

# **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  
(DETEC)**

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**

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:

## **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