

## Motion 2580

### 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 pétition<sup>1</sup>, 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 »<sup>2</sup> et récemment réitérée par le Conseil d'Etat se déclarant « préoccupé par le transport de chlore à travers notre canton »<sup>3</sup> ;
- le refus de l'initiative cantonale genevoise par le Parlement fédéral, satisfait par la signature de la déclaration conjointe (DC II)<sup>4</sup> 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 [...] entraînant un affaiblissement de la pression publique en faveur d'une production locale »<sup>5</sup> ;
- 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 »<sup>6</sup> ;
- le fait que la quantité de chlore qui traverse Genève demeure très importante (19 000 tonnes en 2018), considérant la dangerosité de ce gaz

---

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

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

<sup>3</sup> Réponse du 8 mai 2019 à la question urgente écrite QUE 1024-A

<sup>4</sup> 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

<sup>5</sup> 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

<sup>6</sup> Réponse du Conseil d'Etat à la QUE 1024-A

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 2016<sup>7</sup> comme objectif pour fin 2018, mais respectée que pour « 20 à 70% des wagons utilisés pour l'importation »<sup>8</sup>, et l'approvisionnement par l'Italie, jugé successivement comme « mis en œuvre » et comme « une ambition de l'industrie [...] non quantifiable à l'heure actuelle »<sup>9</sup> ;
  - 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 »<sup>10</sup> ;
  - 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 »<sup>11</sup> ;
  - 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 »<sup>12</sup> ;
- finalement, le constat de Bernard Leutenegger du service urbanisme de l'existence d'« un déséquilibre flagrant entre, d'un côté, la liberté

---

<sup>7</sup> 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<sup>er</sup> 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> Rapport d'avancement de la phase I de la DC II, page 4

<sup>9</sup> *Ibid.*, page 2

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

<sup>11</sup> Article paru dans le magazine *L'Environnement* de l'OFEV 2 2019, lien

<sup>12</sup> Réponse du 14 novembre 2018, Interpellation Français 18.3868

économique des entreprises et, de l'autre, les coûts énormes que cette liberté implique pour les collectivités »<sup>13</sup>,

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.

---

<sup>13</sup> Cité par la *Tribune de Genève* du 22 décembre 2014, [lien](#)