Matières dangereuses : transports à risques

Autor(en): **Delley, Jean-Daniel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **31 (1994)**

Heft 1179

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1009528

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

MATIÈRES DANGEREUSES

Transports à risques

LE RISQUE SUR RAIL

En 1993, les CFF ont transporté 8,7 millions de tonnes de produits dangereux, pour l'essentiel des produits pétroliers — dernier accident en date, le déraillement d'un train de carburants à Zurich-Affoltern en mars dernier qui a mis le feu à plusieurs maisons d'habitation. Mais aussi 400 000 tonnes de produits chimiques explosifs ou hautement toxiques, soit 10 000 wagons qui traversent des agglomérations, croisent des trains de voyageurs dans les tunnels et parcourent des régions dont les nappes phréatiques sont vitales pour l'approvisionnement en eau de la population.

(*jd*) Après l'accident du 29 juin dernier en gare de Lausanne, le débat a surtout porté sur les mesures susceptibles d'améliorer la sécurité lors du transport de matières dangereuses. Une sécurité qui en réalité ne sera garantie qu'en limitant au maximum le déplacement de telles matières. Rien ne s'oppose techniquement à cette limitation; c'est pour des raisons économiques que des matières toxiques, inflammables ou explosives, traversent quotidiennement nos agglomérations. Illustration à propos de l'épichlorhydrine (ECH), le produit qui a mis en alerte un quartier de Lausanne, en compagnie du *Tages Anzeiger* (29 juillet 1994).

Chaque semaine une dizaine de wagons d'ECH arrivent à l'usine de Ciba-Geigy à Monthey, soit 20 000 tonnes annuellement, en provenance de la Ruhr, du Jura français et de Hambourg. L'ECH entre dans la composition de l'epoxyde, un produit utilisé dans les matériaux de construction, l'industrie automobile, aéronautique et navale, les meubles de jardin, comme isolant dans l'industrie électrique et électronique et pour fabriquer la colle Araldite. Ciba diversifie ses sources d'approvisionnement pour ne pas dépendre d'un seul fournisseur. De toute manière la multinationale bâloise n'assume pas le risque du transport qui est à la charge de la compagnie de transport et du fournisseur.

Une autre multinationale, Dow Chemicals, produit sur place à Hambourg l'ECH et reçoit par conduite le propylène, deux des composants nécessaires à l'élaboration de l'epoxyde. Ciba a fait un choix différent: pour rester concurrentielle sur le marché de l'epoxyde, elle préfère acheter l'ECH à des fournisseurs qui le produisent en grande quantité. Si elle fabriquait l'ECH elle-même à Monthey, elle devrait s'approvisionner en propylène, une matière transportée à haute pression et plus explosive encore que l'ECH. Par ailleurs une installation rentable de production d'ECH à Monthey fournirait plus de matière que nécessaire à l'élaboration de l'epoxyde, d'où vente et transport d'ECH, avec des risques semblables à ceux que comporte l'achat à l'étranger.

Ce calcul économique garantit-il le maintien de l'emploi dans une région fortement touchée par le chômage ? Rien n'est moins sûr. La production d'ECH est relativement simple d'un point de vue technique et ne s'intègre plus à la palette des produits spécialisés et à haute valeur ajoutée de Ciba-Geigy. Si Monthey abrite aujourd'hui encore la plus importante fabrique d'epoxyde du groupe, c'est que les installations sont modernes. Lorsque des investissements lourds seront nécessaires, les quelque 460 employés de Monthey occupés à la production d'epoxyde pourront craindre pour leur emploi. ■

CATASTROPHES NATURELLES

La grande peur des assureurs

(*jd*) En 1989, les assureurs ont cru vivre l'année noire de l'histoire des assurances: plus de 13 milliards de dollars de dommages remboursés, soit plus du double de l'année précédente, dont plus de 8 milliards au titre des catastrophes naturelles, soit quatre fois la somme versée en 1988. A cette époque, les professionnels du risque pouvaient encore imputer cette mauvaise année aux aléas de la probabilité et chercher les causes de la progression des indemnités versées dans la concentration géographique croissante des biens matériels et le souci des assurés de mieux se couvrir.

Las. En 1990, les versements ont atteint 17 milliards de dollars et en 1992, à la suite de l'ouragan Andrew, 26 milliards. Soulagement en 1993, qui voit les dommages assurés retomber à la modeste somme de 11,6 milliards de dollars. La nature s'est-elle enfin calmée ? Effet d'optique puisque l'an passé les catastrophes naturelles ont crû de 20% — rappelons-nous les inondations dans le Mississippi et le Missouri —; si les dédommagements de 1993 sont relativement bas, c'est parce que les risques d'inondation sont peu ou pas assurés. Au total, selon les estimations de la Société suisse de réassurance, les dommages annoncés en 1993 sont 60% plus élevés que la moyenne annuelle de la période 1970-1992.

Cette évolution a non seulement ruiné de nombreux assureurs et réassureurs, en particulier aux Etats-Unis; les primes ont connu des augmentations impressionnantes. Dans le milieu professionnel, le soupçon que les modifications climatiques pourraient avoir quelque lien avec la croissance des catastrophes naturelles fait plus facilement son chemin que dans les esprits des politiques. Ainsi dans une récente publication — *Les risques du climat* — la Société suisse de réassurance estime qu'on ne peut plus considérer le climat comme une donnée plus ou moins constante et prévisible dans un lieu donné; le climat est devenu une variable imprévisible influencée non seulement par des facteurs naturels tels que les émissions volcaniques et les courants marins mais aussi par les activités humaines. Pour les assurances, il n'est plus question d'établir des prévisions sur la base de connaissances scientifiquement assurées, mais bien en prenant en compte l'incertitude scientifiquement fondée. ■