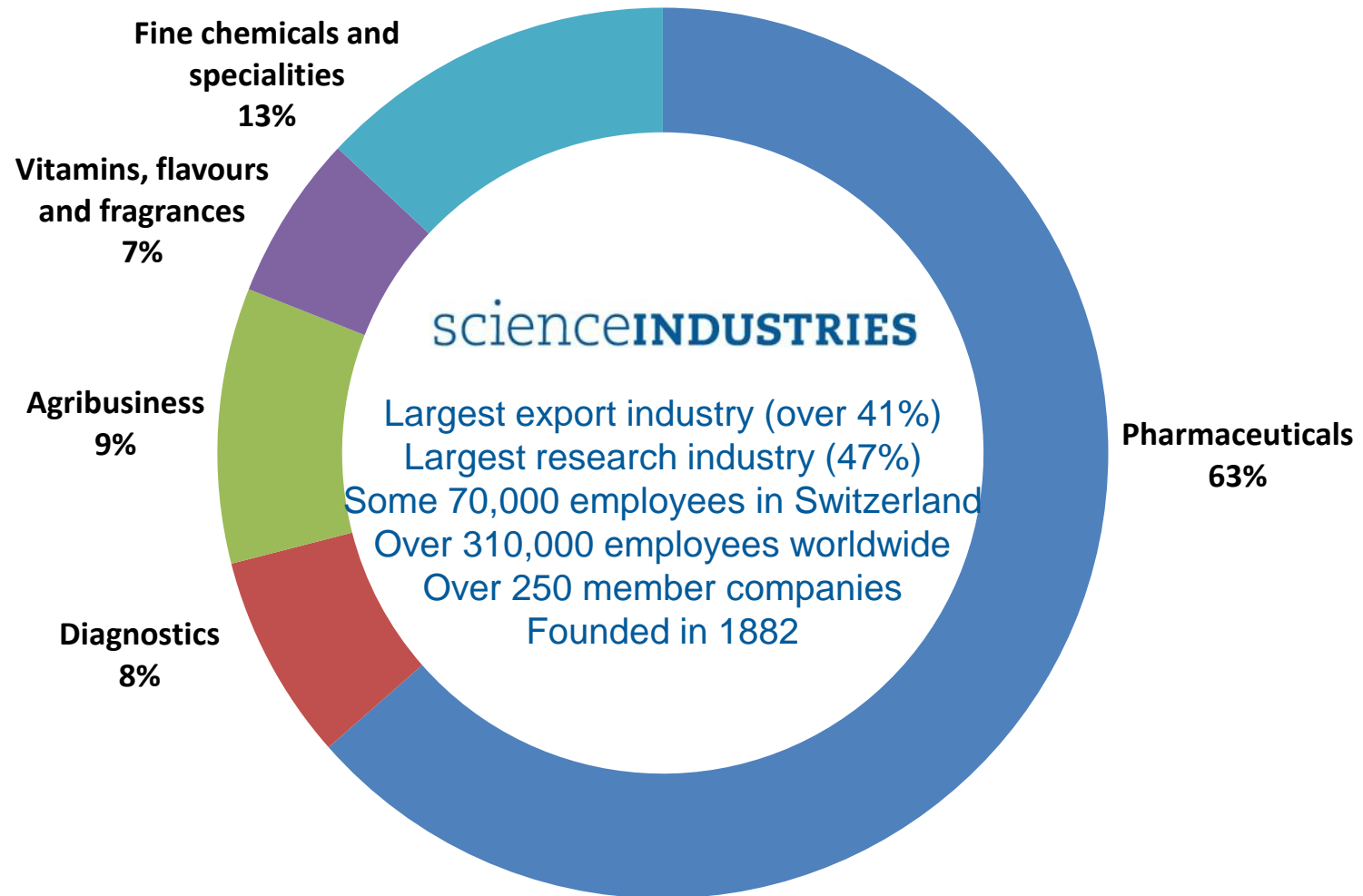


Transport of Chlorine by Rail in Switzerland

Informative meeting of VCI
6 November 2017 Frankfurt

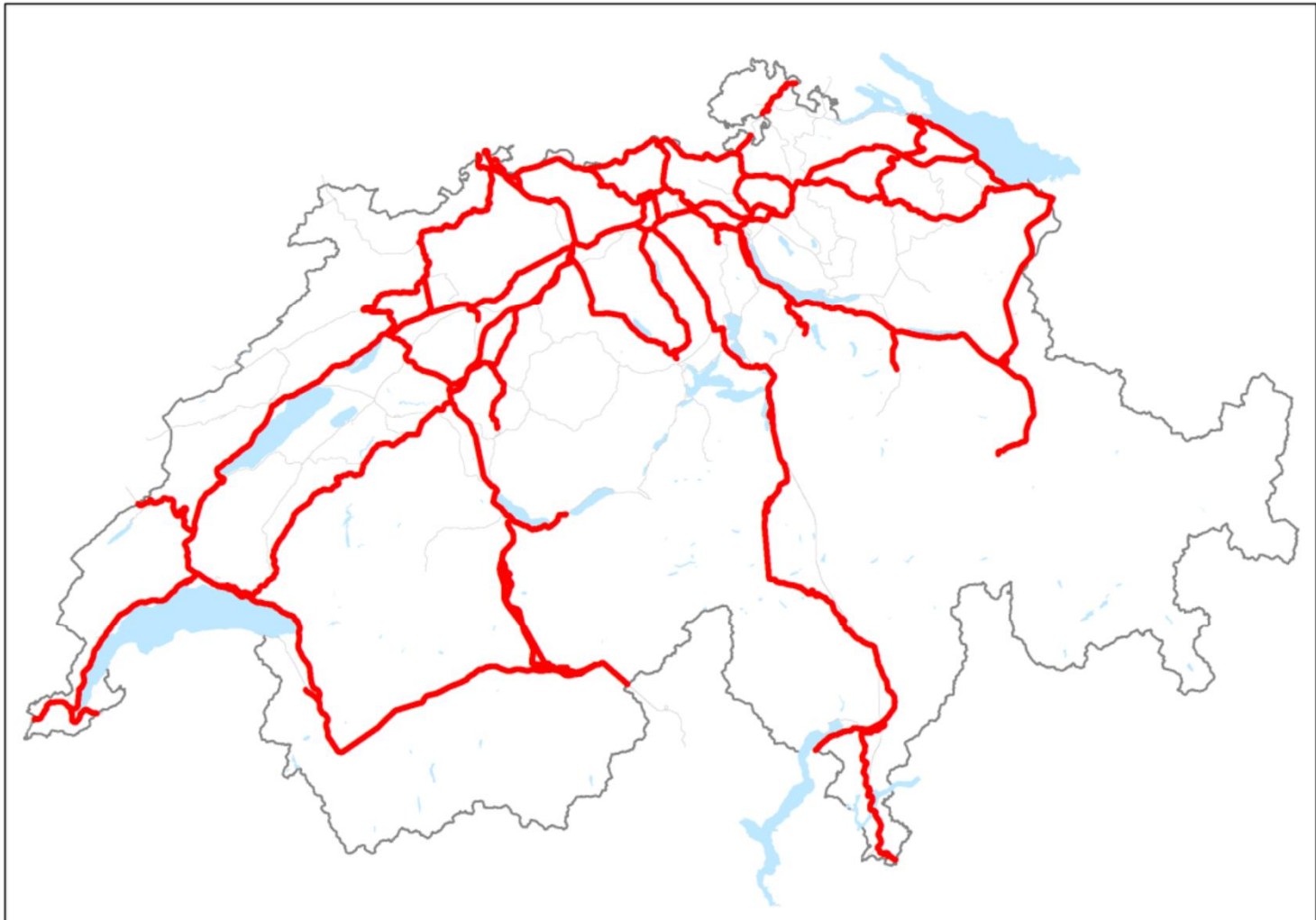
Leading Swiss Business Association



A few facts to begin with

- Approx. 20'000 tons of Chlorine are imported into Switzerland each year
- The main suppliers are in Southern France and therefore a significant percentage is imported via Geneva and transported along the Lake of Geneva to the consignees in the region of Valais
- The construction of 7'000 appartements along the Lake of Geneva is impacted due to the potential risk caused by chlorine transports and the «Major Accidents Ordinance (MAO)»

Chlorine-Transports in Switzerland



Some History

- In 2002 the chemical industry signed a «Common Declaration» together with the Swiss government and Swiss railways (SBB)
- Agreed measures:
 - SGCI (scienceindustries): selection of closer suppliers resulting in shorter transports
 - SBB: railcars must be equipped with Derailment detectors
 - Swiss Government:
 - Efforts to develop standards for improved chlorine railcars
 - reduce the permissible quantities per packaging on roads (1000 kg Nett)

New Discussions

- With a letter dated 16 August 2013 scienceindustries was invited by the «Head Security and Quality» of Swiss Railways to a meeting.
Topic: «*Future Chlorine Transports by Rail in Switzerland*»
- 17 October 2013 a first meeting of SBB, the companies involved and scienceindustries took place
- According to a risk analysis of SBB there seems to be a «non-acceptable risk along the lake of Geneva from 2020»
- SBB sent strong signals of "zero risk" for that specific transport. This should be achieved by on-site production of chlorine instead of transport.

New Discussions

- Discussions on CEO-Level (between SBB and member companies)
- It was agreed to involve the local authorities in these discussions
- 19 September 2014: Formation of a Working Group chaired by the «Federal Office for the Environment - FOEN»

The Chlorine Project Team

Three sub-groups were formed:

- I: Safety precautions in the surrounding
- II: On-site production
- III: Transport regulations

Media

- Swiss media became aware of the ongoing discussions: several reports in newspapers and on television followed
- Even Mr Helmut Rein - Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure in Bonn (DG Division) was contacted by German newspapers
- On 25 April 2015 six railcars derailed in Daillens (near Lake of Geneva): 25 tons of sulphuric Acid and a small amount of sodium hydroxide leaked from these railcars: nobody was injured - Chlorine was not involved.
- This event led to several political activities: among others the canton of Geneva and the Green party submitted a proposal to prohibit the transport of chlorine by rail in Switzerland!

10 mai 2015 | Le Matin Dimanche

SUISSE | /

«L'industrie doit renforcer la sécurité des wagons de transports à risques»

Catastrophe La fronde politique contre les produits dangereux sur le rail s'élargit. C'est au tour de la ministre vaudoise des Transports Nuria Gorrite de donner de la voix.

Dominique Botti
dominique.botti@lematin.ch

Et si l'accident ferroviaire de Daillens (VD) était celui de trop? Le 25 avril, un convoi de marchandises dérailla. Un wagon-citerne déversa 25 tonnes d'acide sulfurique dans la nature. On a évité le pire: le drame a eu lieu de nuit et en pleine campagne. «Mais si cela avait été du chlore en ville de Genève, il y aurait eu une dizaine, voire une centaine de morts», affirme Antonio Hodggers, Le conseiller d'Etat genevois est un des premiers à avoir mis sur la table la question des risques du transport ferroviaire des matières dangereuses en zone urbaine. En Suisse, par année, 15 millions de tonnes de ce type de produits menacent les habitations. Depuis l'accident de Daillens, la fronde politique contre ce danger semble s'être élargie.

C'est aujourd'hui la ministre vaudoise des Transports, Nuria Gorrite, qui donne de la voix. «Ces convois ferroviaires de produits chimiques doivent être compris comme une menace majeure contre la population. Il faut arrêter de minimiser ces risques», dénonce la magistrate.

Les premiers éléments de l'enquête sur l'accident de Daillens ciblent le matériel roulant: un wagon-citerne étranger a perdu sa boîte d'essieu et ses suspensions. Ce fait confirme le point de vue de la ministre des

Transports. Selon elle, la question centrale est l'état des véhicules ferroviaire qui appartiennent aux entreprises privées. Les normes sécuritaires sont déjà élevées. «Mais l'industrie doit encore renforcer la sécurité de ses wagons-citernes», affirme la magistrate.

Pour tenter de faire passer son message, elle a rendu visite à Syngenta, BASF et Huntsman: le site chimique à Monthey est un grand consommateur de trains. «C'est un premier pas vers le dialogue. Il est évident que nous devons coopérer. Nous défendons l'emploi et les intérêts des entreprises privées qui doivent, de leur côté, comprendre qu'ils ont une responsabilité», poursuit Nuria Gorrite.

Deux sortes de wagons

Cette rencontre, qui a eu lieu bien avant l'accident de Daillens, lui a appris une chose. Il y a deux sortes de wagons-citernes: ceux hautement sécurisés pour le transport du chlore, qui est considéré comme mortel; et ceux soumis à des normes moins strictes pour le transport des autres produits dangereux. «Ce qui fait une grande différence, explique-t-elle. Le wagon pour le chlore résiste à des chocs à 100 km/h. Les autres pas. Dans le cas de Daillens, une citerne s'est perçue suite au déraillement. Le train roulait à 100 km/h.»

La visite à Monthey a confirmé une conviction de Nuria Gor-



L'accident de Daillens a fait prendre conscience des risques liés au transport des matières dangereuses, et pourrait bien faire accélérer les décisions à Berne. Photos: Nizar Ghannay, Florian Colla

rite. «Il faut un seul type de wagon-citerne qui intègre les normes de sécurité les plus élevées.» Elle ajoute qu'on pourrait aussi raccourcir la durée de vie des véhicules: «Il en faut des récents, qui n'ont pas d'essieux de plus de 20 ans d'âge.» Et pourquoi ne pas travailler uniquement avec du matériel roulant suisse? demande-t-elle. Ce qui faciliterait le suivi de la maintenance.

Comment financer tout cela? «Il faut appliquer le principe du pollueur-payeur», insiste-t-elle. L'industrie chimique a choisi d'importer le chlore, plutôt que de le produire localement: elle devrait en payer le prix. Tout comme elle devrait financer le renforcement de la sécurité sur le réseau. Par exemple, explique-t-elle, une nouvelle norme fédérale pourrait imposer la construction de bassins de ré-

tenition pour les produits chimiques, le long de nouvelles voies ferrées. A la charge des CFF, ces coûts devraient être financés par l'industrie. «Ce n'est pas aux voyageurs ou aux agriculteurs qui utilisent le rail pour transporter leurs betteraves d'assumer ces coûts.»

Nuria Gorrite salue le bon esprit de la discussion avec les entreprises chimiques de Monthey. Mais elle veut rapidement des résultats. Selon elle, le lien entre la densification urbaine et les convois dangereux est toujours plus tendu. Antonio Hodggers, en charge de l'aménagement du territoire genevois, affirme que 6900 logements sont bloqués à cause de cette tension. «D'un côté, la Confédération nous demande de densifier près des voies de communication. De l'autre, une autre admi-

nistration fédérale nous interdit de construire à côté d'une voie ferrée sur laquelle passe un seul wagon de chlore.»

Réaction attendue

Antonio Hodggers et Nuria Gorrite peuvent bien avancer leurs arguments, ils savent que rien ne se fera sans Berne. Selon les deux magistrats, l'accident de Daillens pourrait être l'électrochoc qui fera bouger les lignes. Ils attendent une réaction de la conseillère fédérale Doris Leuthard.

En attendant, Elisabeth Maret de l'Office fédéral de l'environnement explique qu'il existe déjà un groupe fédéral de travail sur le chlore depuis janvier 2015. «L'amélioration du matériel roulant est une des options étudiées», détaille-t-elle sans faire de commentaires sur les autres matières dangereuses. Elle pré-



«Il faut appliquer le principe du pollueur-payeur»

Nuria Gorrite,
conseillère d'Etat vaudoise
en charge des Transports

cise toutefois qu'un «risque subsiste toujours». Il faut le «maintenir à un niveau acceptable».

Florence Pictet, de l'Office fédéral des transports, ajoute que la Suisse est liée à des accords internationaux. «Théoriquement, la Suisse pourrait adopter des normes spécifiques ou plus strictes», précise-t-elle. Mais cela aurait des conséquences juridiques, économiques et pratiques. La Suisse risquerait surtout le transfert sur la route des convois à risques. Ce qui est beaucoup moins sûr.

Syngenta n'a pas voulu répondre à nos questions. Marcel Sennhauser, porte-parole de scienceindustries qui représente la corporation de l'industrie chimique et pharmaceutique, affirme tout faire pour améliorer la sécurité du matériel roulant. Mais il n'est pas certain que l'industrie mette facilement la main au porte-monnaie. «D'un point de vue sécuritaire, financier et pratique, il n'y a pas de raison d'uniformiser les normes des wagons-citernes transportant du chlore à tous les autres wagons», conclut-il. ■

Blick 15.06.2015

Fehler nach Zugunfall von Dailens VD

Rollte eine «tickende Zeitbombe» durch die Schweiz?

Publiziert: 15.06.2015


3 Kommentare · Drucken · E-Mail



DAILLENS - VD - Nach dem Unfall in Dailens sollen 50 Tonnen Salzsäure in falsche Tanks umgefüllt worden und quer durch die Schweiz gerollt sein. Es ist die Rede von einer «tickenden Zeitbombe».

MEHR ZUM THEMA

 Teilen 45

 +1 0

 Twittern 0

RTS 23.06.2015

Régions Mise à jour mardi à 16:37



En cas d'accident, un wagon de chlore pourrait intoxiquer 20'000 personnes

Des milliers de personnes pourraient décéder en cas d'accident d'un des wagons de chlore qui traversent quotidiennement l'Arc lémanique et la vallée du Rhône. Habitez-vous dans une zone à risque? Cherchez la réponse sur notre visualisation interactive.

<http://www.rts.ch/info/regions/6851235-en-cas-d-accident-un-wagon-de-chlore-pourrait-intoxiquer-20-000-personnes.html>

Current situation

- The board of scienceindustries decided that for several reasons no on-site Chlorine production plant will be constructed! This is mainly driven by economic factors but also by the fact that entrepreneurial freedom must be respected
- In September 2016 the «Common Declaration II» was signed by SBB, the Association of Freight Carriers - VAP, Federal Office of Transport - FOT, the Federal Office for the Environment - FOEN and scienceindustries. Main elements are:
 - Phase 1 (end of 2018)
 - Speed reduction in the most affected areas (40 km/h)
 - Exclusive use of tankcars with highest safety standards
 - Phase 2 (end of 2025)
 - Agreement to continue efforts for further risk reduction

Discussions on European Level

- SBB contacted UIC (Internat. Union of Railways) mid of March 2017 to discuss the implications for chlorine transport in Europe
- A meeting in France took place on 21 April (French Chemical Federation UIC with SNCF Frêt and their ministry)
- A meeting of UIC-Rail with SBB, SNCF, DB and others took place early May
- A meeting with the Chemical Industry (CEFIC / Eurochlor and scienceindustries) took place on 11 Sept. 2017 in Paris

Discussions by CER-MC in Gdansk

- The Management Committee of the "Community of European Railways" (CEOs of European Railways) met in Gdansk / Poland to discuss a proposal from SBB to impose additional requirements for these transports.
- A majority did not support the proposal from Switzerland. They clearly expressed their disagreement with the interpretation and perception of the situation exposed by SBB. The transportation of Chlorine presents, in their view, no unbearable risk.
- And, in a context of international transportation, it is essential for legal and technical interoperability to be encouraged and not hindered!

Statement of the Federal President of Switzerland

In a Q&A-Session of our parliament on 6 March 2017, our current Federal President, Mrs Doris Leuthard stated:

«As long as Dangerous Goods are being transported, a certain risk always remains! This risk must be minimized to make it acceptable. Without this risk tolerance the chemical industry in Switzerland is at stake!»

Links

- Common Declaration I ([Deutsch](#) / [Français](#)) – not available in English
- Common Declaration II ([English](#) / [Deutsch](#) / [Français](#))

Thank you very much!

scienceindustries

Business Association Chemistry Pharma Biotech

Nordstrasse 15

8021 Zurich - Switzerland

www.scienceindustries.ch/engagements/gefahrqueter

Erwin Sigrist

Manager Transport and Dangerous Goods Regulations

erwin.sigrist@scienceindustries.ch

