

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

OTIF/RID/CE/2011/6

4 octobre 2011

Original : français

RID : **50^e session de la Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses**
(Malmö, 21 – 25 novembre 2011)

Objet : **Déclaration conjointe de juin 2002**

Communication de la Suisse

Documents connexes :

Rapport final de la 39^{ème} session de la Commission d'experts du RID A 81-03/501.2003, par. 82 à 133, documents informels INF.CH1 et INF.CH2 de la 39^{ème} session de la Commission d'experts du RID

1. Le 27 juin 2002, le Chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), le représentant de la Société suisse des industries chimiques (SSIC) et le représentant des Chemins de fer fédéraux (CFF) signaient la « déclaration conjointe » dans laquelle les trois parties s'engageaient à réduire les risques inhérents au transport de matières dangereuses sur le territoire de la Confédération par la mise en œuvre de mesures concrètes sur une base volontaire.
2. Cet accord a été communiqué à la Commission d'experts du RID par le biais de deux documents informels mis à l'ordre du jour de la 39^{ème} session : INF.CH1 et INF.CH2 (voir Annexe).
3. Les mesures convenues dans cet accord ont donné lieu à un intense débat à la Commission d'experts du RID comme le reflètent les paragraphes 82 à 133 du rapport final de la 39^{ème} session qui s'est tenue à Berne en novembre 2002.

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Neuf années après signature de l'accord, où en sommes-nous ?

4. Depuis la signature de cet accord et conformément à celui-ci, les parties se sont rencontrées une fois par an pour en contrôler la mise en œuvre. Lors de la dernière réunion, en mai 2011, les participants ont constaté que les objectifs de sécurité ont été atteints et qu'un monitoring du transport des matières dangereuses pouvait se substituer à des réunions annuelles de suivi.
5. La diminution des risques par l'optimisation de l'itinéraire s'est avérée être au quotidien davantage un vœu qu'une réalité. En effet, le choix d'itinéraires est restreint et se heurte aux contraintes de l'exploitation ferroviaire.
6. En revanche, l'objectif de diminuer les risques du transport de chlore par le recours à des wagons-citernes plus sûrs a été atteint : A fin 2010, pratiquement toutes les importations en Suisse ont été effectuées avec des wagons conformes aux prescriptions introduites dans le RID depuis la signature de l'accord, en avance sur les délais consentis dans les mesures transitoires pour les wagons existants :
 - Tampons anti-crash à absorption d'énergie selon la disposition spéciale TE 22 du 6.8.4 b) RID.
Date limite selon le RID : 31.12.2012.
 - Dispositif anti-chevauchement ou protection de la citerne selon la disposition spéciale TE 25 du 6.8.4 b) RID.
Date limite selon le RID : 31.12.2014.
7. A l'heure de la rédaction de ce document la décision prise par la Commission d'experts du RID d'introduire la détection de déraillement sur les wagons-citernes transportant des matières très dangereuses est toujours en attente d'un accord avec la Commission Européenne. Les trois parties signataires de la « déclaration conjointe » restent convaincues par l'efficacité de la mesure. Une société suisse de location de wagons, consciente que la détection de déraillement appartient désormais à l'état de la technique de sécurité ferroviaire, en équipe volontairement ses wagons.
8. La signature de la « déclaration conjointe » en juin 2002 a eu pour effet bénéfique d'avancer de plusieurs années l'introduction généralisée de wagons-citernes plus sûrs pour le transport de chlore sur le territoire national et de tester les détecteurs de déraillement dans les conditions très dures de l'exploitation ferroviaire.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Sécurité accrue pour les marchandises dangereuses transportées par le rail

Le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer sera encore plus sûr à partir de 2003. Les risques jugés inacceptables seront éliminés progressivement d'ici à 2010. MM. Moritz Leuenberger, ministre de l'environnement et des transports, Benedikt Weibel, président de la direction des CFF, et Beat Moser, directeur de la Société suisse des industries chimiques SSIC, ont signé aujourd'hui une déclaration dans ce but: elle prévoit des mesures préventives librement consenties par la chimie et par les CFF ainsi que des adaptations de la législation en vigueur visant à améliorer la sécurité.

Le but du paquet de mesures signé aujourd'hui consiste à écarter autant que possible les risques jugés inacceptables qui vont de pair avec le transport de marchandises dangereuses par le rail. Quelque 34 kilomètres du réseau ferroviaire suisse sont concernés (cf. encadré): la probabilité d'un accident y est certes faible, mais les atteintes en résultant pour les personnes et l'environnement peuvent être très graves. Ce paquet de mesures visant une amélioration de la sécurité a été élaboré à la demande du DETEC, sous la direction de l'OFEFP, et de concert avec des représentants des autorités fédérales (Office fédéral des transports, OFT, Office fédéral des routes, OFROU), des Chemins de fer fédéraux (CFF) et de la Société suisse des industries chimiques (SSIC).

Mesures librement consenties et adaptations de la législation

Les premières mesures seront mises en œuvre le plus tôt possible. L'industrie chimique suisse renoncera volontairement, dès le 1er janvier de l'année prochaine, à transporter régulièrement du chlore dans des wagons-citernes sur le réseau helvétique, notamment entre le Nord-Ouest du pays et le Valais. Du coup, le transport de chlore en Suisse se trouvera réduit d'un quart. D'ici au 1er janvier 2003 également, les CFF installeront de leur propre chef des détecteurs de déraillement sur 623 wagons-citernes circulant sur leur réseau.

Les mesures au plan législatif prévoient des modes d'exploitation spécifiques, des améliorations des wagons-citernes ainsi que des interdictions (cf. déclaration conjointe). Les risques engendrés par les deux gaz toxiques que sont le chlore et le dioxyde de soufre seront réduits progressivement. Dès 2006, ces substances dangereuses ne pourront plus être transportées que sous certaines conditions très strictes (convois ou wagons-citernes spéciaux). Dès 2010, il sera obligatoire d'utiliser dans tous les cas des wagons-citernes spéciaux notablement plus sûrs. La Suisse va par ailleurs intervenir au plan international pour que la sécurité technique des wagons-citernes soit améliorée. Le phosgène fait l'objet d'une interdiction: actuellement, ce composé chimique extrêmement toxique n'est pas transporté dans des wagons-citernes, mais seulement en petites quantités. Il y a lieu d'inscrire cette pratique dans la législation d'ici au 1er janvier 2004 au plus tard.

La mise en œuvre de ces mesures coûtera environ sept millions de francs. Les CFF doivent acquérir des détecteurs de déraillement et les transporteurs suisses de marchandises dangereuses des wagons-citernes plus sûrs.

Nouvelle amélioration d'un standard de sécurité déjà élevé

La déclaration conjointe de la SSIC, des CFF et du DETEC énumère et détaille les mesures prévues. Elle relève en outre que le niveau de sécurité dont bénéficie le transport des marchandises dangereuses par le rail est déjà très élevé en comparaison internationale, mais qu'il peut encore être amélioré par les efforts à consentir en commun. La déclaration prévoit également l'élaboration de mécanismes de contrôle et de sanction.

Des mesures d'accompagnement visent finalement à empêcher que le transport de chlore et de dioxyde de soufre soit transféré sur la route. A l'heure actuelle, les transports de grandes quantités s'effectuent uniquement par wagons-citernes, sur le rail où le risque d'accident est plus faible que sur la route. C'est pourquoi il est prévu d'interdire d'ici à 2004 le transport par route de ces deux gaz liquéfiés sous pression et du phosgène dans des conteneurs de poids net supérieur à 1000 kg.

Berne, le 27 juin 2002

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

Secrétariat général du DETEC.
Palais fédéral Nord.
Koehnergasse 10. 3003 Berne

Le risque est jugé inacceptable sur 34 kilomètres de voie ferrée

Le transport des marchandises dangereuses est régi par l'ordonnance du 1er avril 1991 sur les accidents majeurs (OPAM), adoptée suite à l'accident survenu à Schweizerhalle (Bâle) en 1986; elle a pour but de protéger la population et l'environnement des graves dommages résultant d'accidents majeurs. En août 2001, l'OFEFP a introduit des directives, fondées sur l'OPAM, pour les itinéraires sur lesquels des marchandises dangereuses sont transportées. Désormais, les risques existants peuvent être évalués selon des critères homogènes dans toute la Suisse.

Ces « Critères d'appréciation II pour l'ordonnance sur les accidents majeurs » distinguent trois classes de risque:

1. le domaine inacceptable;
2. le domaine intermédiaire;
3. le domaine acceptable.

Le paquet de mesures prévu doit faire passer les risques inacceptables au-dessous du seuil critique afin qu'ils relèvent du domaine intermédiaire. Les tronçons présentant le risque le plus élevé se trouvent là où de grandes quantités de marchandises dangereuses sont transportées à travers des régions densément peuplées. La vue d'ensemble actualisée des risques montre que 34 kilomètres de voie ferrée présentent encore un risque inacceptable – alors qu'une première estimation sommaire avait conclu à 135 kilomètres.

Motif principal de cette différence: des chiffres plus précis montrent que les accidents sont en régression depuis quelques années, grâce à différentes mesures comme les dispositifs de contrôle des trains. En outre, on dispose actuellement de données plus précises sur le type et la quantité de marchandises dangereuses transportées.

Berne, le 27 juin 2002

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

Secrétariat général du DETEC.
Palais fédéral Nord.
Kochergasse 10. 3003 Berne

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

INF. CH-2
14.11.2002

Original : Français/Allemand

RID : 39^{ème} session de la Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses
(Berne, 18-21.11.2002)

Objet : Déclaration conjointe de la Société suisse des industries chimiques (SSIC), des Chemins de fer fédéraux SA (CFF SA) et du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DE-TEC) sur la réduction des risques inhérents au transport de marchandises dangereuses à très haut potentiel de dommages tels le chlore et le dioxyde de soufre

Communication de la Suisse

Le rail est un moyen de communication sûr et bien adapté au transport de marchandises dangereuses en grandes quantités. Mais on ne peut jamais exclure totalement l'éventualité d'un accident qui aurait de graves répercussions sur la population et sur l'environnement. Quiconque participe à un transport de cette nature est tenu d'entreprendre tout ce qui est nécessaire pour éviter ces accidents. Seuls des efforts communs, inscrits dans le contexte international, permettent d'améliorer un niveau de sécurité déjà élevé. Pour ces raisons, nous convenons de ce qui suit:

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'Office central ne dispose que d'une réserve très restreinte.

1. Mesures

1.1 Itinéraires à risque minimum

A partir du 1.1.2003 au plus tard, l'industrie chimique suisse organise l'approvisionnement en chlore de façon à minimiser les risques lors du transport par chemin de fer. A cet effet, elle prend notamment en compte la longueur du trajet ainsi que les particularités et les environs de l'itinéraire. Les CFF SA l'aident à planifier des itinéraires optimisés.

Ces mesures font l'objet d'un controlling, prévu au point 3, pour garantir que le risque a bien été réduit comme exigé.

1.2. Détecteurs de déraillement

D'ici au 1.1.2003, les CFF SA équipent de détecteurs de déraillement 623 wagons-citernes qui circulent sur leur réseau. Ils procèdent à la sélection en considérant leur contribution au trafic sur le territoire helvétique ainsi que la dangerosité des substances qu'ils transportent.

1.3 Amélioration de la sécurité technique des wagons-citernes transportant du chlore et du dioxyde de soufre

A partir du 1.1.2006 si possible, mais au plus tard dès le 1.1.2010, le chlore et le dioxyde de soufre en unités de plus de cinq tonnes ne peuvent plus être transportés que dans des wagons-citernes améliorés ou autres grands conteneurs soumis à des exigences de sécurité notablement plus sévères.

Le DETEC veille à communiquer au plus tard le 1.1.2003 les exigences de sécurité auxquelles sont soumis les wagons-citernes améliorés et autres grands conteneurs destinés à transporter du chlore et du dioxyde de soufre. Il modifie les prescriptions en la matière afin qu'à partir du 1.1.2010 le chlore et le dioxyde de soufre ne puissent plus être transportés en Suisse que dans des wagons-citernes améliorés.

Le DETEC collabore avec les autres Parties à la présente déclaration pour promulguer ces prescriptions.

1.4 Transport de chlore et de dioxyde de soufre par trains spéciaux

Si du chlore ou du dioxyde de soufre en unités de plus de cinq tonnes est transporté à partir du 1.1.2006 et jusqu'à l'entrée en vigueur des prescriptions mentionnées au point 1.3 (soit jusqu'au 1.1.2010) dans des wagons-citernes ou autres grands conteneurs qui ne répondent pas encore aux nouvelles exigences de sécurité, le transport ne peut être effectué que par des convois de taille restreinte (au maximum trois wagons transportant du chlore plus les éventuels wagons de sûreté) roulant à une vitesse maximale de 60 km/h, de préférence pendant la nuit.

Il incombe au DETEC de modifier les prescriptions pertinentes en conséquence.

1.5 Transport de phosgène

Il y a lieu de rendre obligatoire en Suisse, et si possible en Europe, la pratique appliquée dans la zone d'influence des CFF SA qui consiste à ne pas transporter de phosgène dans des wagons-citernes ou autres conteneurs.

Le DETEC modifie l'ordonnance relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer (RSD) de telle manière qu'il soit interdit, à partir du 1.1.2004, de transporter du phosgène dans des wagons-citernes ou autres conteneurs. Il propose en outre une révision dans ce sens du règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (RID).

Les CFF SA s'engagent dès maintenant à ne pas transporter de phosgène dans des wagons-citernes ou autres conteneurs dans leur zone d'influence.

1.6 Mesures d'accompagnement pour la route

Les mesures qui précèdent ne doivent pas avoir pour effet de déplacer sur la route les transports de chlore, de dioxyde de soufre et de phosgène qui étaient effectués jusqu'à présent par chemin de fer.

Le DETEC demande au Conseil fédéral de modifier dans les délais utiles l'ordonnance relative au transport de marchandises dangereuses par route (SDR) dans le but d'interdire, à partir du 1.1.2004, le transport par route de chlore, de dioxyde de soufre et de phosgène dans des conteneurs de poids net supérieur à 1000 kg.

1.7 Prescriptions internationales pour le transport d'autres marchandises dangereuses

Il y a lieu d'accroître la sévérité des prescriptions internationales relatives à la sécurité technique des wagons-citernes qui transportent d'autres marchandises dangereuses.

Le DETEC propose aux commissions internationales compétentes pour édicter les prescriptions relatives aux wagons-citernes et autres conteneurs (p. ex. réunion commune RID/ADR) des améliorations de la sécurité technique (p. ex. résistance des parois) des wagons-citernes et autres conteneurs qui servent à transporter des marchandises dangereuses toxiques ou inflammables et présentant un risque important.

Les CFF SA et la SSIC soutiennent les requêtes du DETEC dans leurs sphères d'influence.

Les CFF SA demandent à l'Union internationale des chemins de Fer (UIC), qui est responsable des normes internationales relatives au châssis des wagons-citernes, des améliorations de la sécurité technique du châssis des wagons-citernes qui servent à

transporter des marchandises toxiques et inflammables et présentant un risque important.

2. Révision

La présente déclaration repose sur le postulat que la législation relative à la sécurité en vigueur à l'heure actuelle reste inchangée, à moins que des modifications soient proposées explicitement dans la déclaration. Si la législation en la matière subit des changements qui dépassent ce cadre, il y a lieu de réexaminer la présente déclaration et de l'adapter si nécessaire.

3. Controlling

Les Parties se rencontrent à intervalles réguliers (au moins une fois par an) pour contrôler la mise en œuvre des mesures prévues par la présente déclaration.

Si le DETEC constate que l'une des autres Parties ne prend pas certaines mesures au sens de la présente déclaration ou ne les prend pas à temps, il se réserve le droit de les prescrire ou d'assurer d'une autre manière la contribution à la politique de sécurité.

3003 Berne, le 27 juin 2002

Société suisse des industries chimiques

Beat Moser, directeur Richard Gamma, vice-directeur

Chemins de fer fédéraux SA

Benedikt Weibel, président de la direction

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

Moritz Leuenberger, conseiller fédéral