

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

à l'interpellation Jean-Luc Bezençon et 25 cosignataires : Convois toxiques : mettre sur les rails une politique environnementale et sécuritaire de qualité

Rappel

Le 25 avril dernier, le déraillement à Daillens du train de marchandises reliant Muttenz à Lausanne, composé de plusieurs wagons transportant des liquides hautement toxiques, a mis toute une région et la population vaudoise en émoi. Cette catastrophe n'a heureusement fait aucun blessé et selon la presse, il semblerait également que la santé de la population ne soit pas en danger. Les conséquences de l'accident, qui s'est déroulé dans la campagne du Gros-de-Vaud, auraient pu être beaucoup plus graves si ce dernier s'était déroulé en zone urbaine.

Hormis les nombreuses perturbations engendrées par cet événement majeur pour les pendulaires empruntant l'axe ferroviaire touché, un certain nombre de questions se posent en matière d'infrastructures, de conséquences environnementales et sécuritaires.

Nous constatons une fois de plus que le plan d'intervention en cas d'accident chimique dans notre canton a pu être mis en œuvre selon les planifications. Toutefois, le groupe PLR, sans être contre le transport des marchandises toxiques par le rail, est très attentif aux déroulements des opérations d'évacuation et de remise en état du lieu sinistré et souhaite obtenir du Conseil d'État les réponses aux questions suivantes :

1. *Étant donné que 25 tonnes d'acide sulfurique se sont répandues au sol :*
 - *Quels sont les impacts de cet accident sur l'environnement ? Sur le sol, les sous-sols, les nappes phréatiques et les captages des eaux de consommation ?*
 - *Quels sont les impacts sur la santé humaine ?*
 - *Quelles mesures ont été/seront prises pour dépolluer le site ?*
 - *Où et comment les terres polluées seront neutralisées ?*
 - *Quelles sont les mesures qui ont été prises pour assurer la sécurité des personnes travaillant sur le site ?*
1. *Est-ce que le Conseil d'État peut confirmer que l'entier des frais d'intervention et de remise en état des terrains sera pris en charge par les CFF, comme ce fut le cas pour l'accident chimique de la gare de Lausanne ?*
2. *Comment se positionne le Conseil d'État face aux transports des matières dangereuses par le rail ?*

Souhaite développer.

(Signé) Jean-Luc Bezençon

et 25 cosignataires

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule (texte commun à la réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation 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 a fait l'objet d'une révision totale qui vient d'être définitivement adoptée 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 :

Étant donné que 25 tonnes d'acide sulfurique se sont répandues au sol :

- *Quels sont les impacts de cet accident sur l'environnement ? Sur le sol, les sous-sols, les nappes phréatiques et les captages des eaux de consommation ?*
- *Quels sont les impacts sur la santé humaine ?*
- *Quelles mesures ont été/seront prises pour dépolluer le site ?*
- *Où et comment les terres polluées seront neutralisées ?*
- *Quelles sont les mesures qui ont été prises pour assurer la sécurité des personnes travaillant sur le site ?*

Le chapitre "Suivi environnemental réalisé dans le cadre de l'intervention de l'accident ferroviaire du 25 avril 2015" répond aux diverses questions de l'interpellation concernant les aspects environnementaux.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat tient à apporter les précisions suivantes concernant la protection des intervenants.

Dès le début de l'intervention, un plan des zones de danger a été établi et régulièrement adapté. L'accès aux zones critiques a été strictement limité aux sapeurs-pompiers formés pour les interventions chimiques. Ceux-ci sont au bénéfice d'un parcours de formation standardisé (une semaine pour les intervenants, deux semaines pour les cadres) et suivent une formation continue chaque année, dont l'un des objectifs principaux est la protection personnelle. Ils sont par ailleurs équipés de tenues de protection adaptées aux différentes phases et secteurs d'intervention

(tenues lourdes et tenues moyennes, avec protection respiratoire autonome). Les employés des entreprises privées mandatées et des CFF ont pu avoir accès à des zones moins critiques, sous le contrôle de la direction de l'intervention. Ils ont alors été également équipés de tenues de protection adaptées.

Pour la deuxième phase de l'intervention, à savoir l'excavation des terres polluées et la remise en état des sols, effectuée après le départ des services d'urgence, un plan hygiène et sécurité a été élaboré par un bureau spécialisé. La sécurité des intervenants a ainsi été garantie pendant toute la durée des travaux.

Question no 2 :

Est-ce que le Conseil d'État peut confirmer que l'entier des frais d'intervention et de remise en état des terrains sera pris en charge par les CFF, comme ce fut le cas pour l'accident chimique de la gare de Lausanne ?

A ce jour, la DGE a assuré le rôle de centre de facturation pour les coûts d'intervention liés à cet événement, conformément aux dispositions de l'article 3a de la loi sur le service de défense contre l'incendie et de secours (LSDIS). Dans l'attente d'une refacturation des coûts de l'intervention et du suivi environnemental aux responsables désignés par l'enquête, ces interventions sont ainsi financées par la DGE.

Le DTE interviendra auprès des responsables désignés afin d'obtenir l'intégralité du remboursement des frais occasionnés, conformément à l'article 22b de la LSDIS qui stipule que " les frais d'intervention, d'assainissement et des autres mesures contre les cas de pollution, ainsi que les frais liés à la prévention d'un danger de pollution sont mis à la charge de ceux qui en sont la cause, par décision du Département ".

L'enquête en cours n'a toutefois pas encore rendu ses conclusions.

Question no 3 :

Comment se positionne le Conseil d'État face aux transports des matières dangereuses par le rail ?

La réponse à cette question est développée dans le préambule.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 11 novembre 2015.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean