

**RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Postulat Vassilis Venizelos et consorts au nom du groupe des Verts - Daillens sous acide

1. PREAMBULE

La Commission s'est réunie en date du 20 août 2015 à la Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne, pour traiter de cet objet.

Elle était composée de M. Philippe Cornamusaz, confirmé dans son rôle de président et rapporteur ainsi que de Mmes Gloria Capt, Carole Schelker et Valérie Schwaar, et de MM. Jean-François Cachin, Jean-Luc Chollet (qui remplaçait M. José Durussel), Michele Mossi (qui remplaçait M. Jérôme Christen), Michel Renaud, Bastien Schobinger, Vassilis Venizelos et Jean-Robert Yersin.

Mme la Conseillère d'État Nuria Gorrite, cheffe du département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), était présente et accompagnée de M. Vincent Krayenbühl, délégué du Conseil d'État aux grands projets ferroviaires.

M. Yvan Cornu, secrétaire de la commission, a tenu les notes de séance, ce dont nous le remercions.

2. POSITION DU POSTULANT

Suite au grave accident ferroviaire de Daillens, le postulant demande que le Conseil d'État fournisse en toute transparence des informations plus complètes au sujet du transport des matières dangereuses dans notre canton.

Il s'agit d'une problématique complexe qui touche différentes politiques publiques notamment en matière de transport, de risque et de sécurité, d'aménagement du territoire et d'environnement. Le postulat vise donc à réunir des informations disséminées dans différents départements de l'État de Vaud et à rassembler certaines données de la compétence de la Confédération.

Ce postulat pose également des questions relatives au coût global du transport des marchandises, aux diverses responsabilités et à la prise en charge de l'ensemble des frais qui découlent de telles catastrophes.

Le deuxième volet du postulat concerne les mesures envisagées et mises en place par le Conseil d'État pour protéger la population des risques générés par le transport de matières dangereuses. En établissant un rapport sur la problématique du transport des marchandises et en décrivant les démarches entreprises, le Conseil d'État renseignera aussi bien les députés que l'ensemble des citoyens vaudois.

3. POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

Le thème soulevé – le transport ferroviaire de marchandises dangereuses – n'est pas du ressort cantonal mais relève de compétences fédérales exclusivement, ceci même si cette activité a un impact plus important sur le territoire vaudois que sur la grande majorité des autres cantons qui ne sont pas traversés par les trains transportant des produits chimiques.

Madame la Conseillère d'État explique que ces marchandises dangereuses sont produites à l'étranger et acheminées par le rail, empruntant soit la ligne du Pied-du-Jura, soit celle du bassin lémanique. Pour

la Suisse romande, ces substances toxiques sont principalement commandées par l'industrie chimique valaisanne.

La loi fédérale sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation (LTM) s'applique sur tout le territoire de la Suisse. En complément, le Conseil fédéral édicte des dispositions sur le transport de marchandises dangereuses qui précisent notamment les conditions spécifiques fixées aux transporteurs.

Pour établir un état général de la situation, le Conseil d'État devra donc récolter des informations auprès de la Confédération. L'action du gouvernement vaudois se limite à des interventions soit au sein des Conférences intercantionales, soit auprès des parlementaires fédéraux vaudois qui relaient ses préoccupations, soit à travers des échanges bilatéraux directement avec la Conseillère fédérale Doris Leuthard, cheffe du département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Mme la Conseillère d'État précise que la Suisse en tant que pays signataire de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) est tenue d'appliquer les dispositions internationales sur le transport de marchandises dangereuses. La Suisse vise à mettre en place des mesures internationales plus restrictives, concernant surtout la responsabilité des transporteurs, propriétaires et exploitants des wagons-citernes remplis de matières dangereuses. La Suisse a par exemple réussi à renforcer ce cadre international concernant le transport de chlore, en introduisant une limitation de vitesse des convois et en exigeant que les wagons (contenants, citernes) résistent à un choc survenant à une vitesse de 100 km/h, sans risque de déverser leur contenu.

La croissance démographique doit être mieux intégrée aux analyses de risques car le transport de marchandises dangereuses, même si le volume devait rester inchangé, limiterait le développement de nouveaux logements en particulier dans la zone Lausanne–Morges. Pour Madame la Conseillère d'État, cette situation serait contraire aux principes généraux de l'aménagement du territoire qui encouragent notamment la densification des agglomérations à proximité des transports publics, donc proches de voies ferrées et des gares. Le Conseil d'État a signifié cette incohérence au Conseil fédéral qui devra apporter une réponse aussi bien aux autorités cantonales qu'aux propriétaires fonciers.

Dans ce contexte, le postulat Venizelos représente une force de proposition qui vient en appui des démarches du gouvernement vaudois au niveau fédéral. En effet, seul le Conseil fédéral peut directement influencer au sein des instances internationales (OTIF) pour faire évoluer les règles qui régissent le transport de marchandises dangereuses.

4. DISCUSSION GÉNÉRALE

Informers les citoyens vaudois

Bien que la matière soit fédérale, ce postulat pose tout de même des questions qui correspondent aux préoccupations de la population vaudoise. Une députée se souvient qu'à l'époque de l'accident de Daillens, de nombreuses personnes, en particulier les habitants de la région, ont émis des craintes quant à leur santé. À entendre la chef de département et son délégué au transport ferroviaire, cette députée relève que des informations intéressantes et pertinentes existent déjà et pourraient être transmises sous la forme d'un rapport du Conseil d'État.

Un tel rapport permettra aussi au Grand Conseil de connaître les démarches que le Conseil d'État a effectuées auprès de la Confédération pour renforcer les normes et avoir les garanties nécessaires sur la sécurité et la prévention des risques.

Madame la Conseillère d'État considère que sur cette thématique du transport de marchandises dangereuses, le parlement et la population s'intéresseront principalement aux grandes orientations stratégiques, c'est-à-dire :

- le cadre légal international et national (lois, ordonnances, normes et règlements) ;
- la marge d'évolution possible et le sens dans lequel les négociations sont actuellement menées sur le plan politique ;
- la situation spécifique dans le canton de Vaud concernant la nature des risques, les défis et les enjeux.

Mesures et contrôles supplémentaires pour le transport de marchandises dangereuses

Pour éviter tout malentendu, un député souligne que l'accident de Daillens concerne le transport d'acides et non pas celui de chlore.

Le niveau de sécurité du transport de matières dangereuses a connu une progression constante ces dernières années, ce qui n'empêche pas de renforcer encore les normes et les contrôles. Le postulat Venizelos incite les autorités politiques à appuyer les démarches entreprises au niveau national et international pour renforcer les mesures de sécurité.

Un commissaire rappelle qu'après l'accident de Daillens, des tonnes d'acide chlorhydrique ont été transvasées par erreur dans un conteneur en acier, l'hydrogène ainsi produit aurait pu exploser à la moindre étincelle durant son parcours d'abord vers Monthey, puis jusqu'à Schweizerhalle (BL).

Certes, le transport par rail reste le plus sûr, mais les trains traversent des agglomérations fortement peuplées, avec des habitations de plus en plus proches des voies. Rail ou route, le meilleur moyen de limiter les risques reste de diminuer le transport de matières dangereuses.

Un député rétorque que pour répondre aux besoins de l'économie suisse, on ne peut éviter le transport de produits dangereux par le rail. En termes de sécurité et de contrôle, il reste judicieux de privilégier le transport des marchandises dangereuses par le rail plutôt que par la route.

Un commissaire trouve qu'il sera intéressant de connaître qui s'occupe des contrôles des wagons au niveau international et à l'entrée des trains en Suisse, vu que le wagon incriminé venait d'Allemagne et appartenait à une entreprise privée.

Un groupe de travail sur la problématique du transport des matières toxiques (du chlore en particulier) a été créé au niveau de la Confédération et comprend des représentants de l'OFT (office fédéral des transports), des CFF, de l'industrie chimique, des détenteurs de wagons et des cantons concernés (GE, VD, VS, BS). Ces experts vont examiner et évaluer des mesures supplémentaires visant à réduire les risques du transport de marchandises dangereuses. Une députée espère que le canton de Vaud puisse influencer sur les mesures additionnelles dans le sens de la protection de la population et du développement urbanistique.

Urbanisation et densification proche des voies ferrées

La densification de l'habitat à proximité des voies de chemin de fer soulève la question de la prise en charge des mesures à mettre en place pour diminuer le risque d'accident et garantir la sécurité des habitants. Ces mesures concernent les wagons et/ou le réseau, mais elles peuvent aussi s'appliquer à la construction des nouveaux bâtiments afin de limiter l'impact d'un éventuel accident. Cette seconde option soulève alors la question de la répartition des coûts entre privés (promoteurs) et CFF.

En tant qu'ingénieure en environnement, une députée trouve particulièrement intéressant d'être renseignée à propos des entraves possibles sur le potentiel de développement de certaines zones traversées par les convois de marchandises dangereuses, en application de mesures de l'OPAM (ordonnance sur les accidents majeurs).

Responsabilité et prise en charge des coûts liés aux accidents

L'aspect économique doit être pris en considération, puisqu'il s'agit bien de raisons financières qui poussent ces entreprises à ne plus produire sur place (du chlore en particulier), mais à transporter ces matières dangereuses à travers des territoires densément peuplés.

Une députée souhaite que le Conseil d'État dresse un bilan sur la prise en charge des coûts générés par les accidents en considérant l'entier des frais : c'est-à-dire les coûts primaires liés à l'intervention immédiate, mais aussi les coûts secondaires, liés par exemple à la dépollution des sols. Comme mentionné dans le postulat, l'accident de Daillens relance le débat sur la responsabilité des multiples entreprises impliquées, que ce soit le propriétaire du wagon, le transporteur, le producteur ou le consommateur du produit. Les CFF déclarent à cet égard que les six wagons accidentés appartiennent à des entreprises tierces, qui sont responsables de leur entretien.

Coût du transport de marchandises dangereuses

Un député relève que le transport du chlore ne coûte pratiquement rien, ce qui incite les entreprises à l'importer. Cette problématique mériterait d'être traitée dans le postulat.

L'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire prévoit un coût du sillon plus élevé pour le transport de marchandises dangereuses, mais ce prix ne couvre pas forcément l'ensemble des mesures appliquées pour sécuriser et maintenir l'infrastructure. Ce député demande si le Conseil fédéral peut décider d'augmenter le prix du sillon en fonction des coûts que génèrent un train pour son passage ou si le prix du sillon est fixé par des accords bilatéraux ou des conventions internationales.

Il ne s'agit pas de fixer un prix dissuasif car l'objectif reste de maintenir le transport des marchandises par le rail.

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.

À 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'État demande de renforcer le standard des wagons au même niveau que celui prévu pour le transport de chlore.

Afin de répondre au postulat, Madame la Conseillère d'État explique qu'il s'agira tout d'abord d'analyser le rapport d'enquête du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) qui va donner les véritables raisons de l'accident de Daillens et émettre des recommandations à l'attention de tous les acteurs de la chaîne de transport. Ce rapport abordera certainement les questions de contrôle, de sécurité, de responsabilité primaire et secondaire.

Les conclusions du SESE seront ensuite reprises au sein du groupe de travail fédéral qui est chargé d'examiner et d'évaluer des mesures supplémentaires visant à réduire les risques. Le rapport de ce groupe sera probablement publié au premier trimestre 2016.

Si le Grand Conseil prend ce postulat en considération, Madame la Conseillère d'État propose de remettre son rapport dans le courant du premier semestre 2016, ce qui permettra d'y intégrer les causes de l'accident, les recommandations du SESE, les premiers résultats du groupe de travail fédéral et si possible la réponse du Conseil fédéral au postulat Géraldine Savary¹.

5. VOTE DE LA COMMISSION (PRISE EN CONSIDÉRATION PARTIELLE DU POSTULAT)

La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération le postulat et de le renvoyer au Conseil d'État à l'unanimité des membres présents (11).

Trey, le 28 août 2015

*Le rapporteur :
(Signé) Philippe Cornamusaz*

¹ La commission des transports du Conseil des États (CTT-E) a soutenu et transmis le postulat Géraldine Savary (membre de la CTT-E) qui demande au Conseil fédéral un rapport sur les mesures permettant de réduire les risques liés au transport de marchandises dangereuses.