la presse dominicale, Mme la conseillère d'Etat Nuria Gorrite demande à Berne de limiter le transport des matières dangereuses : " On ne peut plus faire un pari sur la chance. Il faut limiter le transport des matières dangereuses. "

J'ai l'honneur de poser au Conseil d'Etat les questions suivantes :

- 1. Quels risques ont été encourus à Daillens par la population et par l'environnement et quelles mesures prises ont permis de les réduire ? Le Conseil d'Etat peut-il nous assurer qu'un suivi sur le moyen, voire le long terme sera fait des infiltrations tant dans la nappe phréatique que dans la Venoge et comment compte-t-il s'y prendre ?*
- 2. En début d'année, la problématique du transport du chlore et de ses émanations hautement toxiques a été abordée devant le parlement ; quelles autres substances dangereuses pour l'environnement, air, eau, sol et conséquences pour la population, sont transportées dans ou à travers notre canton ? Le Conseil d'Etat dispose-t-il des moyens légaux pour interdire le transport de substances qui font courir un risque inacceptable à la population ou pour imposer des solutions alternatives ?*
- 3. Sans préjuger des résultats de l'enquête qui permettra d'établir les causes de l'accident de Daillens, comment le Conseil d'Etat espère-t-il obtenir des CFF un meilleur entretien du réseau ferroviaire ?*

Souhaite développer.

(Signé) Michel Collet

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule (texte commun à la réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation interpellations Jean-Luc Bezençon et à l'interpellation Michel Collet)

Cadre légal : compétences de la Confédération concernant le transport des marchandises dangereuses

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 (LTM ; RS 742.21) fixe le principe suivant concernant le transport des marchandises dangereuses à son article 5 :

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

2 Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) peut confier l'approbation, l'admission ou la vérification des emballages de marchandises dangereuses à des entreprises ou à des organisations qui garantissent une exécution conforme aux dispositions visées à l'al. 1.

Cette loi fait l'objet d'une révision totale. Le nouveau texte vient d'être définitivement adopté par les Chambres fédérales en date du 25 septembre 2015. Le nouveau texte de l'article 5 adopté est le suivant concernant les 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.

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 1055 pages.
- l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM ; RS 814.012).

Position du Conseil d'Etat concernant le transport des marchandises dangereuses

Pour réduire les risques du transport des marchandises dangereuses, le Conseil d'Etat estime indispensable que la Confédération fasse évoluer la réglementation du transport des

marchandises dangereuses sur la base des compétences qui lui confiées par l'article 5 de la loi révisée sur le transport des marchandises.

Il a fait part de ces propositions à Mme la conseillère fédérale Doris Leuthard, cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) par un courrier adressé par la cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines en date du 16 septembre 2015 :

- En premier lieu, il apparaît au Conseil d'Etat que la législation actuelle confère aux entreprises qui assurent des prestations de transport une responsabilité plus grande, en cas d'accident, qu'aux propriétaires privés des wagons qui peuvent composer un train de marchandises. Ces derniers ne peuvent être tenus responsables que si preuve est faite qu'ils ont manqué au devoir d'entretien et de maintien en état de leur matériel. A l'inverse, une entreprise de transport est a priori tenue responsable de dégâts relevant de l'activité ferroviaire et de ses risques caractéristiques.

Le Conseil d'Etat demande ainsi qu'il soit procédé au réexamen de la responsabilité du propriétaire du wagon, dans les mesures d'amélioration à envisager.

- Deuxièmement, la question de la pondération du prix du sillon en fonction des risques engendrés par les convois se pose également. Le projet de modification de l'Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire prévoit l'introduction d'un coefficient d'usure de la voie.

Le Conseil d'Etat estime qu'une contribution analogue pour les convois de marchandises dangereuses devrait être étudiée. En effet, il constate suite à l'accident de Daillens que les contrôles des trains de marchandises dangereuses lors de leur formation au départ des gares de triage sont insuffisants. Il convient de pouvoir utiliser les moyens issus d'un tel prélèvement pour renforcer les contrôles du matériel roulant ou pour couvrir une partie des coûts des mesures de réduction des risques.

- Enfin, dans le cadre des discussions sur les conditions-cadres du trafic de marchandises conduites par les offices fédéraux des transports et de l'environnement, le Conseil d'Etat propose que les entreprises qui font transporter dans leurs sites industriels d'importants apports de substances dangereuses soumettent les convois qui leur sont destinés à des normes plus exigeantes que les standards européens.

Une telle mesure relève au demeurant de la responsabilité sociale et environnementale des entreprises concernées. Elle pourrait être un signal important des industries concernées de leur prise de conscience des impacts divers de leur activité.

Le Conseil d'Etat attend enfin le rapport du Service d'enquête sur les accidents (SESA) qui établira les causes du déraillement des wagons et présentera des recommandations concernant les mesures permettant de réduire les risques. Il appartiendra à l'Office fédéral des transports (OFT) et à l'Office fédéral de l'environnement d'assurer la mise en œuvre de ces recommandations, en leur qualité d'autorité de surveillance.

Le gouvernement cantonal salue également le fait que les Offices fédéraux de l'environnement et des transports travaillent avec les Chemins de fer fédéraux, les entreprises et les cantons à la recherche de solutions de réduction des risques, et continueront dans ce groupe de travail, à suivre de près l'avancée de ces discussions. Le canton de Vaud est associé aux travaux de ce groupe par un représentant de la Direction générale de l'environnement. La remise du rapport du groupe de travail, prévue à la fin de l'année en cours, devra permettre de mettre en œuvre les recommandations.

Enfin, le Conseil d'Etat a pris connaissance avec satisfaction du dépôt, par la Commission des transports du Conseil des Etats (CTT-E), d'un postulat (15.3497) chargeant le Conseil fédéral d'établir un rapport comprenant des mesures visant à réduire les risques liés au transport de marchandises

dangereuses, en particulier le chlore. Cette démarche permet de maintenir une attention soutenue sur ce problème alors que les travaux parlementaires de révision de la Loi sur le transport de marchandises sont désormais terminés. Le 12 août 2015, le Conseil fédéral a proposé au Conseil des Etats d'accepter ce postulat.

Suivi environnemental réalisé dans le cadre de l'intervention liée à l'accident ferroviaire du 25 avril 2015

1. Suivi des eaux superficielles

Dès les premières heures suivant l'accident, des contrôles ont été effectués par la Direction générale de l'environnement (DGE) dans les différents drainages dans le périmètre du sinistre. Ces derniers se sont tous révélés négatifs.

Des prélèvements pour analyse dans les laboratoires de la DGE et du Service de la consommation et des affaires vétérinaires (SCAV) ont été effectués dans les écoulements de la zone industrielle, dans la Venoge et dans le ruisseau du Criau. En particulier, la mesure du pH et l'analyse des concentrations en sulfate ont montré qu'il n'y a eu à aucun moment une atteinte aux eaux superficielles et par conséquent une pollution de la Venoge et de ses affluents.

Les prélèvements quotidiens et leur analyse ont été maintenus pendant deux semaines par la DGE.

1. Pollution des sols et du ballast et élimination des terres polluées

Une neutralisation partielle de l'acide sulfurique déversé s'est produite. En effet, cette substance a dans un premier temps réagi avec la matière organique présente sur et dans le sol. Lors de l'intervention, une neutralisation partielle a été effectuée par dispersion de chaux vive. Par ailleurs, les quantités de soude caustique déversées et la présence d'un sol calcaire ont contribué à neutraliser cette substance. Des quantités significatives d'acide et de soude caustique ont toutefois pénétré dans le sol.

La surface polluée s'étendait sur quelque 1'000 m². La pénétration dans le sol des produits chimiques déversés lors de l'accident a toutefois été relativement faible malgré les fortes précipitations survenues à cette période. Les polluants n'ont pas pénétré au-delà de 1 mètre de profondeur. Ce confinement a ainsi eu comme conséquence une réduction des volumes de terres polluées à éliminer et une protection de la nappe phréatique.

Des sondages et prélèvements ont été effectués dans le ballast et dans la zone de déversement. L'analyse en laboratoire de ces échantillons a permis de définir la filière d'élimination la plus adéquate, en fonction des produits chimiques en présence et de leur concentration.

Sur les 1'350 tonnes excavés, 420 tonnes ont été incinérées en cimenterie (site HOLCIM à Eclépens). Cette élimination à travers le processus de production de ciment se fait depuis de nombreuses années. Les terres polluées issues d'accidents, de sites industriels, de terres sur le bord des routes sont mélangées au calcaire et à la marne et sont broyées et brûlées dans le four de la cimenterie à 1'450°C pendant plusieurs minutes. Ces terres ont transité par la plateforme de traitement de CRIDEC à Eclépens. Les terres très fortement polluées par l'acide sulfurique et celles polluées par la soude caustique (930 tonnes) n'ont pas pu être traitées par HOLCIM (pollution incompatible avec le processus de fabrication). Ces dernières ont été acheminées avec des conteneurs étanches vers la plateforme de traitement des terres de la société Eberhard à Oberglatt (ZH).

1. Suivi de la pollution de la nappe phréatique et du captage

Le lieu de l'accident est situé dans une zone de protection des eaux. En effet, le puits de pompage des Graveys, appartenant à la commune de Daillens, est situé à environ 300 mètres à l'aval hydraulique du lieu d'accident. Ce puits a été mis hors service dès l'accident connu, par mesure de précaution et pour ne pas mobiliser la nappe. Ce puits était potentiellement menacé par l'écoulement des produits chimiques, si ceux-ci atteignaient la nappe phréatique.

Afin de détecter l'arrivée d'un éventuel front de pollution dans la nappe phréatique et mettre en œuvre, le cas échéant, un système de pompage/neutralisation, deux forages à 15 et 20 mètres de profondeur, respectivement, ont été réalisés en aval hydraulique de la zone polluée, au cœur de l'écoulement des eaux. A l'instar du puits des Graveys, ces forages ont été équipés de sondes assurant un monitoring en temps réel de plusieurs paramètres (pH, conductivité électrique, température, niveau de la nappe). Un suivi en continu et instantané de la qualité des eaux souterraines a ainsi été réalisé.

En parallèle, des échantillons ont été prélevés chaque semaine (aux forages et au puits des Graveys) pour analyses détaillées en laboratoire. Les analyses ont été effectuées au SCAV.

En raison de besoins soudainement accrus en eau de la commune de Daillens, aucune trace de pollution n'ayant été détectée et les paramètres de base n'ayant montré aucune variation majeure, le puits des Graveys a été remis en service en date du 4 juin.

Après deux mois de suivi, aucune anomalie n'a été observée. Le Département du territoire et de l'environnement (DTE) peut ainsi exclure une atteinte à la nappe phréatique et par conséquent au captage des Graveys. Le dispositif de suivi a été levé à fin juin.

1. Reconstitution des sols

La remise en état du terrain a été placée sous la responsabilité des CFF, sous la haute surveillance de la DGE. L'objectif de ces travaux était de reconstituer la configuration géologique initiale.

Les travaux de reconstitution des sols se sont achevés le 2 juin. Des matériaux présentant des caractéristiques similaires à l'état initial ont été utilisés. En effet, la terre végétale et les terres de sous-couche provenant d'un projet de construction dans la zone industrielle de Daillens, en face du lieu de l'accident ont pu être utilisées. Les terres tassées par les travaux d'urgence (2'700 m²) ont également été décompactées. Le sol et les talus ont été réensemencés et un suivi annuel sera effectué par la DGE pour rendre le plus rapidement possible le terrain à la culture céréalière ou betteravière, même si un délai de trois ans semble actuellement nécessaire au recouvrement de la fertilité du sol.

Réponses aux questions

Question no 1 :

Quels risques ont été encourus à Daillens par la population et par l'environnement et quelles mesures prises ont permis de les réduire, le CE peut-il nous assurer qu'un suivi sur le moyen, voir le long terme sera fait des infiltrations tant dans la nappe phréatique que dans la Venoge et comment compte-t-il s'y prendre ?

Comme mentionné dans le chapitre "Suivi environnemental réalisé dans le cadre de l'intervention de l'accident ferroviaire du 25 avril 2015", le Conseil d'Etat peut affirmer que les eaux superficielles n'ont pas été impactées par les déversements de produits chimiques provoqués par l'accident ferroviaire de Daillens et peut également exclure une atteinte à la nappe phréatique et par conséquent au captage des Graveys.

Question no 2 :

En début d'année la problématique du transport du chlore et de ces émanations hautement toxiques a été abordé devant le parlement, quelles autres substances dangereuses pour l'environnement, air, eau, sol et conséquences pour la population, sont transportées dans ou à travers notre canton ? Le Conseil d'Etat dispose-t-il des moyens légaux pour interdire le transport de substances qui font courir un risque inacceptable à la population ou pour imposer des solutions alternatives ?

Dans le Canton de Vaud, le transport de chlore ne constitue en effet que quelques % des quantités de matières dangereuses transportées par le rail. Divers hydrocarbures sont transportés par centaines de milliers de tonnes, de même que de nombreuses substances aux propriétés physico-chimiques très variées. Pour exemple, sur le tronçon où l'accident ferroviaire du 25 avril a eu lieu, ce sont

quelque 1.6 millions de tonnes de matières dangereuses qui transitent annuellement, dont plus de 600'000 tonnes d'essence.

En avril 2015, l'Office fédéral des transports (OFT) a publié deux documents recensant les risques liés au transport de matières dangereuses sur le réseau suisse. L'un porte sur les risques pour la population, l'autre sur les risques environnementaux (risques de pollution des eaux superficielles et souterraines).

Ces derniers sont disponibles sur le site de l'OFT aux liens suivants :

<http://www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00568/00571/04890/index.html?lang=fr>

<http://www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00568/00571/04894/index.html?lang=fr>

Comme mentionné dans le chapitre " Bases légales ", la compétence légale concernant les règles applicables aux transports des marchandises dangereuses par le rail relève de la Confédération en application de l'article 5 de la loi fédérale sur le transport des marchandises.

Question no 3 :

Sans préjuger des résultats de l'enquête qui permettra d'établir les causes de l'accident de Daillens, comment le Conseil d'Etat espère-t-il obtenir des CFF un meilleur entretien du réseau ferroviaire ?

Le financement de l'infrastructure ferroviaire est désormais entièrement assuré par la Confédération suite à l'adoption par le peuple et les cantons en date du 9 février 2014 du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Le financement de l'entretien du réseau ferroviaire des CFF d'une part et des chemins de fer privés d'autre part est assuré par des mandats de prestations d'une durée de quatre ans. La planification du mandat de prestations 2017 – 2020 est en voie de finalisation. Le Conseil fédéral soumettra au début de l'année 2016 son message aux Chambres fédérales. L'arrêté fédéral sera adopté en fin de l'année 2016. Dès lors, la marge de manœuvre des CFF est limitée par les moyens financiers qui lui sont octroyés par la Confédération.

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