

Date de dépôt : 8 mai 2019

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de Mme Isabelle Pasquier : Transport de chlore, le Conseil d'Etat s'engage-t-il activement pour une diminution des quantités de chlore transitant par Genève et, à terme, son interdiction ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 10 avril 2019, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

« Chaque convoi expose quelque 840 000 personnes à un risque d'accident majeur », avaient clairement indiqué les Conseils d'Etat genevois et vaudois en 2016¹. Pourtant en 2018, ce sont encore 19 000 tonnes de chlore qui ont traversé Genève selon un rapport publié le 14 février par la Confédération². Soit deux fois plus qu'il y a une décennie (9466 t en 2007³).

Le chlore est un élément extrêmement dangereux et polluant. En cas de fuite, ce composant à l'état liquide se transforme aussitôt en un gaz très toxique au contact de l'air. Sa forte réactivité au contact de produits organiques ou minéraux le rend susceptible de provoquer des incendies ou des explosions. Il est donc dangereux de le transporter, même avec un moyen sûr comme le train, les chemins de fer traversant le cœur des villes situées sur l'arc lémanique.

¹ Communiqué de presse : <http://www.metropolelemanique.ch/docs/26-09-16-communicue-presse.pdf>

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

³ Page 5 du rapport de synthèse 2016 de la Confédération : <https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/48857.pdf>

Le chlore n'est plus produit en Valais depuis 2004, alors que l'industrie bâloise a, elle, réinvesti dans une installation. Sur les 60 000 tonnes utilisées par les industries de Pratteln, Monthey et Viège, 25 315 tonnes ont été importées en 2017, essentiellement pour le Valais, selon la récente réponse du Conseil fédéral à l'interpellation du conseiller national Olivier Français⁴.

Résolution 783 Stop au transport de chlore

En 2015, le Grand Conseil avait plébiscité (88 pour, 2 abstentions) une résolution Verte visant à interdire le transport massif de chlore, considérant que les entreprises qui utilisent le chlore en grande quantité doivent le produire sur place⁵.

L'initiative cantonale « Stop au transport de chlore pour protéger la population et permettre la construction de logements »⁶ a été adressée à l'Assemblée fédérale, mais refusée par les deux Chambres. Celles-ci ont considéré que la signature en 2016 d'une déclaration conjointe (DC II) des principaux acteurs visant à réduire les risques liés au transport du chlore apportait une réponse suffisante. 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 »⁷.

Dans cette déclaration, les objectifs sont toutefois formulés de manière peu contraignante. Ainsi la mesure « l'industrie poursuit ses efforts visant à obtenir du chlore en l'Italie pour les exploitations valaisannes dans le but de réduire la longueur des trajets et d'éviter les agglomérations ». La possibilité de produire sur place est étudiée. C'est donc bien moins ambitieux que ce que prévoyait l'initiative parlementaire et que les premières déclarations de la Confédération. Cette dernière avait en effet répondu à une motion d'Anne Mahrer « Cela vaut particulièrement pour le transport du chlore, car le Conseil fédéral voit une urgence à diminuer ce transport autant que possible »⁸.

⁴ <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20183868>

⁵ Vote sur la résolution : <http://ge.ch/grandconseil/memorial/seances/010202/10/6/>

⁶ <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20150304>

⁷ <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-63906.html>

⁸ <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20153395>

Rapport intermédiaire

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 réduction des risques pour la première phase 2016-18 ont été atteints. Ainsi les trains ne font plus d'aller et retour, notamment à La Praille. Le changement de locomotive a lieu à Cornavin. 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. Des mesures qui sont donc avant tout techniques. Mais d'autres points sont non résolus :

- Une utilisation des wagons-citernes les plus sûrs actuellement disponibles 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 1^{er} 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 « proportionnalité de cette mesure a été remise en question. C'est pourquoi sa mise en œuvre a été temporairement suspendue ».*
- Production locale : la Confédération constate que l'industrie chimique valaisanne n'a (par elle-même) aucun intérêt à produire localement.*
- La convention prévoyait aussi 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 ». Concernant la possibilité de produire sur place, ce n'est guère mieux. 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 ».*

Ainsi donc, les quantités transitant par Genève ont diminué de 25 700 tonnes en 2013 à 19 000 en 2018. Alors que le rapport précité de 2016 indiquait qu'entre 2000 et 2014, la quantité de chlore traversant Genève 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 poussera à légiférer. Pour rappel, la DC II a été signée suite au déraillement d'un train transportant des matières dangereuses à Daillens en mars 2015. Dans le rapport, la Confédération explique : « 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. »⁹

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. »¹⁰

J'aimerais savoir quelle est à ce jour la position du Conseil d'Etat et je le prie de répondre aux questions suivantes :

- Malgré les engagements pris, l'essentiel du chlore utilisé en Valais continue aujourd'hui de transiter par la métropole lémanique. Deux fois plus de chlore qu'en 2006 traverse aujourd'hui Genève. 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 ?*
- Le Conseil d'Etat considère-t-il que la Confédération défend suffisamment la sécurité des Genevoises et des Genevois dans ce groupe de travail, composé avant tout d'acteurs économiques (CFF, VAP, industrie chimique), compte tenu de ce premier rapport de mise en œuvre de la DC II ?*
- Quelle position défend Genève au sein du groupe de travail mentionné dans le rapport d'avancement phase I de la déclaration conjointe II ?¹¹*
- La Confédération prend-elle acte que l'industrie chimique valaisanne n'a, à ce jour, « aucun intérêt » à produire localement. La Confédération ne*

⁹ Page 12 du rapport d'avancement phase I DC II

¹⁰ <http://www.metropolelemanique.ch/docs/26-09-16-communique-presse.pdf>

¹¹ Page 11 du rapport d'avancement phase I DC II

prélève aucun droit de douane à l'importation de chlore et le chlore importé en provenance de l'Union européenne bénéficie d'un allègement, ce qui de fait favorise l'importation. 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 ?

- 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 1^{er} 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 »¹². 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 » ?*
- Concernant l'élimination des 432 obstacles identifiés, le Conseil d'Etat compte-t-il faire valoir les conséquences qu'aurait un accident et la sécurité de la population dans le calcul économique qui détermine la proportionnalité de la mesure ?*
- Les wagons-citernes contenant du chlore circulent-ils toujours de manière regroupée ? Selon quel horaire et à quelle fréquence traversent-ils Genève ? Sont-ils groupés avec d'autres wagons transportant d'autres marchandises ou matières dangereuses ?*
- En quoi consistent les manœuvres effectuées dans les gares de la Plaine et de Cornavin ? Sont-elles réduites à leur minimum ?*
- Le Conseil d'Etat confirme-t-il que les trains ne passent plus par la gare de La Praille ?*
- Le rapport indique qu'un exercice simulant un accident de train avec libération de chlore a eu lieu le 2 juin 2018 à la gare de triage de Lausanne. Un exercice de ce type est-il également prévu à Genève ?*
- En cas d'accident sur territoire genevois, les moyens d'intervention cantonaux ont-ils été testés ? Sont-ils suffisants ? Une collaboration intercantonale est-elle prévue ? Qu'en est-il des moyens pour la mobilisation des secours, l'accès au site, la protection des équipes de secours ? La capacité hospitalière ? L'information de la population ?*

Je remercie le Conseil d'Etat de ses réponses.

¹² P. 3 de la DC II : <https://www.newsadmin.ch/newsd/message/attachments/45485.pdf>

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

En guise de préambule, le Conseil d'Etat tient à souligner qu'il est aussi préoccupé par le transport de chlore à travers notre canton. Il agit ainsi sur plusieurs niveaux pour diminuer les risques et notamment dans le groupe de contact accidents majeurs de la Confédération, dans le groupe de suivi de la déclaration conjointe II ainsi que par des échanges avec les partenaires concernés (Offices fédéraux des transports (OFT) et de l'environnement (OFEV), cantons de Vaud, Valais et Bâle-Ville notamment, CFF). Il sied également de rappeler que la gestion du risque d'accidents majeurs des installations ferroviaires est du ressort strict de la Confédération, sur le plan des compétences légales.

A cet égard, le rapport d'étape de la déclaration conjointe II, publié le 14 février 2019 par la Confédération, correspond aux attentes quant à la prise en compte de la sécurité de la population genevoise. Ainsi, plusieurs mesures planifiées ont été appliquées et en particulier que le risque devra se situer le plus proche possible du domaine acceptable en 2025. Le Conseil d'Etat a fait sien cet objectif et déploiera toutes les actions possibles dans le cadre des instances précitées pour faire valoir son opinion et atteindre ce but.

Afin de minimiser les risques inhérents au transport du chlore, le canton soutient clairement la solution d'une production sur place et il s'est exprimé à diverses reprises sur ce sujet. Il n'a en revanche pas de bases légales et donc de compétences pour contraindre les milieux économiques et l'industrie chimique d'aller dans ce sens. S'il soutient les importations de chlore par l'Italie, il est toutefois bien conscient que le risque est transféré ailleurs. Le Conseil d'Etat rappelle par ailleurs que le canton n'est pas signataire de la déclaration conjointe II et n'est donc pas responsable de la mise en œuvre des mesures d'accompagnement.

En l'état, le canton ne peut que soutenir la mesure qui consiste à transporter le chlore dans des wagons-citernes les plus sûrs. Il s'emploiera ainsi à faire en sorte que le renouvellement de ces wagons spéciaux soit accéléré.

Actuellement, le chlore est transporté par des convois hebdomadaires de marchandises circulant à 40 km/h, limitant ainsi grandement tout risque de renversement. Par ailleurs, les CFF – responsables des manœuvres des convois en gare de Cornavin – se sont engagés, lors des travaux d'assainissement et de maintenance habituels, à retirer tous les obstacles éventuels qui pourraient faire courir un risque quelconque aux convois. Il sied également de relever que la circulation de ces convois évite le secteur sensible de la gare de la Praille.

Il est par ailleurs prévu qu'en novembre 2019 les moyens d'intervention cantonaux seront soumis à un test grandeur nature, dans le cadre d'une série d'exercices transfrontaliers portant sur la problématique nucléaire, radiologique, biologique et chimique (NRBC). Les scénarios NRBC de référence établis par la Confédération sont régulièrement analysés par le canton. Ce travail permet aux services d'intervention d'identifier les lacunes éventuelles de leurs dispositifs et de faire des propositions pour les combler.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Antonio HODGERS