Effets sur la sécurité

Version du 1er octobre 2014

1. Périmètre

Cette fiche traite des impacts d'un projet de transport en termes :

- d'accidentologie,
- d'exposition aux risques technologiques associés aux installations classées.

Cette fiche ne traite pas de l'atteinte volontaire aux usagers ou agents du service de transport.

Nota bene : pour ce qui concerne les risques industriels, cette fiche est purement indicative et n'ajoute ni ne retire rien aux obligations en matière d'études de risques ou de danger qui relèvent du code de l'environnement.

2. Eléments de méthode et indicateurs

Sur le volet accidentologie, les indicateurs permettant d'alimenter l'analyse quantitative sont :

- le nombre total d'accidents corporels évités ou supplémentaires ;
- le nombre de tués évités ou supplémentaires ;
- le nombre de blessés graves évités ou supplémentaires (ou de blessés hospitalisés, suivant la terminologie utilisée) ;
- le nombre de blessés légers évités ou supplémentaires.

Cette analyse quantitative est un préalable à l'analyse monétarisée.

Pour chaque option de projet, le nombre d'accidents évités ou supplémentaires est obtenu en effectuant la différence entre le nombre d'accidents prévus pour l'option de référence et celui prévu pour l'option projet. Cette comparaison s'effectue en prenant comme aire d'étude l'ensemble du réseau ayant fait l'objet de la modélisation de trafic.

Les nombres d'accidents corporels et de victimes sont calculés à partir de ratios (dont les taux d'accidents[1]) :

- définis sur la base de données locales (il peut être recalculé sur le réseau de référence à partir des données des 5 années précédent l'étude),
- ou, à défaut, fournis dans la fiche « *valeurs recommandées pour le calcul socio-économique* » (qui fournit également des tendances à utiliser en projection).

Pour les sections routières ne faisant pas l'objet de modification significative par rapport à la situation existante, les taux ou proportions à considérer pour l'option de référence et pour les options de projet peuvent être calculés à partir de ceux observés en situation existante, en appliquant la tendance de projection caractéristique du type de section concernée.

[1] Le taux d'accidents corporels par kilomètre parcouru est un indicateur de risque qui rapporte le nombre d'accidents survenus sur une section de route à la circulation qui s'y est écoulée. Plus le taux est élevé, plus la réalisation du parcours correspondant est susceptible d'occasionner un accident corporel. Du point de vue de l'usager, plus le taux d'accidents corporels est élevé sur l'itinéraire qu'il emprunte, plus il a de risque d'être impliqué dans un accident. On parle de risque individuel d'accident. Du point de vue du gestionnaire, plus le taux d'accidents corporels est élevé, plus il doit s'interroger sur le caractère dangereux de l'infrastructure qu'il exploite (cf. la note d'information du Setra sur la démarche Sure).

Pour les sections qui font l'objet d'une modification significative (changement du type de route par exemple) ou pour les sections du projet, les taux et proportions à considérer sont pris égaux aux références nationales, en projection, pour les infrastructures de même type.

Si les spécificités des sections routières concernées par le projet ou des véhicules concernés le justifient, des données adaptées à ces spécificités, différentes des données des sections-types peuvent être utilisées.

Les données utilisées pour les projets de transports ferroviaires et collectifs urbains peuvent mobiliser des statistiques d'accidentologie pour des services comparables. Des tendances de projection par types de services peuvent être utilisées dès lors qu'elles s'appuient à la fois sur l'observation de tendances passées et sur des justifications quant à la poursuite de l'amélioration tendancielle de la sécurité pour les technologies et systèmes concernés par le projet.

Sur le volet exposition aux risques industriels, les paragraphes ci-dessous revêtent un caractère purement indicatif. Ils n'ajoutent et ne retirent rien aux obligations en matière d'études de risques ou de danger qui relèvent du code de l'environnement. Ils présentent simplement, à titre indicatif, les outils qui peuvent être mobilisés pour rendre compte des effets en termes de risques industriels, en application du code des transports.

Pour illustrer les effets du projet en termes de sécurité industrielle, et si les enjeux du projet le justifient, il est possible d'utiliser un indicateur reflétant les temps pendant lesquels les usagers correspondant aux flux de trafic se situent à l'intérieur des périmètres d'expositions aux risques définis dans le cadre des PPRT prescrits ou approuvés de l'aire d'étude.

Les périmètres peuvent être choisis parmi ceux issus des études réalisées dans le cadre des PPRT, qui prennent en compte à la fois les niveaux d'aléas liés aux phénomènes dangereux à cinétique rapide et les classes de probabilité de survenance du risque.

Les temps d'exposition peuvent être mesurés par écart entre l'option de référence et les options de projet. Les hypothèses de nombre de personnes par véhicule ou par rame et les hypothèses de vitesse sont alors celles utilisées dans le cadre de l'analyse de la demande et des temps de parcours.