

FEUILLE DE ROUTE 2025

RAPPORT ANNUEL 2023
COPIL TMD SIMPLON

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

Programme de mesures

Dans son rapport de 2017 sur le transfert, le conseil fédéral a demandé au canton du Valais de réduire les risques associés aux transports des marchandises dangereuses (TMD) passant par le col du Simplon. Il donnait ainsi suite à un postulat déposé au Conseil national en 2014 visant à transférer sur le rail ce type de transport. En réponse à cette demande, le canton du Valais, appuyé par un groupe de travail ad hoc, a élaboré

à la fin de 2022 une feuille de route intitulée «TMD Simplon – Roadmap 2025». Cette feuille de route visant à réduire les risques liés au transport de marchandises dangereuses sur cet axe routier repose – en application du mandat politique – sur sept mesures, dont les travaux de mise en œuvre ont débuté le 1^{er} janvier 2023 et dont l’avancement durant la première année d’activité fait l’objet du présent rapport.

Rapport sur le transfert 2023

Durant l’année sous revue, le Conseil fédéral a adopté le Rapport sur le transfert 2023, dans lequel il procède à une évaluation préliminaire de la mise en œuvre de la feuille de route 2025. Il est d’avis que le canton et son industrie assument leur responsabilité en matière de réduction des risques des TMD en provenance ou à destination du Valais, surtout sur la route. Il est confiant qu’avec la mise en œuvre des différentes mesures de la feuille de route 2025 par le canton de Valais et les associations profes-

sionnelles, respectivement par l’administration fédérale, une gestion de la mise en œuvre est garantie.

C’est pourquoi il a renoncé jusqu’à nouvel ordre à lancer une consultation sur l’interdiction des TMD sur la route du col du Simplon. Néanmoins, le Conseil fédéral attend toujours une nette intensification des efforts et il continuera toutefois à suivre de près les travaux liés à la feuille de route 2025.

Key learnings 2023

L'activité 2023 des sept mesures permet de tirer ces principaux enseignements :

M1



Réduction des transports de marchandises les plus dangereuses

Selon les premières déclarations volontaires fournies par l'industrie valaisanne, celle-ci n'a pas généré de transports de marchandises assimilées à l'épichlorhydrine en 2023, à une seule exception.

M2



Déclaration volontaire des TMD au col du Simplon

Le développement d'un processus de déclaration volontaire nécessite de nouveaux outils. La collecte et l'échange de données entre les acteurs doivent être améliorés.

M3



Contrôles accrus de la sécurité sur l'A9 Simplon

Les statistiques disponibles, issues des contrôles policiers effectués par le centre de compétence pour le trafic lourd A9 Simplon, ne fournissent pas d'informations complètes sur les cas d'infractions impliquant des marchandises dangereuses. Ces chiffres ne permettent notamment pas d'identifier les défauts techniques du système de freinage.

M4



Monitoring Simplon

Les comptages 2023 montrent une tendance globale à la baisse des des TMD par le col du Simplon. Hormis les informations que l'on peut tirer des recensements effectués dans le cadre de M1, la part de ces transports à destination et en provenance du canton du Valais est encore indéterminée. Des données à ce sujet sont attendues après la mise en service de la station de mesure de Saint-Maurice.

M5



Infrastructures et offres en intermodalité

Le transfert du transport de marchandises dangereuses sur le rail par le Simplon présente des risques différents de ceux du transport routier. Il doit s'inscrire dans une stratégie globale du canton du Valais pour le fret ferroviaire. L'élaboration de cette stratégie par le canton du Valais a commencé.

M6



Contrôles sur les autres axes routiers

Seuls quelques cantons s'efforcent de réaliser leurs propres mesures ponctuelles sur leur réseau routier. Pour une majorité de cantons, les dépenses élevées pour obtenir des résultats pertinents dépassent les avantages escomptés. Ils n'ont donc pour l'instant aucun intérêt à effectuer leurs propres mesures. Les activités de la feuille de route 2025 sont ainsi uniques en Suisse.

M7



Point de contact unique

Une communication transparente basée sur des faits consolidés est un facteur de réussite pour la feuille de route.

M1

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

Conformément à la feuille de route, la recherche de réduction des transports des marchandises les plus dangereuses se fait selon deux axes :

- **identifier les transports des marchandises assimilées à l'épichlorhydrine (selon le screening OPAM)**
- **réduire, voire supprimer (si c'est possible et utile, hors force majeure) leur transport par le col du Simplon, par leur transfert vers le rail ou vers d'autres axes routiers.**

Dès le début de 2023, quatorze entreprises opérant sur les cinq sites industriels valaisans que sont Évionnaz, Monthey, Sierre, Viège et Gamsen ont recensé la totalité des transports qu'elles génèrent par le col du Simplon (arrivages et expéditions). Des contacts vont se poursuivre pour vérifier si des entreprises hors des secteurs de la chimie et de la métallurgie génèrent également un nombre élevé de TMD sur cet axe.

Sur l'année écoulée, la synthèse des principales données récoltées est la suivante :

Transports empruntant le col du Simplon	Nombre	Quantités
Total des transports de ou vers les sites industriels valaisans	1'068	18'071 t
Dont transports d'épichlorhydrine ¹	1	0.8 t

Le groupe de travail examine pour chaque marchandise dangereuse empruntant le col du Simplon si son transport par la route est en principe nécessaire ou si elle peut être transférée sur le mode de transport ferroviaire. Outre les facteurs économiques, les facteurs de sécurité et de logistique sont également pris en compte dans une perspective globale.

Seul un transport de 800 kg d'une substance présentant un danger équivalent à l'épichlorhydrine¹ a été identifié (4 fûts de 200 kg). En raison de la faible quantité et de questions logistiques, il a été renoncé à un transfert sur le rail. La question de faisabilité et rentabilité se pose en particulier pour certains transports de marchandises de détail de petite taille.

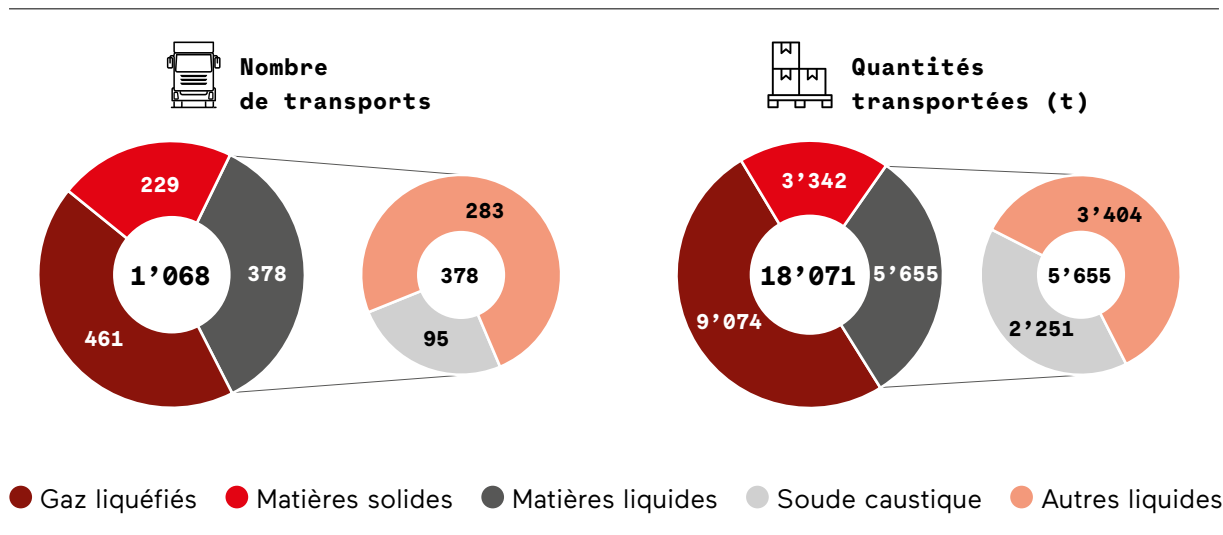
461 transports (9'074 t) concernent des gaz liquéfiés, ce qui représente la moitié du tonnage recensé. Leur transfert sur le rail se heurte pour l'heure à des questions de rentabilité, de logistique et d'autres questions sécuritaires. Ces matières ne présentent d'une part aucun danger pour l'environnement et, d'autre part, selon des échanges menés avec des représentants de l'industrie du gaz, des fuites ne peuvent pas être exclues lors du transport ferroviaire. De telles fuites seraient une source de danger dans le tunnel du Simplon : risque d'explosion avec un taux élevé d'oxygène, et d'asphyxie avec l'azote, l'argon et le dioxyde de

¹ 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).

carbone (personnes travaillant sur les voies ferrées, dommages à l'infrastructure). Des discussions avec les entreprises concernées seront néanmoins poursuivies pour évaluer réévaluer la faisabilité d'un transfert.

Dans la catégorie des marchandises dangereuses sous forme liquide, les volumes atteignent 378 transports pour 5'655 tonnes. La substance la plus transportée (40%, soit environ 95 transports pour 2'251 tonnes) est utilisée sur deux sites, Viège et Sierre, et présente un risque minimal pour l'environnement. Elle est utilisée sur un site pour la neutralisation des eaux usées d'une station d'épuration. Cette station n'est pas reliée à un terminal ferroviaire, c'est pourquoi un transfert sur le rail n'est pas envisageable. Sur l'autre site, cette substance est utilisée pour la dissolution de résidus métalliques dans les machines d'extrusion. Dans ce cas, les mesures correspondantes pour le transfert du transport sont actuellement discutées avec l'entreprise concernée.

Les données récoltées confirment ainsi l'estimation d'environ 1'000 transports de marchandises dangereuses annuels transitant par le Simplon basée sur les chiffres fournis en 2021 par les principaux sites industriels valaisans. Ce chiffre, comparé aux tendances relevées dans les comptages effectués en 2023 par l'OFROU au col du Simplon et les données collectées en 2015 (voir mesure M4), indiquent que les entreprises qui ont participé à la mesure M1 ont généré environ 12 à 13% du total annuel des TMD, estimé à ce jour à environ 8'350 transports.



Les recensements et recherches de possibilités de réduction vont se poursuivre, ainsi que les discussions avec les entreprises pour le transfert vers le rail d'une partie des transports. Une fois les nouveaux résultats de la mesure M4 concernant la part des camions desservant le Valais connus, le groupe de travail de la mesure M1 évaluera comment identifier d'autres entreprises susceptibles de générer un nombre élevé de transports de marchandises dangereuses par le col du Simplon.



DÉCLARATION VOLONTAIRE DES TMD AU COL DU SIMPLON

Par la mesure M2, le groupe de travail cherche, par déclaration volontaire des acteurs concernés :

- à obtenir des données plus précises et plus fiables sur les transports de marchandises dangereuses
- à mieux identifier les matières transportées, les origines et destinations
- à mieux définir et adapter les autres mesures.

Cette mesure a fait l'objet de contacts entre l'État du Valais et l'Office fédéral des douanes et de la sécurité aux frontières (OFDF) pour une collaboration sur ce sujet. Le comité de programme a étudié la possibilité d'utiliser les données récoltées lors des déclarations en douanes, ainsi que l'opportunité d'utiliser les outils numériques du programme DaziT.

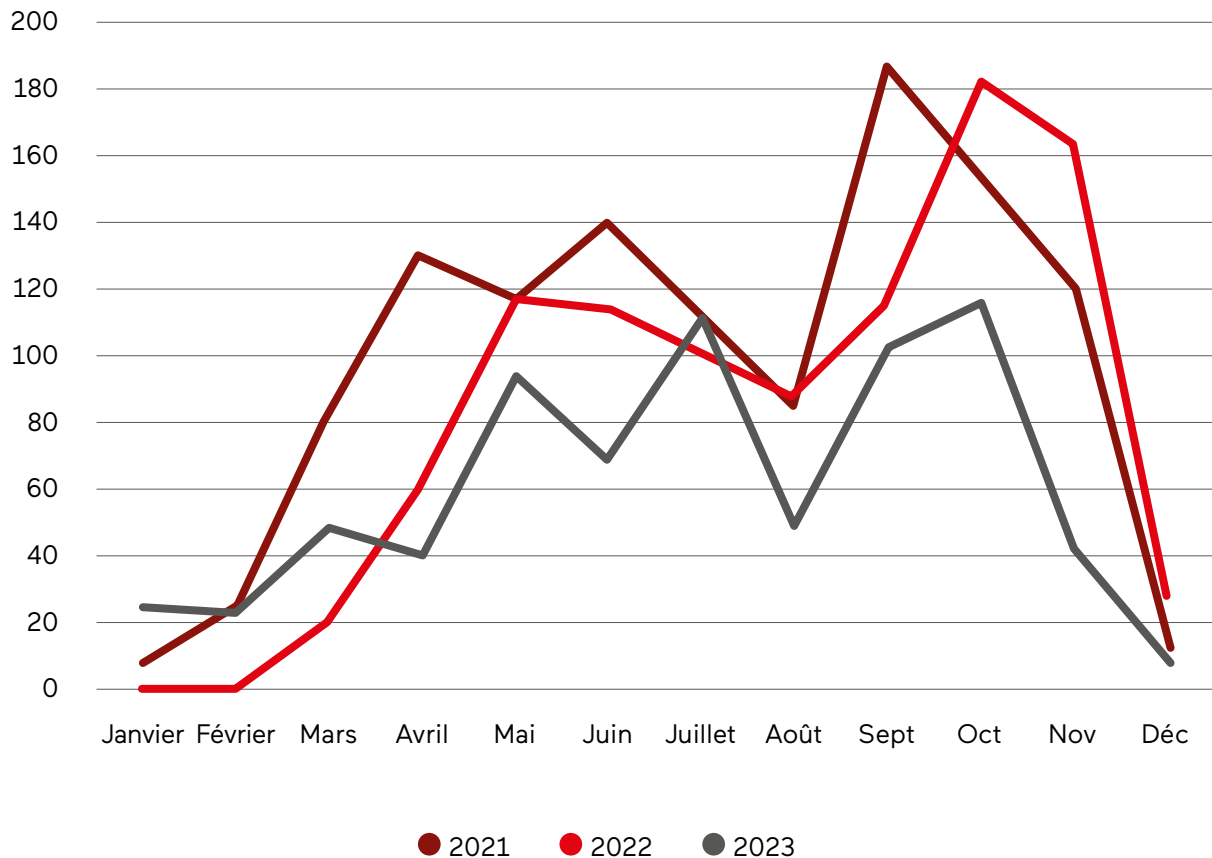
Les échanges menés avec l'OFDF ont toutefois montré que les données récoltées lors des déclarations en douane ne sont pas directement exploitables pour améliorer la connaissance des TMD au Simplon. Les classifications douanières ne tiennent en effet pas compte de la classification des marchandises dangereuses selon l'[Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route \(ADR\)](#), ce qui rend toute investigation extrêmement difficile. Des démarches sont toutefois en cours pour évaluer la possibilité de rechercher les transports d'une entreprise ou d'un prestataire particulier, ce qui permettrait de recouper les chiffres de certaines déclarations volontaires. Les échanges à ce sujet vont se poursuivre dans le futur.

La mesure M2 bénéficie toutefois de la déclaration spontanée des importations de bitume par le col du Simplon. Les chiffres de l'association faitière asphaltsuisse montrent que sur les années 2021 à 2023, ces transports ont connu une baisse de près de 40%, passant de 1'176 à 727. Cela s'explique notamment par une diminution de la production de bitume en Italie et une augmentation de l'importation depuis les autres pays limitrophes.

Les données fournies montrent que les quantités d'enrobé bitumineux posées sur les routes et autoroutes suisses sont stables sur les trois années concernées. La baisse de la quantité de bitume importé depuis l'Italie s'explique également par une utilisation accrue de granulats d'enrobé recyclé, qui contiennent déjà du bitume.

	2021	2022	2023
Nombre de transports par le Simplon (importation)	1'176	994	727
Enrobé bitumineux posé en Suisse (t)	4'960'000	4'970'000	4'970'000

**Variation mensuelle
des transports de bitume
par le col du Simplon**



Le cumul des nombres de transports recensés dans les mesures M1 (1'068) et M2 (727) indique ainsi que les acteurs de la Feuille de route n'engendrent qu'une partie seulement du volume total des TMD par le col du Simplon. Cela représente sur l'année 2023 un total de 1'795 transports, soit environ 22% du total des 8'350 transports que l'on peut estimer sur l'année 2023 à partir des comptages effectués par l'OFROU (chiffre extrapolé linéairement sur 12 mois, voir ci-après dans la mesure M4).

La suite de l'activité de la mesure consistera à poursuivre la récolte de données concernant le bitume et à évaluer la pertinence (rapport coûts / avantages) du développement d'un portail informatique permettant une déclaration volontaire de façon plus large.

M3

CONTRÔLES ACCRUS DE LA SÉCURITÉ SUR L'A9 SIMPLON

La mesure M3 monitorie notamment le fait que les 8'000 heures de contrôles annuels sur l'axe du Simplon sont bien effectués conformément à la convention passée entre l'OFROU et le canton du Valais, et que le Centre de contrôle du trafic lourd (CCTL) A9 Simplon fonctionne à pleine capacité ².

Ce centre, qui assure les contrôles sur la sécurité des poids lourds, est exploité par la police cantonale valaisanne avec une équipe de 5 personnes. Le nombre d'heures d'activité du CCTL A9 Simplon et le nombre d'unités de transport contrôlées sont stables et conformes à la convention passée avec l'OFROU. Le dépassement des 8'000 heures et leur fluctuation sont dues aux absences (fluctuation, maladie, formation et perfectionnement). La qualité des contrôles reste cependant inchangée et élevée.

Les statistiques de ces contrôles sont disponibles pour les années 2021 à 2023, les principaux chiffres étant reportés dans le tableau ci-après. Les statistiques sont produites à partir de l'outil que l'Office fédéral des routes (OFROU) met à disposition du personnel du CCTL pour effectuer les contrôles. Elles permettent d'avoir une vision des unités de transport non conformes aux prescriptions de l'ADR, dont la part oscille entre 19 et 24% des unités contrôlées. Il n'est en revanche pas possible de savoir, par exemple, combien de camions transportant des marchandises dangereuses présentaient des défauts techniques au système de freinage.

Les données sur le type ou la quantité de marchandise dangereuse transportée ne sont également pas récoltées. L'OFROU prévoit de développer un nouvel outil à partir de 2026/2027, dans lequel d'autres besoins pourraient éventuellement être intégrés.

²
L'OFROU publie chaque année des statistiques sur les contrôles du trafic lourd. Toutefois en Valais, celles-ci incluent également le centre de contrôle du trafic lourd de St-Maurice.

	2021	2022	2023
Heures de travail consacrées au CCTL A9S	8'552	8'303	8'273
Nombre total d'unités de transport contrôlées	1'111	1'120	1'100
Nombre d'unités de transport contrôlées sur la base du contenu du chargement (et de l'ADR)	161 14.5%	122 10.1%	126 11.5%
Nombre d'unités de transport non conformes à l'ADR	37	29	24

Notons toutefois que les infractions le plus fréquemment relevées ne représentent pas un risque d'accident. Les infractions correspondantes 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 (avec indication du pourcentage d'unités de transport concernées):



7.1%

équipement selon
les consignes écrites



6.4%

chargement, arrimage de
la charge et manutention



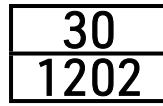
4.6%

autres équipements
selon la partie 8 ADR



4.2%

consignes
écrites



2.7%

marquage de l'unité de
transport: panneau orange,
température élevée



2.7%

extincteurs
d'incendie

Parmi les autres chiffres communiqués par les exploitants du CCTL, relevons qu'aucun accident impliquant un transport de marchandises dangereuses n'a été enregistré sur l'A9 Simplon entre le 1^{er} janvier 2018 et le 31 décembre 2023.

Dans les années prochaines, le renforcement des contrôles de la mesure M3 se concrétisera par la mise en place par l'OFROU d'infrastructures supplémentaires directement à Gondo. Un lift et un banc de freinage permettront de contrôler les camions entrant sur le territoire suisse avant qu'ils n'effectuent la descente vers la plaine.





MONITORING SIMPLON

Le monitoring des TMD au col du Simplon vise, selon la feuille de route :

- à obtenir une meilleure connaissance de ces transports
- à vérifier l'efficacité des solutions mises en place dans les autres mesures
- à identifier les transports risqués pour trouver des solutions
- et à fournir des éléments factuels permettant de communiquer sur le sujet

Durant l'année 2023, conformément au mandat politique qui lui a été confié, l'Office fédéral des routes (OFROU) a mis en place une nouvelle installation de comptage automatique des TMD au col du Simplon, au portail sud du tunnel de Kulm. Les données des comptages sont disponibles pour les mois de juin à décembre 2023.

Les données récoltées peuvent être comparées à celles du comptage automatique que l'OFROU avait effectué au même endroit entre le 1^{er} août 2015 et le 31 juillet 2016, et dont le rapport ^③ peut être obtenu auprès de l'Office fédéral.

Ne disposant pas encore des relevés statistiques pour une année entière, seules les séries de données continues des mois d'août à décembre des années 2015 et 2023 peuvent dans un premier temps être factuellement comparées. Le tableau ci-après montre que sur les cinq mois concernés, le trafic lourd a augmenté de 9.1%, alors que le nombre de transports de marchandises dangereuses a baissé de 13.3%.

Période d'août à décembre	2015 ^④	2023 ^⑤	Tendance
Nombre de poids lourds (PL)	41'963	45'797	+9.1%
Nombre de TMD	4'101	3'554	-13.3%
Pourcentage de TMD par rapport aux PL	9.8%	7.8%	↘
TMD avec plaque orange vide	2'990	2'343	+2.3%
Pourcentage de plaque orange vide	55.8%	65.9%	↗

^③ Projekt 130048 / F2 Operative Sicherheit (opSi) 2013 – 2017: Automatische Gefahrguterfassung am Simplon

^④ Extraits du rapport final des comptages 2015-2016 (mois d'août à décembre 2015)

^⑤ Extraits des rapports intermédiaires de comptage 2023 (août à décembre)

Si l'on ajoute à ces données les comptages des mois de juin et juillet 2023 et ceux des mêmes mois de l'année 2016, il en résulte une série discontinue pour les comptages de référence 2015-2016. La tendance relevée dans le tableau précédent peut néanmoins être étayée: le trafic lourd montre une augmentation dans une fourchette de 6 à 9%, alors que le transport de marchandises dangereuses montre une diminution de 13 à 18% (admise en moyenne à 15%). Une application de cette diminution au nombre total de 9'835 transports de marchandises dangereuses relevés entre le 1^{er} août 2015 et le 31 juillet 2016 conduit à une estimation annuelle d'environ 8'350 transports de marchandises dangereuses pour l'année 2023.

Les données récoltées en 2023 montrent également que la part de plaques orange vides semble être en augmentation, ce qui ne facilite pas l'identification des marchandises transportées. Les plaques orange à l'avant et à l'arrière du véhicule signalent un poids lourd comme transportant des marchandises dangereuses. En cas de transport de marchandises multiples (marchandises emballées), cette plaque orange est vide. Pour les transports en vrac (par exemple en citernes), la plaque comporte deux numéros (numéro Kemmler, numéro d'identification ONU, voir ci-après) qui permettent d'identifier celle-ci, avec les risques associés. Si plusieurs marchandises dangereuses sont transportées dans des citernes à plusieurs compartiments, l'indication de ces numéros se fait généralement sur le côté et la plaque à l'avant et à l'arrière reste également vide.



Les comptages de 2015-2016 avaient permis de constater que la grande majorité des plaques orange vides ne concernaient pas des semi-remorques citernes et représentaient donc très probablement du transport de détail. Dans le cas des plaques orange vides, ni le type ni la quantité de marchandises dangereuses ne sont visibles de l'extérieur. L'OFROU cherche des solutions pour affiner ces données et distinguer ces types de transport.

Le monitoring au col du Simplon sera prochainement complété par une seconde installation de comptage automatique dans le Bas-Valais à St-Maurice. Le but de cette installation est de distinguer, parmi les camions qui franchissent le col du Simplon, ceux qui desservent le Valais de ceux qui ne font que traverser le territoire valaisan. L'installation a été mise en place à la fin 2023 et devrait fournir ses premières données à l'été 2024.

M5

**INFRASTRUCTURES
ET OFFRE
EN INTERMODALITÉ**

La mesure M5 vise, à terme, à créer des possibilités de chargement en Valais qui donnent l'accès au transport combiné aussi aux entreprises locales, et à élargir le transport combiné à des types de marchandises aujourd'hui incompatibles avec ce mode de transport. Outre les considérations économiques, les facteurs de sécurité et de logistique sont tout aussi décisifs. L'objectif est de trouver la solution la plus optimale possible pour les trois perspectives.

Le travail de cette mesure a permis de mettre en évidence que les infrastructures d'intermodalité actuelles qui transitent par les tunnels du Gothard et du Lötschberg (et donc du Simplon) sont principalement utilisées pour le trajet longue distance entre Novara (I) et Freiburg-in-Breisgau (D) (chaussée roulante). Il n'existe à l'heure actuelle quasiment pas d'offre publique pour du transport combiné régional desservant le Valais et l'Italie du nord.

Les possibilités de transfert vers le rail d'une partie des transports routiers de marchandises dangereuses empruntant le col du Simplon⁶ sont donc à l'heure actuelle très faibles. Les entreprises des sites industriels valaisans ont déjà un recours très élevé au rail, grâce à leur raccordement direct au réseau ferroviaire.

L'État du Valais mène actuellement des études pour établir sa stratégie de fret ferroviaire à l'horizon 2050, et ce sont principalement le bas et le haut du canton qui sont concernés par l'intermodalité. L'idée d'un troisième pôle intermodal dans le Valais central ne sera probablement pas développée car les études ont montré qu'il n'y a pas de demande pour cela, à cause notamment de la taille et de la nature du tissu industriel. Cependant, dès que des informations plus précises sur le nombre de camions en transit seront connues (mise en place opérationnelle du système de comptage à St-Maurice), elles pourront être intégrées dans la formulation de la stratégie correspondante.

Dans le Bas-Valais, l'autorisation de construire pour la nouvelle installation de transbordement de Monthey a été délivrée en 2023 et sa construction doit débuter au printemps 2024, pour une mise en service en 2026.

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 construisant un nouveau terminal.

⁶ Le COPRO rappelle que le rapport publié en 2019 par l'OFT montre que ce transfert diminuera les risques pour l'environnement, mais augmentera les risques pour la population.

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.

L'Office fédéral des routes (OFROU) n'ayant pas de mandat politique pour cela, il n'est pour l'instant pas prévu que des installations similaires à celle du col du Simplon soient installées sur d'autres axes routiers nationaux. Les moyens nécessaires à la mise en œuvre et à l'exploitation de telles installations sont conséquents. C'est pourquoi il n'y a pas d'efforts en ce sens dans d'autres cantons suisses.

Durant l'automne 2023, l'Office fédéral a mis sur pied un atelier avec les cantons intéressés à effectuer des comptages de TMD en vue d'analyses au sens de l'Ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM) sur les routes cantonales. Cet atelier a permis de constater qu'il existe un intérêt de principe pour cette problématique. Il a vu la participation de :

- 50 % des services cantonaux spécialisés dans les accidents majeurs
- certains offices cantonaux des routes et infrastructures
- trois offices fédéraux (OFT, OFEV et OFROU).

Les principaux enseignements de cette réunion de travail sont les suivants :

- les cantons doivent se préparer à planifier des mesures sur des durées suffisamment longues pour que les résultats soient représentatifs
- procéder à de tels comptages serait une valeur ajoutée pour les services cantonaux car la preuve d'une faible charge en transports de marchandises dangereuses pourrait les exempter d'établir un rapport succinct dans le sens de l'OPAM.

Les participants ont décidé d'organiser une nouvelle réunion lorsque des résultats complets du Simplon seront disponibles et qu'un transfert des transports de marchandises dangereuses du Simplon vers d'autres axes sera prévisible. Dans cette attente, les activités de la mesure M6 sont mises en pause.

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 a bien fonctionné en 2023. Elle a permis de répondre d'une voix unique aux sollicitations.

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



CONCLUSION ET SUITE DE LA MISE EN ŒUVRE

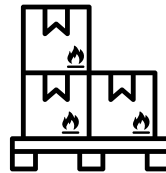
Les mesures convenues par les acteurs concernés sont en cours de mise en œuvre, conformément aux objectifs visés. Une comparaison des chiffres relevés en été 2015 avec ceux de la même période en 2023 révèle certes une augmentation d'environ 9% du nombre de poids lourds franchissant le col du Simplon. Mais ils indiquent également que le nombre de transports de marchandises dangereuses sur l'ensemble du trafic lourd a diminué d'environ 13% par rapport à l'année de référence 2015.



+9%



poids lourds franchissant
le col du Simplon



-13%



transports de marchandises
dangereuses

La feuille de route met l'accent sur la réduction du transport des marchandises les plus dangereuses. Il s'agit notamment de réduire les transports de substances qui, selon l'ordonnance sur les accidents majeurs, sont assimilables à l'épichlorhydrine. En 2023, seul un transport de 800 kg de telles substances a été enregistré. Ce chiffre est nettement inférieur aux transports de cette substance dangereuse supposés jusqu'à présent.

La part du transport par le col du Simplon imputable à l'économie valaisanne ne pourra être déterminée avec une plus grande certitude qu'après l'introduction d'une deuxième installation de comptage automatique à St-Maurice. Tant le monitoring des transports de marchandises dangereuses par le Simplon que la recherche individuelle de solutions de transfert sur le rail par les entreprises directement concernées doivent être poursuivis et affinés.

Le comité de pilotage « Transports de marchandises dangereuses au Simplon » poursuivra donc ses efforts dans la mise en œuvre de la feuille de route 2025, en tenant compte des enseignements tirés de ces premiers résultats. Le prochain rapport sera établi au printemps 2025. Le rapport final est attendu pour le printemps 2026. Les résultats de la mise en œuvre de la feuille de route 2025 seront également pris en compte dans le prochain rapport sur le transfert modal 2025.



DISCLAIMER

Le comité de pilotage « Transports de marchandises dangereuses au Simplon » pilote et surveille la mise en œuvre 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, d'Economiesuisse et de la Chambre valaisanne de Commerce et d'Industrie.



©Shutterstock - Stefano Ember

Feuille de route 2025
Rapport annuel 2023
COFIL TMD Simplon
Avec le soutien de E-AS SA
et le graphisme de Shirlene Terrapon
Avril 2024