

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Isabelle Pasquier, Delphine Klopfenstein Broggin, Yvan Rochat, Pierre Eckert, Mathias Buschbeck, Paloma Tschudi, Yves de Matteis, Frédérique Perler, Adrienne Sordet, Jean Rossiaud, Alessandra Oriolo

Date de dépôt : 26 août 2019

Proposition de motion

Une estimation plus juste des coûts induits par le transport du chlore

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- la volonté claire de la population genevoise de stopper le transport du chlore, un gaz extrêmement dangereux en cas d'accident, exprimée successivement par une pétition¹, l'adoption par le Grand Conseil unanime de la résolution « Stop au transport de chlore pour protéger la population et permettre la construction de logement »² et récemment réitérée par le Conseil d'Etat se déclarant « préoccupé par le transport de chlore à travers notre canton »³ ;
- le refus de l'initiative cantonale genevoise par le Parlement fédéral, satisfait par la signature de la déclaration conjointe (DC II)⁴ qui permet aux parties prenantes, à savoir l'industrie chimique, les CFF, les transporteurs et la Confédération, de « mettre en œuvre des mesures visant la réduction du risque induit par le transport de chlore [...]

¹ Pétition initiée par les Verts GE, VD, VS 15.2011 déposée à Berne le 4 mai 2015

² Résolution 783 adoptée le 19 février 2015 (88 pour, 0 contre, 2 abstentions) à Berne 15.304

³ Réponse du 8 mai 2019 à la question urgente écrite QUE 1024-A

⁴ Déclaration conjointe II signée en 2016 par l'association des industries Chimie Pharma Biotech, les CFF, l'association des transporteurs et la Confédération (OFT et OFEV) DC II

entraînant un affaiblissement de la pression publique en faveur d'une production locale »⁵ ;

- la différence d'appréciation des risques entre le canton et la Confédération, cette dernière se déclarant en 2019 satisfaite des mesures prises pour réduire les risques liés à ce transport, alors que le Conseil d'Etat réaffirme en mai que « le canton soutient clairement la production sur place »⁶ ;
- le fait que la quantité de chlore qui traverse Genève demeure très importante (19 000 tonnes en 2018), considérant la dangerosité de ce gaz en cas d'accident et la forte densité des quartiers traversés (30% de létalité un rayon de 2,5 kilomètres) ;
- les manœuvres engendrées par un changement de locomotive à Cornavin, résultant du nouvel itinéraire mis en place pour éviter La Praille ;
- les récentes déclarations de la Confédération, qui contribuent à faciliter l'importation du chlore, avec :
 - la mise en place partielle des engagements pris par les partenaires signataires de la déclaration, notamment l'« utilisation exclusive de wagons-citernes équipés de la meilleure sécurité » inscrite dans le DC en 2016⁷ comme objectif pour fin 2018, mais respectée que pour « 20 à 70% des wagons utilisés pour l'importation »⁸, et l'approvisionnement par l'Italie, jugée successivement comme « mis en œuvre » et comme « une ambition de l'industrie [...] non quantifiable à l'heure actuelle »⁹ ;
 - la suppression de la prescription demandant aux CFF d'éliminer les 432 obstacles identifiés comme source de danger en cas de déraillement d'un train de chlore, une mesure pourtant inscrite dans la DC II et chiffrée à 6,5 millions, une prescription jugée à présent « disproportionnée »¹⁰ ;

⁵ Rapport de la Confédération sur l'avancement de la phase I et feuille de route pour la phase II du 14 février 2019, page 11

⁶ Réponse du Conseil d'Etat à la QUE 1024-A

⁷ Art. 2.2 de la DC II qui dit : « 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 »

⁸ Rapport d'avancement de la phase I de la DC II, page 4

⁹ *Ibid.*, page 2

¹⁰ Déclaration du responsable prévention des accidents de l'OFEV à la SRF le 11 juin 2019, lien

- le non-respect du principe de causalité qui résulte de cette suppression, qui aurait, selon une publication de mai 2019 de la Confédération, contribué à augmenter le prix du transport du chlore et « pourrait inciter les fabricants à produire la matière première sur place »¹¹ ;
- le régime douanier favorable auquel il est soumis, « le chlore importé en provenance de l'Union européenne bénéficie d'un allègement douanier et les droits de douane à l'importation sont nuls »¹² ;
- finalement, le constat de Bernard Leutenegger du service urbanisme de l'existence d'« un déséquilibre flagrant entre, d'un côté, la liberté économique des entreprises et, de l'autre, les coûts énormes que cette liberté implique pour les collectivités »¹³,

invite le Conseil d'Etat

- à étudier et à évaluer de manière chiffrée les coûts financiers et humains en cas d'accident, comprenant le dispositif d'évacuation et de prise en charge, les dégâts possibles, l'impact sur la santé de la population riveraine et des personnes impliquées en cas d'accident ;
- à rendre publique cette évaluation afin qu'une appréciation plus juste de l'intérêt pour l'économie et la société à produire localement le chlore ou à l'importer puisse être réalisée.

¹¹ Article paru dans le magazine Environnement de l'OFEV 2 2019, [lien](#)

¹² Réponse du 14 novembre 2018, Interpellation Français [18.3868](#)

¹³ Cité par la Tribune de Genève du 22 décembre 2014, [lien](#)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

En 2018, 19 000 tonnes de chlore ont transité par le canton de Genève. Des trains chargés de ce gaz très réactif et toxique traversent chaque semaine le canton, incluant des manœuvres en gare Cornavin. Selon le rapport publié le 14 février par la Confédération¹⁴, la quantité a diminué d'un quart entre 2014 et 2018. Mais cette réduction est à mettre en perspective avec la forte augmentation qui a précédé (passant de 9466 t en 2006 à 25 717 t en 2014¹⁵).

	2000	2006	2010	2012	2014	2018
Chlore	7 236	9 466	20 512	24 000	25 717	19 000

2000 à 2014 : <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/48857.pdf> (page 5)

2018 : <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/56003.pdf> (page 8)

La quantité reste importante et les risques réels pour une région densément peuplée comme la métropole lémanique. « Chaque convoi expose quelque 840 000 personnes à un risque d'accident majeur », avaient clairement indiqué les Conseils d'Etat genevois et vaudois en 2016¹⁶. « Si un wagon libère tout son contenu, on estime que jusqu'à 30% des personnes à l'air libre décèdent dans un rayon de 2,5 km »¹⁷. Le Conseil d'Etat a confirmé en mai¹⁸ qu'« il est aussi préoccupé par le transport de chlore à travers notre canton », et précisé qu'« il soutient clairement la solution d'une production sur place », déplorant le fait qu'il n'a pas les bases légales pour aller dans ce sens.

En 2015, le Grand Conseil avait plébiscité (88 pour, 2 abstentions) la résolution 783 « Stop au transport de chlore pour protéger la population et permettre la construction de logements », une initiative cantonale adressée à

¹⁴ Rapport d'avancement de la phase I de la DC II

¹⁵ Rapport de synthèse sur l'analyse des mesures transport de chlore par wagons-citernes 2016 de la Confédération, page 5

¹⁶ Communiqué de presse de la Métropole lémanique du 16 septembre 2016

¹⁷ Pascal Stofer, responsable du Secteur accidents majeurs à la DGE cité par la Tribune de Genève du 22 décembre 2014, lien

¹⁸ Réponse du 8 mai 2019 à la question urgente écrite QUE 1024-A

l'Assemblée fédérale qui a été refusée par les Chambres¹⁹. Celles-ci ont considéré que la signature en 2016 d'une déclaration conjointe (DC II) entre la Confédération, les CFF, l'association des chargeurs et l'industrie chimique apportait une réponse suffisante pour réduire les risques²⁰. Qu'en est-il ?

Dans cette déclaration, les objectifs sont toutefois formulés de manière peu précise, la feuille de route ne fixe pas de calendrier de mise en œuvre. La possibilité de produire sur place est « étudiée ». C'est donc bien moins ambitieux que ce que prévoyait l'initiative parlementaire et les premières déclarations de la Confédération. Celle-ci avait en effet répondu à une motion d'Anne Mahrer que « le Conseil fédéral voit une urgence à diminuer ce transport (de chlore) autant que possible »²¹.

Une position qui semble avoir changé. La Confédération a annoncé ce printemps que « la construction d'installation de production de chlore à proximité des consommateurs (industriels), souvent réclamée afin de réduire les risques, n'est pas à l'ordre du jour pour l'instant »²². Le bilan intermédiaire publié le 14 février 2019 fait état d'une amélioration de la sécurité grâce à des mesures organisationnelles. Ainsi, le changement de locomotive a lieu à présent à Cornavin, les trains ne passent donc plus par La Praille, un vrai bénéfice pour le développement de la rive gauche. Le chlore en provenance de France est, de plus, acheminé par train spécial hebdomadaire circulant de nuit et à une vitesse maximale de 40 km/h vers le Valais. Cette situation semble convenir à la Confédération.

Elle a indiqué en juin qu'elle renonce à des mesures supplémentaires pourtant prévues par la DC II, notamment la suppression systématique des 432 obstacles identifiés sur le réseau ferroviaire pouvant endommager le réservoir d'un wagon-citerne en cas de déraillement et provoquer une fuite. Leur élimination était évaluée dans le rapport à 6,5 millions de francs. La Confédération a suspendu cette mesure. Ceci alors que l'utilisation des wagons-citernes les plus sûrs disponibles, prévue par la déclaration conjointe, est mal respectée. Le rapport de février indique qu'« entre 20 et 70% des wagons utilisés pour l'importation satisfont aux nouvelles exigences ». La DC II indiquait pourtant que « l'industrie s'engage à ne plus acquérir de chlore – le plus rapidement possible mais au plus tard à partir du 1^{er} janvier

¹⁹ Initiative cantonale 15.304, [lien](#)

²⁰ Déclaration [DC II](#)

²¹ Motion Mahrer 15.3395, [lien](#)

²² Magazine Environnement de l'OFEV 2 2019, [lien](#)

2019 – qu’auprès de fournisseurs procédant au transport à l’aide de wagons-citernes qui sont équipés de la meilleure technique de sécurité disponible »²³.

Une question de coût

En mai, la Confédération indiquait dans le journal de l’OFEV qu’« en vertu du principe du pollueur-payeur, les dépenses relatives à la sécurité doivent entièrement être répercutées sur les coûts du transport. La hausse des prix du chlore qui en résulte pourrait inciter les fabricants à produire la matière première sur place »²⁴. A ce jour en effet, l’industrie valaisanne n’est pas intéressée à produire localement. Pour rappel, du chlore était produit en Valais jusqu’en 2004, date à laquelle l’industrie bâloise a, elle, réinvesti dans une installation de production locale. A présent, cette option est considérée comme non rentable par les entreprises. Ceci d’autant que le chlore importé de France, d’Italie ou d’Allemagne est considéré là-bas comme un déchet. Son coût pour l’industrie valaisanne se résume donc essentiellement à son transport.

De plus, la Confédération ne prélève aucun droit de douane à l’importation de chlore, ce gaz en provenance de l’Union européenne bénéficie d’un allègement, comme le Conseil fédéral l’a précisé en novembre 2018 à une réponse du conseiller aux Etats Français.

Un enjeu clairement politique

Dans le rapport du 14 février 2019, la Confédération indique que la pratique ne changera pas tant qu’aucun accident tragique ne la poussera à légiférer. Pour rappel, la DC II avait été signée suite au déraillement d’un train transportant des matières dangereuses à Daillens en mars 2015. En page 12 du 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. »²⁵

Nous ne souhaitons pas attendre qu’un accident ait lieu pour susciter le débat politique. Nous ne souhaitons pas attendre qu’un accident survienne pour que les répercussions financières et humaines soient évaluées. D’autant

²³ Déclaration DC II, page 3

²⁴ Magazine Environnement de l’OFEV 2 2019, lien

²⁵ Rapport d’avancement de la phase I de la DC II, page 12

que la Confédération, chargée de la situation en cas d'accident majeur, a indiqué dans le rapport du 14 février qu'« un accident majeur impliquant le rejet de chlore pourrait rapidement dépasser les capacités d'intervention du canton concerné (ou dépasser ses limites cantonales) une coordination régionale et intercantonale des moyens d'intervention est indispensable. Elle n'a pas fait l'objet d'un contrôle jusqu'ici. La plateforme intercantonale de coordination ABC en aurait la compétence, d'après le descriptif des tâches, mais elle ne dispose pas des ressources nécessaires. »²⁶

Dans sa réponse à la question urgente, le Conseil d'Etat a indiqué qu'un test grandeur nature d'intervention en cas d'accident était prévu en novembre 2019. Nous considérons que le Conseil d'Etat doit procéder en parallèle à une évaluation chiffrée des coûts afin que le politique soit en mesure de choisir en connaissance de cause si le transport de ce déchet d'industrie par la région lémanique pour alimenter l'industrie chimique valaisanne est sensé.

²⁶ Rapport d'avancement de la phase I de la DC II, page 6