



Grand Conseil  
Secrétariat général  
Pl. du Château 6  
1014 Lausanne

# Interpellation

(formulaire de dépôt)

A remplir par le Secrétariat du Grand Conseil

N° de tiré à part : 19\_INT\_373

Déposé le : 18.06.19

Scanné le : \_\_\_\_\_

**Art. 115 et 116 LGC** L'interpellation est une demande d'explications ou de précisions adressée au CE sur un fait du gouvernement ou de son administration. Elle porte sur une compétence propre ou déléguée du CE et peut être développée oralement devant le GC. Les questions qu'elle contient sont exprimées de telle manière que le CE puisse y répondre et sont suffisamment précises pour qu'une réponse courte y soit apportée dans le délai légal (attention : ne pas demander un rapport, auquel cas il s'agit d'un postulat).

*Délai de réponse dès le renvoi au CE : trois mois.*

## Titre de l'interpellation

Transports ferroviaires dangereux : faisons enChlore mieux !

## Texte déposé

« Chaque convoi expose quelque 840'000 personnes à un risque d'accident majeur » avaient clairement indiqué les Conseils d'Etat genevois et vaudois en 2016<sup>1</sup>. Pourtant en 2018, ce sont encore 21'000 tonnes de chlore qui ont traversé la région lausannoise selon un rapport publié le 14 février par la Confédération<sup>2</sup>.

En mars 2015, le Grand Conseil vaudois avait soutenu (56 pour, 36 contre et 17 abstentions) une résolution de notre collègue verte Susanne Jungclaus Delarze visant à interdire le transport massif de chlore, considérant que les entreprises qui utilisent le chlore en grande quantité doivent le produire sur place<sup>3</sup>.

En 2016, les principaux acteurs visant à réduire les risques liés au transport du chlore ont signé une déclaration conjointe (DC II). Cette déclaration a été signée par la Confédération, les CFF, l'association des chargeurs et l'industrie chimique, avec pour objectif de « réduire le risque d'un facteur dix d'ici à la fin 2018 »<sup>4</sup>.

Dans cette déclaration, les objectifs sont toutefois formulés de manière peu contraignante. La possibilité de produire sur place est étudiée. C'est donc bien moins ambitieux que ce que demandait la résolution vaudoise, que ce que prévoyait l'initiative parlementaire déposée par le Canton de Genève et que les premières déclarations de la Confédération. Celle-ci avait en effet répondu à une motion de l'élue verte Anne Mahrer : « Cela vaut particulièrement pour le transport du chlore, car le Conseil fédéral voit une urgence à diminuer ce transport autant que possible »<sup>5</sup>.

Le 14 février 2019, un rapport intermédiaire a été publié par la Confédération, il fait le point sur l'avancement de la diminution des risques et la mise en œuvre des 10 mesures préconisées par la DC II considérant deux phases de mise en œuvre (2018 et 2025). Ce rapport considère que les objectifs de

<sup>1</sup> Communiqué de presse <http://www.metropolelemannique.ch/docs/26-09-16-communique-presse.pdf>

<sup>2</sup> Page 8 du rapport d'avancement de la phase I de la DC II <https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/56003.pdf>

<sup>3</sup> Débat sur la résolution le 10 mars 2015 :

[http://www.publidoc.vd.ch/guestDownload/direct?path=/Company%20Home/VD/CHANC/SIEL/antilope/seance/GC-Grand%20Conseil%20du%20Canton%20de%20Vaud%202012%20-%202017/2013/10/443441\\_BGC-Séance%20provisoire\\_20150507\\_1188823.pdf](http://www.publidoc.vd.ch/guestDownload/direct?path=/Company%20Home/VD/CHANC/SIEL/antilope/seance/GC-Grand%20Conseil%20du%20Canton%20de%20Vaud%202012%20-%202017/2013/10/443441_BGC-Séance%20provisoire_20150507_1188823.pdf)

<sup>4</sup> <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-63906.html>

<sup>5</sup> <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20153395>

<sup>6</sup> Page 12 du Rapport d'avancement phase I DC II

<sup>7</sup> <http://www.metropolelemannique.ch/docs/26-09-16-communique-presse.pdf>

<sup>8</sup> Page 3 de la DC II <https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/45485.pdf>

réduction des risques pour la première phase 2016-18 ont été atteints. En particulier, le chlore en provenance de France est transporté par train spécial à une vitesse maximale de 40 km/h vers le Valais. La fréquence d'un trajet par semaine est indiquée. Mais d'autres points sont non résolus :

- Une utilisation des wagons-citernes les plus sûrs actuellement disponible est prévue par la déclaration conjointe. Toutefois, le rapport indique qu'« entre 20 et 70 % des wagons utilisés pour l'importation satisfont aux nouvelles exigences ». Et que « toutes les importations de chlore ne pourront pas être effectuées à partir du 1er janvier 2019 avec les wagons-citernes actuellement les plus sûrs ».
- 432 obstacles sur le réseau ferroviaire pouvant endommager le réservoir d'un wagon-citerne et provoquer une fuite ont été identifiés. Leur élimination est évaluée dans le rapport à 6,5 millions de francs. La Confédération indique que la « proportionnalité de cette mesure a été remise en question. C'est pourquoi sa mise en œuvre a été temporairement suspendue ». Selon l'article du *24heures* du 16 juin 2019 « La guerre du transport de chlore est relancée à Berne », ils ne seront éliminés que petit à petit dans le cadre de l'entretien courant des infrastructures ferroviaires, plutôt qu'en une seule fois.
- La Confédération constate que l'industrie chimique valaisanne n'a par elle-même aucun intérêt à produire localement. Par ailleurs, considérant que le prix de revient serait alors 3,4 fois plus cher, il indique « il n'est ni stratégique ni concurrentiel pour l'industrie valaisanne de produire localement aujourd'hui ».
- La convention prévoyait de renforcer l'approvisionnement depuis l'Italie par le Simplon, afin d'éviter de traverser la métropole lémanique. Sur ce point, le rapport est lapidaire : « l'augmentation de l'approvisionnement en chlore depuis l'Italie reste une ambition de l'industrie mais elle dépend également de l'évolution à long terme du marché et n'est pas quantifiable à l'heure actuelle ».
- Les quantités transitant par la région lausannoise ont diminué de 22'300 tonnes en 2013 à... 21'000 tonnes en 2018. Entre 2000 et 2014, la quantité de chlore traversant l'Arc lémanique a augmenté de 250%. Pourtant, le rapport considère que « l'introduction de restrictions de quantités pour le transport de chlore n'est pas nécessaire ».

De manière à peine voilée, la Confédération indique que la pratique ne changera pas tant qu'aucun accident tragique ne la pousse à légiférer. Dans le rapport, la Confédération explique en effet : « ces conditions-cadres sont susceptibles d'évoluer à moyen terme. La pression publique pourrait rapidement augmenter, par exemple en cas d'accident ferroviaire impliquant du chlore, en Suisse ou dans un pays frontalier. La Suisse se retrouverait alors dans un débat politique animé, forçant le gouvernement à prendre des mesures fortes. »<sup>6</sup> Pour rappel, la DC II a été signée suite au déraillement d'un train transportant des matières dangereuses à Daillens en avril 2015.

Les gouvernements genevois et vaudois ont pris position en 2016 suite à la signature de la DC II considérant que cet accord était un premier pas. « Pour Genève et Vaud, la fabrication de chlore au plus près de son utilisation par l'industrie chimique valaisanne reste également une priorité, dans le respect des besoins des entreprises concernées et en partenariat avec elles »<sup>7</sup>.

Pour faire suite à cette déclaration, les député.e.s soussigné.e.s ont l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

1. Malgré les engagements pris, l'essentiel du chlore utilisé en Valais continue aujourd'hui de transiter par la métropole lémanique dans des proportions très similaires à 2013. Comment le Conseil d'Etat compte-t-il s'engager pour atteindre une réduction des risques à la source et une nette diminution des quantités de chlore transportées ?
2. Comment le Conseil d'Etat comptent-ils défendre la sécurité des Vaudoises et des Vaudois dans ce groupe de travail, composés avant tout d'acteurs économiques (CFF, VAP, industrie chimique), suite à ce premier rapport de mise en œuvre de la DC II ?
3. La Confédération prend acte que l'industrie chimique valaisanne n'a, à ce jour, « aucun intérêt » à produire localement. Le Conseil d'Etat partage-t-il la position fataliste de la Confédération ou est-il prêt à s'engager activement pour favoriser une production de chlore proche des usines, notamment en s'intéressant à l'aspect fiscal ? Considère-t-il également que les intérêts économiques de Syngenta et Lonza doivent primer sur la sécurité de la population vaudoise ?
4. Dans la convention signée, « l'industrie s'engage à ne plus acquérir de chlore – le plus rapidement possible mais au plus tard à partir du 1er janvier 2019 – qu'auprès de fournisseurs procédant au transport à l'aide de wagons-citernes qui sont équipés de la meilleure technique de sécurité disponible »<sup>8</sup>. La Confédération constate l'échec de cet engagement, compte tenu du coût du renouvellement des wagons. Le Conseil d'Etat entend-il faire valoir l'argument de la sécurité de la population face à celui du coût lié indiqué ?
5. Concernant l'élimination des 432 obstacles identifiés, le Conseil d'Etat compte-t-il faire valoir les conséquences qu'auraient un accident et la sécurité de la population dans le calcul économique qui

détermine la proportionnalité de la mesure, pour réclamer un remplacement en un bloc ?

6. Les wagons citernes contenant du chlore circulent-ils toujours de manière regroupée ? A quel horaire et quelle fréquence traversent-ils les agglomérations du Canton de Vaud ? Sont-ils groupés avec d'autres wagons transportant d'autres marchandises ou matières dangereuses ?
7. Dans ce même article du *24heures*, l'OFEV annonce qu'un nouvel axe d'approvisionnement par l'Italie avait été ouvert. Quel bilan tire le Conseil d'Etat de cette solution, compte tenu que les quantités de chlore transportées via cet axe sont bien moindre que celles qui transitent par l'arc lémanique.

Commentaire(s)

Conclusions

Souhaite développer



Ne souhaite pas développer



Nom et prénom de l'auteur :

PORCHET Léonore

Nom(s) et prénom(s) du (des) consort(s) :

Signature :

Signature(s) :

Merci d'envoyer une copie à la boîte mail du Bulletin : [bulletin.grandconseil@vd.ch](mailto:bulletin.grandconseil@vd.ch)