

Date de dépôt : 30 avril 2015

Réponse du Conseil d'Etat

**à la question écrite urgente de Mme Christina Meissner :
Transport de matières dangereuses par route : quelles
conséquences sur la construction de logements ?**

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 17 avril 2015, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Le transport de chlore par rail, telle une épée de Damoclès, pèse sur la sécurité des personnes vivant à proximité des itinéraires empruntés pour le transport de cette dangereuse substance. Les risques inhérents à ce transport, considérés autrefois comme acceptables, sont aujourd'hui considérés comme excessifs notamment avec l'urbanisation croissante de notre canton et de notre pays. Récemment, le transport par rail de ce gaz dangereux a fait l'objet de nombreuses interventions suite aux précisions du conseiller d'Etat chargé du DALE indiquant que l'Etat de Genève avait l'interdiction de construire 6900 logements à proximité des voies ferrées.

Une matière dangereuse est une substance qui, par ses caractéristiques physico-chimiques, toxicologiques, ou bien par la nature des réactions qu'elle est susceptible de produire, peut présenter des risques pour l'homme, les biens et/ou l'environnement.

Le chlore n'est bien évidemment pas la seule matière dangereuse qui transite dans notre canton. La grande majorité des substances dangereuses ne sont d'ailleurs pas transportées par rail, mais par route (80%). Des substances telles que du nitrate d'ammonium, du propane, de la soude, des explosifs, des engrais, des carburants circulent sur nos routes en exposant les riverains à des risques d'accidents toujours plus nombreux avec la hausse de la densité de la population et la saturation de nos axes routiers.

Conformément aux prescriptions de l'ordonnance sur les accidents majeurs, les autorités sont tenues d'évaluer régulièrement les risques que représentent les routes de grand transit pour l'homme et l'environnement, et de prendre au besoin les mesures qui s'imposent pour écarter les risques excessifs. Elles doivent en particulier accorder l'attention requise au transport de marchandises dangereuses.

La construction de logements le long des axes ferroviaires où transitent des substances dangereuses implique dorénavant de prendre des mesures plus sévères. Nos autorités semblent avoir pris conscience des risques encourus par le transport de ces substances par rail. Le revers de la médaille est double : le coût des logements qui doivent obéir à des mesures préventives devient prohibitif et ces logements ont de plus en plus tendance à ressembler à des bunkers dans lesquels la vie n'est peut-être pas des plus réjouissantes.

Le droit relatif au transport de marchandises dangereuses par route et celui concernant le transport de ces marchandises par le rail concordant pour l'essentiel, mes questions sont les suivantes :

- 1. **Quelles sont les routes du canton de Genève concernées par le transport de matières dangereuses ? Existe-t-il un plan ou une liste des routes concernées ?***
- 2. **Quelles conséquences et contraintes cela implique-t-il sur la construction de logements le long de ces routes (par exemple : fenêtres qui ne doivent pas pouvoir s'ouvrir) ?***

Je remercie le Conseil d'Etat pour ses réponses.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

1. Quelles sont les routes du canton de Genève concernées par le transport de matières dangereuses ? Existe-t-il un plan ou une liste des routes concernées ?

Les routes assujetties à l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) dans le canton de Genève sont :

- autoroute N1 dans son intégralité, y compris la voie centrale de la route des Jeunes;
- RC1 (quai de Cologny – route de Thonon);
- RC2 (route de Genève – route de Chêne);
- RC3 (route de Saint-Julien – route du Val d'Arve – avenue Louis-Aubert – chemin Rieu);
- RC4 (route de Chancy);
- RC5 (avenue de Châtelaine – route de Vernier – route du Nant-d'Avril);
- RC6 (route de Meyrin);
- RC7 (route de Ferney);
- RC8 (route de Lausanne);
- RC20 (route de Vézenaz – route d'Hermance);
- RC22 (plateau de Frontenex – route de Vandœuvres);
- RC23 (avenue de Tronchet – route de Jussy);
- RC24 (route de Malagnou – route Blanche);
- RC26 (route de Veyrier);
- RC28 (route de Drize – route d'Annecy);
- RC31 (route du Mandement);
- RC32 (route de Pré-Bois);
- RC33 (avenue Louis-Casaï);
- RC38 (avenue du Pailly – avenue de l'Ain – route du Pont-Butin – avenue des Commune-Réunies);
- RC70 (route d'Avully).

2. *Quelles conséquences et contraintes cela implique-t-il sur la construction de logements le long de ces routes (par exemple : fenêtres qui ne doivent pas pouvoir s'ouvrir) ?*

Selon le Guide de planification « Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs », publié par la Confédération (DETEC) en octobre 2013, les principes d'aménagement suivants sont recommandés dans les périmètres de consultation de 100 m de part et d'autre d'une route assujettie à l'OPAM :

- pas d'établissements sensibles (crèche, EMS, clinique, école);
- pas d'habitat concentré;
- éloigner les bâtiments au maximum de la route;
- bâtiments massifs et étanches;
- limiter le nombre de personnes dans les bâtiments;
- prévoir des surfaces perméables entre la route et les bâtiments;
- les entrées normales doivent être les chemins de fuite naturels, à l'opposé de la route;
- prévoir les affectations les moins sensibles du côté de la route : dépôts, locaux techniques, sanitaires;
- limiter le nombre de fenêtres;
- façades et fenêtres résistantes au feu, ces dernières dans la mesure du possible non ouvrantes.

Il s'agit de mesures qui ont pour but de réduire au maximum l'ampleur des effets d'un accident majeur sur la population. La question de savoir lesquelles de ces mesures sont appropriées dépend de chaque situation concrète, en particulier de l'importance du trafic de matières dangereuses.

Les quantités de matières dangereuses transportées par la route sont plus faibles mais plus fréquentes que celles transportées par le rail. Un accident routier aura donc des conséquences moins graves qu'un accident ferroviaire, bien qu'il soit plus probable.

A Genève, les matières dangereuses transportées par route sont essentiellement l'essence et le mazout. Les autres matières le sont en quantité significativement plus faibles. On vise donc à protéger en premier lieu contre les effets de l'essence, plus dangereuse que le mazout car plus inflammable, dont les effets ne dépassent en général pas 50 m.

Les matières dangereuses étant transportées durant la journée alors que l'occupation maximale des logements a lieu la nuit, cette relative non-simultanéité réduit également le risque d'accident majeur.

Pour chaque projet, le risque est évalué et les mesures de protection adéquates mises en œuvre, en collaboration entre le service de l'environnement et des risques majeurs, l'aménagement du territoire et les promoteurs.

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 :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP