

RAPPORT D'ACTIVITÉ 01-2024

ROADMAP
2025

Rapport intermédiaire du Comité de programme (COPRO)

COL DU SIMPLON

TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

scienceINDUSTRIES
SWITZERLAND



asphalt**suisse**



Chambre Valaisanne
de Commerce et d'Industrie
Walliser Industrie-
und Handelskammer

Préambule

La Roadmap 2025 regroupe sept mesures visant à réduire les risques liés aux transports de marchandises dangereuses (TMD) par le col du Simplon. Son activité a débuté en 2023, et le rapport annuel pour cette période est disponible sur le site internet de l'Etat du Valais :

[Feuille de route 2025 / Rapport d'activité 2023](#)

L'année en cours voit se poursuivre les activités initiées par l'Etat du Valais et les partenaires que sont notamment l'Office fédéral des routes (OFROU) et l'Office fédéral des transports (OFT), les entreprises des principaux sites industriels valaisans, la Chambre valaisanne de commerce et d'industrie CVCI, scienceindustries, l'Astag et asphaltsuisse.

Seule la mesure M6 portant sur les contrôles à effectuer sur les autres axes routiers a été mise en pause, faute notamment de mandat politique attribué à l'OFROU. Le présent rapport intermédiaire du Comité de programme (COPRO) présente les résultats obtenus durant le premier semestre 2024. Il montre que les tendances observées l'an dernier se confirment.

Mesures
pour la réduction
des risques liés
au transport
des marchandises
dangereuses :

M1

Réduction des transports
de marchandises les plus
dangereuses



M2

Déclaration
volontaire des TMD
au col du Simplon



M3

Contrôles accrus
de la sécurité
sur l'A9 Simplon



M4

Monitoring
Simplon



M5

Infrastructures
et offres
en intermodalité



M6

Contrôles
sur les autres
axes routiers



M7

Point
de contact
unique





**RÉDUCTION
DES TRANSPORTS
DE MARCHANDISES
LES PLUS DANGEREUSES**

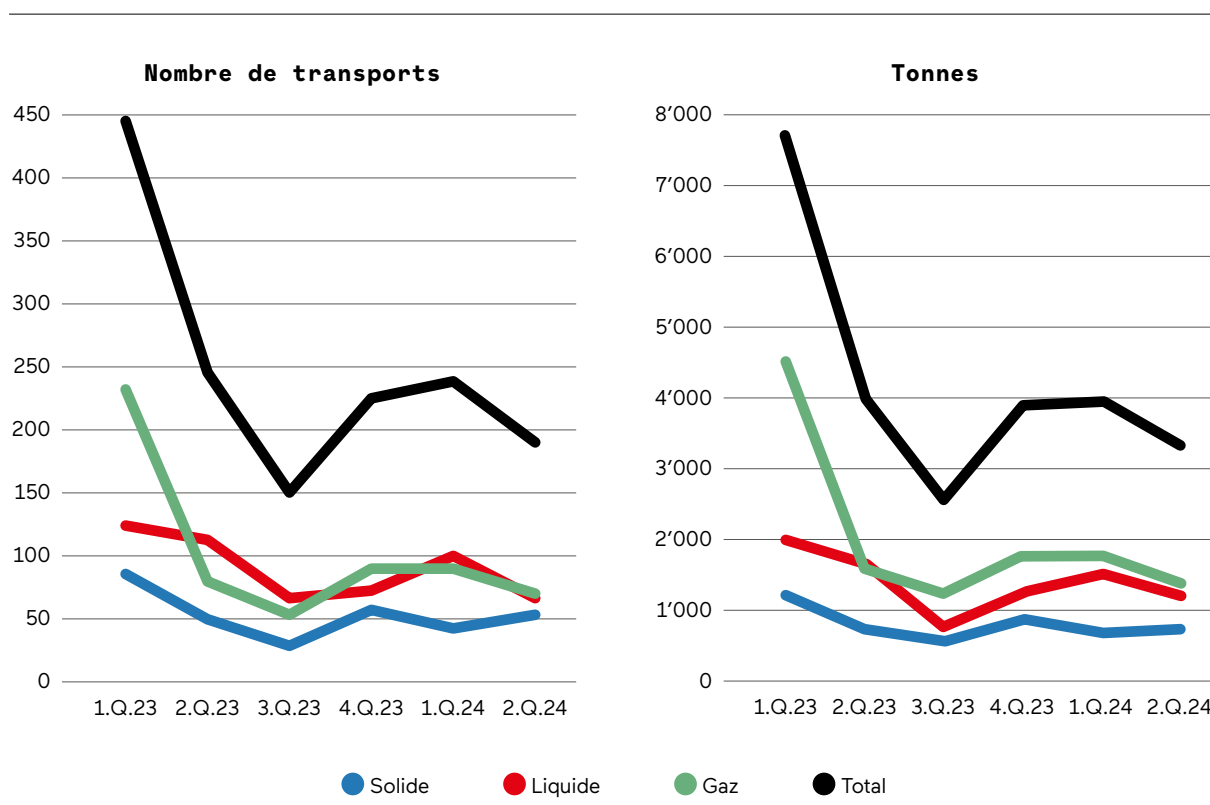
Les quatorze entreprises partenaires opérant sur les cinq sites industriels valaisans que sont Evionnaz, Monthey, Sierre, Viège et Gamsen ont poursuivi les relevés des transports empruntant le col du Simplon.

Sur cette période, la synthèse des principales données récoltées est la suivante :

Transports empruntant le col du Simplon		2023	2024 S1 ^①
Total des transports de ou vers les sites industriels valaisans	Nombre	1'068	428
	Quantité [t]	18'071	7'288
Dont transports d'épichlorhydrine ^②	Nombre	1	0
	Quantité [t]	0.8	0

Le COPRO constate que les quantités d'épichlorhydrine^② annoncées par les entreprises partenaires de la mesure M1 sont très largement inférieures aux chiffres rendus publics dans les années précédentes. Il recherchera durant les mois à venir les pistes qui pourraient expliquer cette grande différence.

Les graphiques ci-après montrent l'évolution trimestrielle des nombres de transports et des tonnages transportés.



La recherche d'une alternative pour le transport d'une substance utilisée pour la dissolution de résidus métalliques dans les machines d'extrusion (cette action est actuellement suspendue en raison de l'arrêt momentané de l'activité de l'entreprise concernée) est en cours.

Lors du dernier COPIL de mars 2024, l'OFT a demandé pourquoi les gaz liquides à destination de l'Italie ne sont pas transportés par le rail, à l'aide de wagons-citernes, alors que cela se fait ailleurs en Suisse et en Europe. Le COPRO a donc pris contact avec les entreprises concernées pour rafraîchir les informations qu'elles avaient déjà fournies en 2021-2022. Les raisons du recours à la route sont ainsi les suivantes :

- Le transfert sur le rail des transports de gaz liquéfiés sous pression est non seulement possible mais aussi économiquement et environnementalement souhaitable pour des trajets de courte durée, présentant un minimum de transbordements et disposant d'installations de déchargement adéquates.
- Ces conditions ne sont pas réunies sur le parcours du tunnel ferroviaire du Simplon à destination des régions frontalières d'Italie du Nord. Elles sont en revanche réunies sur des destinations vers d'autres régions de Suisse, et les entreprises concernées utilisent principalement le rail pour la livraison vers leurs clients de taille importante.
- Pour l'industrie concernée, la meilleure solution logistique pour ces transports serait la mise en place d'une offre de transport combiné accompagné (TCA) pour les véhicules ADR de 40 tonnes sur le trajet Viège - Domodossola.
- Le développement de ce transfert exige un étoffement de l'offre de transport cargo par le tunnel du Simplon et l'aménagement de terminaux de déchargement adéquats en Italie du nord.

1

En raison des inondations qui ont eu lieu, les données de deux entreprises du site de Sierre ne pourront être saisies qu'au troisième trimestre. En raison des événements, on s'attend toutefois à des chiffres plus bas dans ce domaine.

2

Transports d'épichlorhydrine ou de l'une des 14 substances présentant un danger équivalent pour les eaux au sens de l'Ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM).

3

L'OFT indique que la chaussée roulante pourrait être supprimée à la fin de 2028 pour des raisons économiques et d'efficacité des subventions et qu'il serait difficile d'exploiter une telle offre sous forme de chaussée roulante sur le court trajet Viège - Domodossola.



DÉCLARATION VOLONTAIRE DES TMD AU COL DU SIMPLON

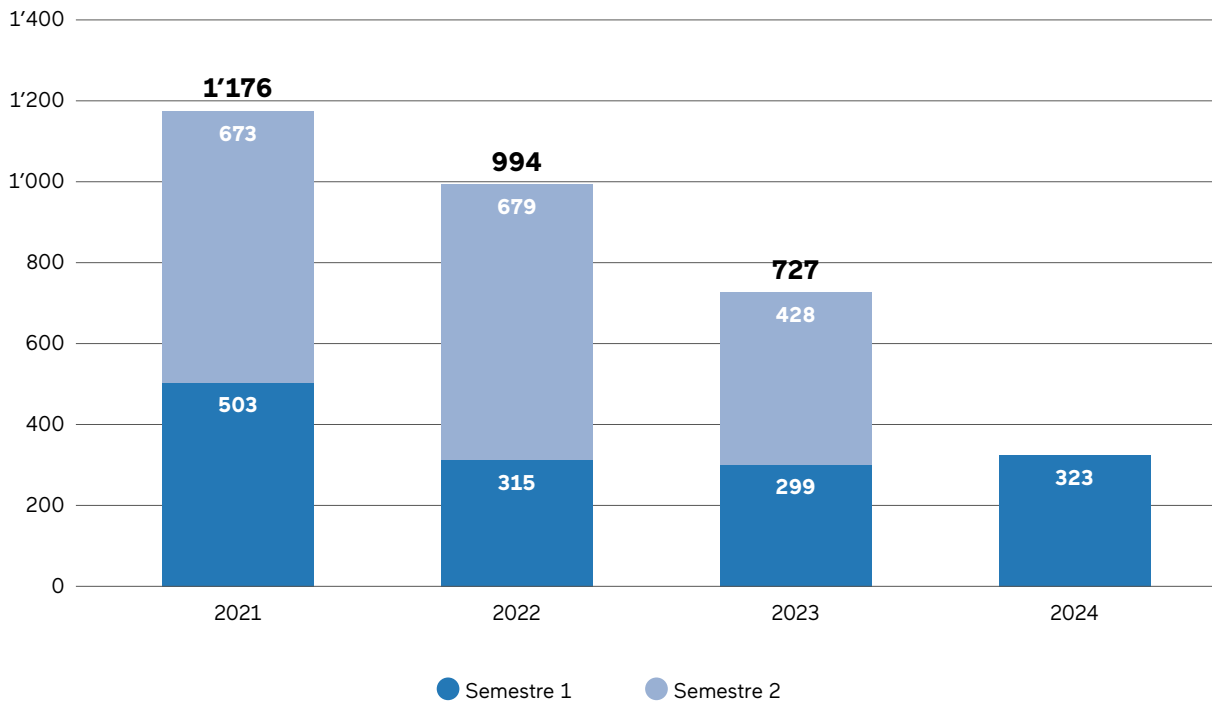
À ce jour, seule la faïtière asphalt Suisse déclare de façon volontaire les transports de bitume empruntant le col du Simplon. Leur nombre est de 323 pour le premier semestre 2024, ce qui représente, par rapport à la moyenne 2021-2023 de la même période, une baisse de 13%.

Si l'on se réfère uniquement aux premiers semestres des deux années précédentes, le nombre de transports est stable.

Active dans transport de bitume, l'entreprise Schumacher Transporte AG estime que la baisse est appelée à durer. La firme Eni semble en effet avoir définitivement cessé la production de bitume sur le site de Livorno et engagé un processus pour y produire à l'avenir des biocarburants hydrogénés⁴.

Le transporteur relève qu'il est actuellement difficile de trouver en Italie du bitume de qualité à un prix concurrentiel. Le nombre de ses transports transalpins a ainsi diminué au profit de ceux en provenance et à destination de l'Allemagne.

Transports de bitume
2021-2024



⁴
Voir le site web d'Eni:
<https://www.eni.com/en-IT/media/press-release/2024/09/eni-construction-biorefinery-livorno-will-begin-soon.html>

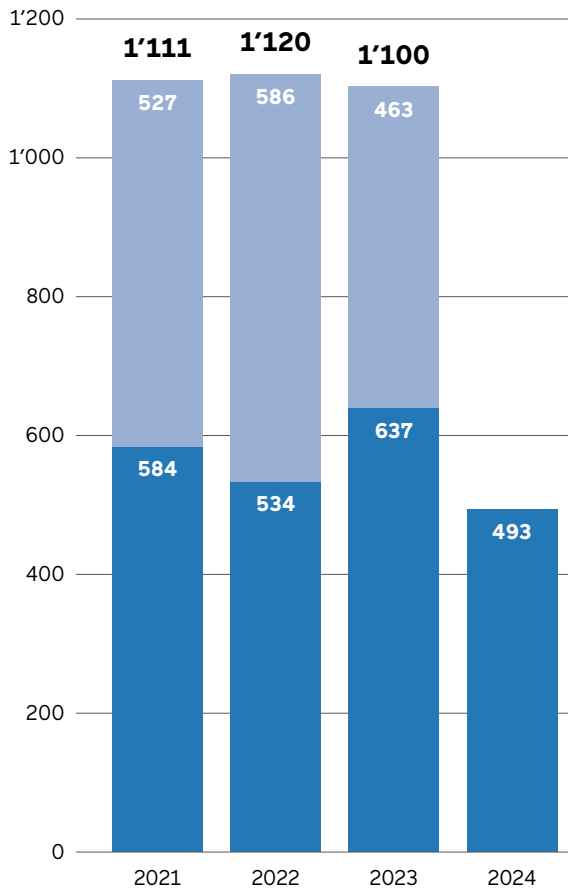


CONTRÔLES ACCRUS DE LA SÉCURITÉ SUR L'A9 SIMPLON

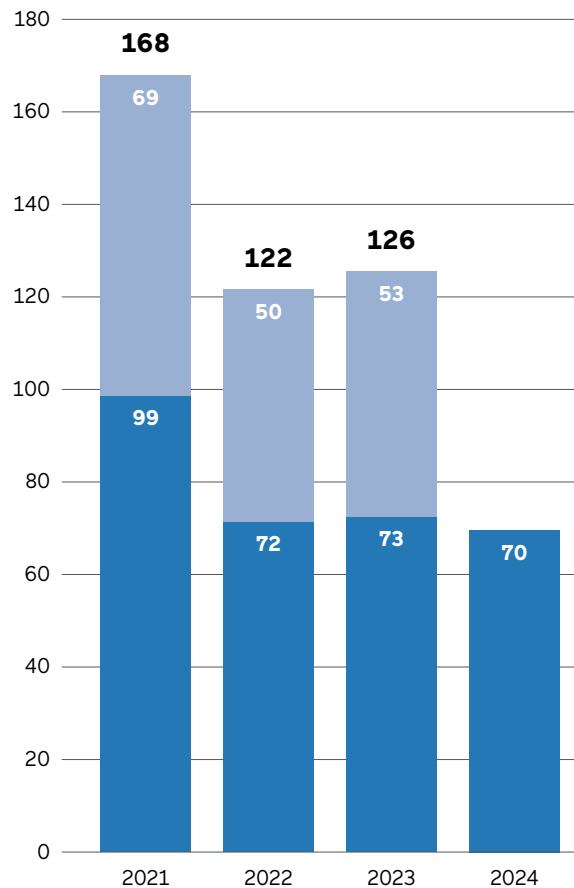
Le Centre de contrôle du trafic lourd (CCTL) A9 Simplon a communiqué pour le premier semestre 2024 les statistiques des contrôles effectués. Les données sont issues de l'outil que l'OFROU met à disposition du personnel du CCTL à cet effet. Elles permettent d'avoir une vision des unités de transport non conformes aux prescriptions de l'ADR (Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road), dont la part oscille entre 10 et 24% des unités contrôlées. Une tendance à la baisse de la proportion de transports non conforme semble se dessiner.

Les graphiques ci-après montrent l'évolution du nombre de poids lourds contrôlés par le CCTL, ainsi que le nombre de transports de marchandises dangereuses contrôlés (unités de transport ADR selon la terminologie du CCTL).

Nombre total
de transports
contrôlés



Nombre de transports contrôlés
en fonction de leur cargaison
(et des règles ADR)

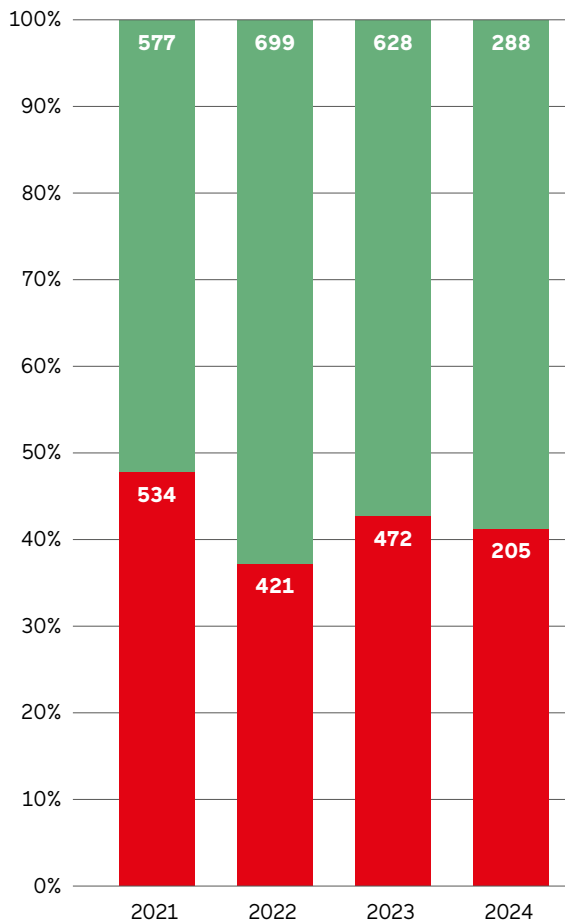


● Semestre 1 ● Semestre 2 ● Total

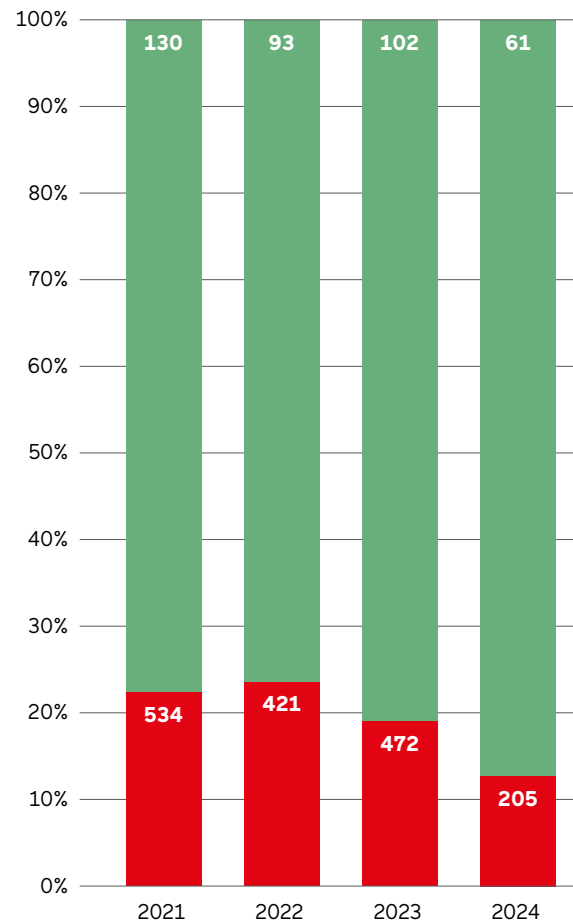
On peut remarquer que le nombre de 493 poids lourds contrôlés sur le premier semestre 2024 est inférieur à la moitié de la moyenne des années précédentes. Cela peut s'expliquer par le fait que sur la période sous revue, le col du Simplon a connu environ trente fermetures, chacune pouvant avoir une durée d'une heure à une journée.

Les statistiques illustrées sur les graphiques ci-après montrent que la proportion des dénonciations en relation avec l'ADR est sensiblement plus basse que celles en relation avec la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR). Cela peut indiquer que la réglementation dans le secteur des marchandises dangereuses est globalement mieux respectée que la législation sur la circulation.

Nombre d'unités de transports conformes ou non-conformes à la LCR



Nombre d'unités de transports conformes ou non-conformes à l'ADR



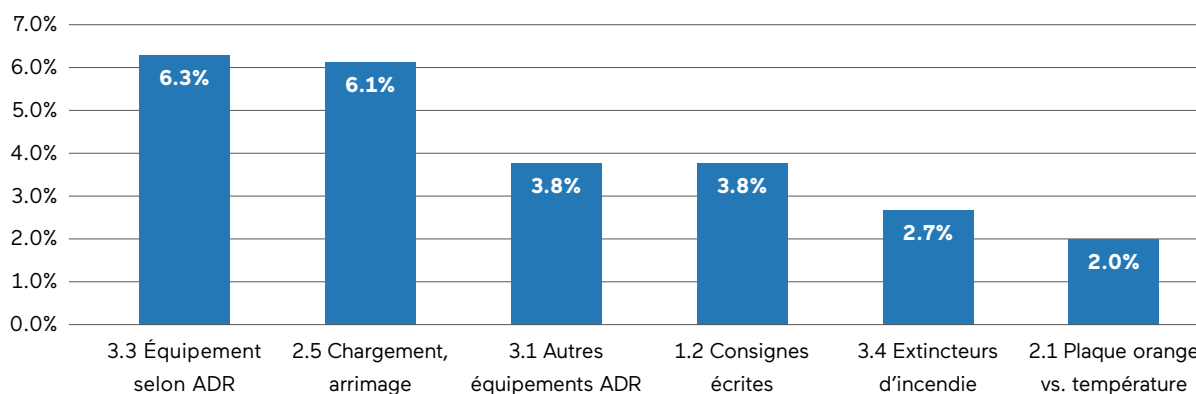
● Non-conformes ● Conformes

Une autre information intéressante réside dans le nombre de points contrôlés sur chaque transport de marchandises dangereuses par l'équipe du CCTL A9 Simplon. La check-list de l'OFROU (basée sur une directive européenne) comporte 22 points de contrôle. Tous ces points ne s'appliquant pas à tous les transports, ce sont en moyenne 17 points par poids lourd ADR qui sont contrôlés, soit environ 2'300 par année. Une analyse de ces points contrôlés indique une tendance à la baisse du pourcentage de non-conformités.

Notons encore que les infractions les plus fréquemment relevées ne représentent pas toutes un risque d'accident. Seuls les défauts concernant le chargement et l'arrimage peuvent être accidentogènes.

Les non-conformités doivent néanmoins être prises en compte pour des raisons de sécurité, car elles permettent de réagir à temps et de manière ciblée en cas d'accident. Elles concernent principalement les documents de transport et l'équipement du camion :



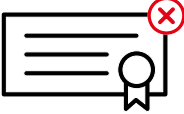
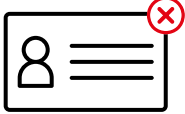






Non-conformités ADR les plus fréquentes (2021 à 2024)



Enfin, depuis le début de l'année 2024, la Police cantonale valaisanne répertorie les situations problématiques concernant le système de freinage des camions transportant des marchandises dangereuses. Sur le premier semestre 2024, quatre dénonciations ont été prononcées pour les causes suivantes :

- frein de service et de stationnement défectueux, freins usés, sollicitation excessive des freins et non-adaptation de la vitesse sur des routes à forte déclivité
- sollicitation excessive des freins et non-adaptation de la vitesse sur des routes à forte déclivité
- frein de service et de stationnement défectueux
- frein de service défectueux et pneus usés.

Lorsque les infractions à la LCR ou à l'ADR, touchent à la sécurité du transport (et donc à celle des autres usagers et à celle des riverains), les véhicules sont immobilisés jusqu'à la mise en conformité du ou des défauts constatés, ou accompagnés jusqu'à un garage pour réparation. Cela concerne notamment les infractions suivantes :

ADR	LCR
 <p>Chargement et son arrimage</p>	 <p>Causes techniques (freins, pneus, système de direction, manipulations du système de post-traitement des gaz d'échappement)</p>
 <p>Absence de certificat de formation pour le conducteur (permis ADR)</p>	 <p>Absence d'autorisation de conduire (permis de conduire)</p>
 <p>Absence de certificat d'immatriculation du véhicule</p>	 <p>Consommation d'alcool, de médicaments ou de drogues</p>
 <p>Absence de documents d'accompagnement pour le chargement</p>	 <p>Surcharge</p>
 <p>Marquage des véhicules et/ou du chargement, etc.</p>	 <p>Dépassement important du temps de repos, etc.</p>

Parmi les autres chiffres communiqués par les exploitants du CCTL, il faut noter qu'aucun accident impliquant des transports de marchandises dangereuses n'a été enregistré sur l'A9 Simplon entre le 1^{er} janvier 2018 et le 30 juin 2024.

Dans les années à venir, le renforcement des contrôles de la mesure M3 se concrétisera par l'installation d'infrastructures supplémentaires par l'OFROU directement à Gondo. Un ascenseur et un banc d'essai de freinage permettront de mieux contrôler les camions entrant en Suisse avant qu'ils n'entament leur trajet sur la route du Simplon, côté suisse.



MONITORING SIMPLON

L'Office fédéral des routes (OFROU) poursuit le suivi du TMD au col du Simplon avec l'installation située au portail sud du tunnel de Kulm.

Alors que les études de tendance présentées dans le rapport annuel 2023 ont dû se baser en partie sur des extrapolations, les analyses suivantes s'appuient exclusivement sur les données collectées par inNET Monitoring AG pour le compte de l'OFROU. Ces données permettent pour la première fois de comparer la période allant du 1^{er} août au 31 juillet (12 mois) pour les années 2015-2016 et 2023-2024 ⁵.

Le tableau ci-dessous montre que le trafic des poids lourds est resté stable par rapport à 2015-2016, tandis que le nombre de transports de marchandises dangereuses a diminué de 6,3%. Le nombre de transports avec panneaux d'avertissement orange neutres a relativement fortement augmenté. Ces changements sont également illustrés dans les graphiques suivants (barres bleues).

Période de 12 mois	2015-2016 ⁶	2023-2024 ⁷	Variation
Nombre de poids lourds (PL)	108'463 ⁸	108'475	+0.1%
Nombre de TMD	9'834	9'214	-6.3%
Pourcentage de TMD par rapport aux PL	9.3%	8.5%	↘
TMD avec plaque orange vide	5'565	6'408	+15.2%
Pourcentage de plaques orange vides	56.6%	69.5%	↗

⁵

Pour cette série de données, inNET Monitoring AG indique dans ses rapports que le taux de positifs corrects de la caméra pour la détection d'un panneau de signalisation de marchandises dangereuses effectivement présent se situe entre 70,8 et 85,5%.

⁶

Extraits du rapport final des comptages 2015-2016 (projet 130048 / F2 sécurité opérationnelle [opSi] 2013 - 2017: détection automatique des marchandises dangereuses au Simplon). Celui-ci peut être demandé à l'OFROU.

⁷

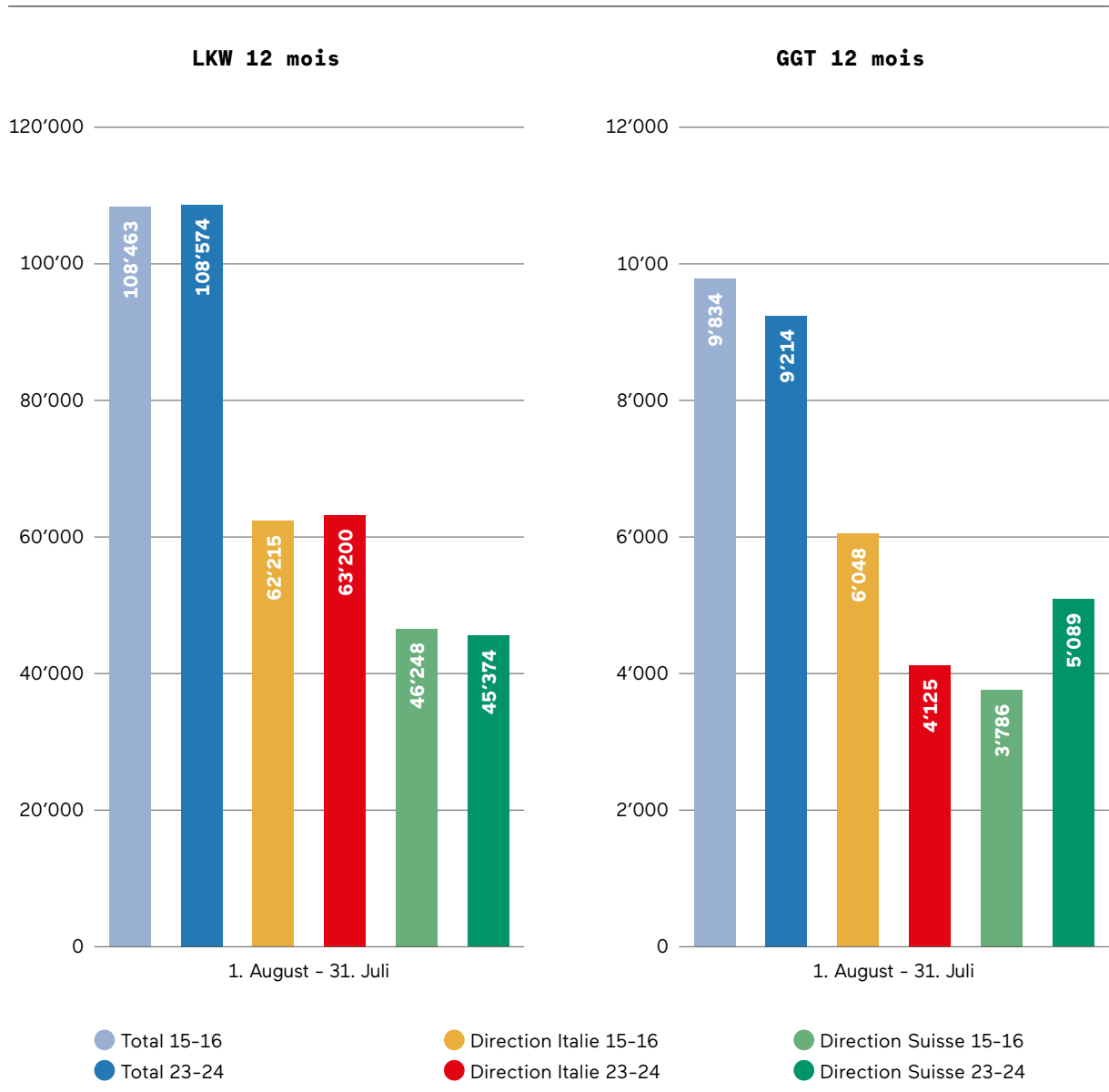
Extraits des rapports inNET présentés pour les périodes de juin 2023 à août 2024.

⁸

La valeur indiquée ci-dessus (nombre de camions) a été corrigée par rapport aux rapports précédents de la feuille de route. Cette valeur, qui avait sous-estimé le nombre de camions, figurait déjà dans le rapport final du recensement 2015-2016 et avait ainsi été reprise dans les rapports de la feuille de route.

Les rapports inNET fournissent des données pour chacune des directions de voyage (FR), désignées comme suit: «FR Visp» et «FR Gondo». Ces deux lieux n'étant pas exclusivement les destinations finales des transports, il est question dans ce rapport de «FR Suisse» (tous les transports en provenance d'Italie en direction de la vallée du Rhône et de la Suisse) et de «FR Italie» (tous les transports en provenance de Suisse en direction du col du Simplon/Gondo/Italie). Il convient de noter qu'une petite partie des transports vers l'Italie s'arrête à Gondo (p. ex. mazout, essence pour les stations-service).

Le graphique suivant montre en outre une forte diminution des transports dans le sens Italie (barres orange) et une augmentation assez nette des transports dans le sens Suisse (barres vertes):



L'une des grandes inconnues des comptages au Simplon concerne l'origine et la destination des transports. L'OFROU a donc complété le monitoring au col du Simplon par une deuxième installation de comptage automatique à St-Maurice. Il s'agit ainsi de distinguer, parmi les camions qui franchissent le col du Simplon, ceux qui desservent le Valais et ceux qui sont en transit et ne font que traverser le territoire valaisan. Les premières données collectées sont encore en cours de validation par l'OFROU et seront publiées dans le prochain rapport.

M5

**INFRASTRUCTURES
ET OFFRE
EN INTERMODALITÉ**

Le Canton du Valais poursuit sa démarche destinée à élaborer une stratégie de fret ferroviaire à l'horizon 2050. Une étude achevée en mars 2024 a montré que de nombreuses filières pourraient recourir davantage au rail, mais qu'elles se heurtent à un écueil récurrent: l'insuffisance des conditions-cadres favorisant le transfert modal.

Au même titre que dans le transport public de personnes, le transport de marchandises par le rail a besoin d'une offre pour convertir au rail les usagers de la route. Dans le fret, cette offre se base sur deux composantes principales:

- l'existence de sillons fret disponibles aux heures où les acteurs économiques en ont besoin, avec une vitesse commerciale concurrentielle face à la route
- l'existence de plateformes intermodales permettant le transfert de la route au rail.

Ce deuxième prérequis touche un domaine qui dépasse largement la seule problématique du transport de marchandises: la disponibilité du foncier qui, en Valais comme ailleurs, est déjà rare. C'est donc dans les arbitrages autour de l'utilisation du territoire et de son affectation que se joue aussi l'avenir du fret ferroviaire en Valais.

L'insuffisance actuelle d'infrastructures et d'offre en intermodalité explique notamment le recours à la route pour le transport vers l'Italie des gaz liquéfiés produits sur le site industriel de Viège (voir mesure M1).

Dans le Bas-Valais, le permis de construire pour le terminal combiné de Monthey (TCM) a été délivré en 2023 et la construction devrait commencer cette année encore pour une mise en service au premier semestre 2027. Le début des travaux est encore soumis à la libération des crédits par l'OFT. La demande correspondante de TCM est actuellement examinée par l'OFT. Une décision est encore attendue.

Dans le Haut-Valais, les études du canton envisagent de renforcer les infrastructures d'intermodalité, que ce soit en développant le terminal existant «Bockbart» à Viège ou en développant un nouveau terminal.

M6

CONTRÔLES SUR LES AUTRES AXES ROUTIERS

La mesure M6 est destinée à vérifier que les transports supprimés au Simplon ne se reportent pas sur les autres axes alpins ou sur les autoroutes.

Comme indiqué dans le rapport annuel 2023, cette mesure est actuellement suspendue.

M7

POINT DE CONTACT UNIQUE

La règle définissant que la communication externe au sujet des travaux de la Feuille de route soit exercée uniquement par le Comité de pilotage fonctionne bien depuis le début de l'année 2023. Elle a permis de répondre d'une voix unique aux sollicitations, notamment de la part des médias et du monde politique.

La Roadmap 2025 établie fin 2022 et le Rapport d'activité 2023 ont été rendus publics sur le site internet de l'Etat du Valais.



CONCLUSION ET SUITE DE LA MISE EN ŒUVRE

Les tendances observées sur l'année 2023 sont confirmées par les résultats des mesures de la Roadmap 2025 obtenus durant cette première moitié de 2024:

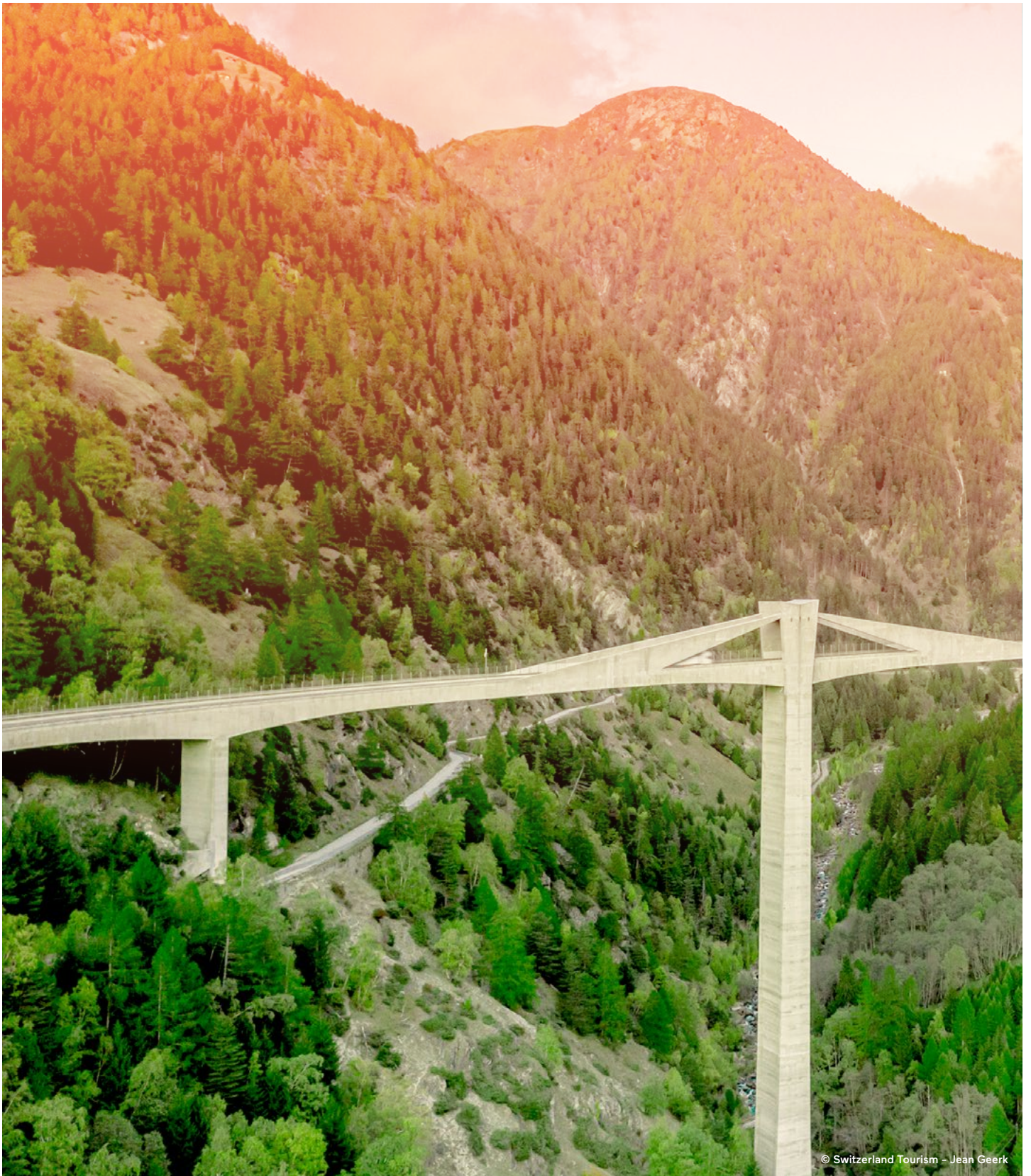
- L'industrie lourde valaisanne génère environ 10 à 15% du nombre total de TMD transitant par le col du Simplon.
- Selon les relevés effectués dans le cadre de la mesure M1, les transports de marchandises de la classe des épichlorhydrines - au sens de l'OPAM - causés par l'industrie lourde valaisanne sont pratiquement inexistantes. La COPRO étudiera dans les prochains mois les écarts entre les chiffres obtenus par la mesure M1 et ceux publiés les années précédentes.
- La proportion élevée de plaques orange neutres indique que le commerce de détail, qui dessert l'économie et la population du Valais, est prédominant.
- Le travail du CCTL A9 Simplon est constant et pourrait expliquer la baisse des infractions aux règles ADR.

Les mesures d'amélioration se poursuivent, avec les analyses complémentaires et actions mentionnées sous chaque mesure.



DISCLAIMER

Le comité de programme « Transports de marchandises dangereuses au Simplon » (COPRO) est responsable de la mise en œuvre opérationnelle de la feuille de route 2025. Il est composé de représentants du canton du Valais, de l'Office fédéral des routes, de l'Office fédéral des transports, de l'ASTAG, de scienceindustries, de la Chambre valaisanne de commerce et d'industrie ainsi que des entreprises concernées. Le comité de pilotage a pris connaissance du présent rapport.



© Switzerland Tourism - Jean Geerk

Feuille de route 2025

Rapport annuel 2023

COPRO GGT Simplon

Avec le soutien de E-AS SA
et le graphisme de Shirlene Terrapon

Octobre 2024