

Effets en lien avec les risques naturels

Version du 1^{er} octobre 2014

Avertissement : les éléments figurant dans cette fiche sont donnés à titre indicatif. Ils n'ajoutent et ne retirent rien aux obligations en matière d'évaluation environnementale qui relèvent du code de l'environnement. Ils précisent simplement, à titre indicatif, les outils qui peuvent être mobilisés pour rendre compte des effets en lien avec les risques naturels en application du code des transports.

1. Méthode et outils de mise en œuvre pratique

Les indicateurs pouvant être mobilisés pour l'évaluation des effets résiduels des options de projet sont les suivants :

- interface entre l'infrastructure et le risque :
 - nombre de PPR concernés par le projet ;
 - linéaire du projet en zone de risque (zone d'aléa fort) ;
 - % de linéaire en zone de risque (zone d'aléa fort) rapporté au linéaire total du projet (cet indicateur est à coupler avec le précédent) ;
- évolution des aléas :
 - en fonction de la nature du risque :
 - surface de zones d'expansion des crues consommées avec le projet ;
 - surface des zones inondables créées par le projet ;
 - surfaces prélevées en lit majeur de cours d'eau ;
 - linéaire de cours d'eau rectifié, canalisé ou couvert par l'infrastructure.

L'approche pourra être complétée par l'évaluation de la modification du régime de crue : temps de ressuyage/sur-vitesses engendrées ou par celle des modifications des courants en milieu marin ou estuarien (en lien avec les risques de submersion ou d'inondation).

- évolution de l'enjeu (*ces indicateurs peuvent s'avérer difficilement quantifiables*) :
 - évolution du nombre de personnes (population et usagers) exposées à des risques (avant et après projet), étant entendu qu'*a priori* l'aggravation significative n'est pas acceptable ;
 - évolution du temps de présence en zone d'aléa et capacité à gérer la crise (importance des zones de congestion en secteur exposé, mise en place d'informations de l'utilisateur, transports alternatifs,...).

2. Spécificités par type de projet ou par mode

Transports urbains	<p>La spécificité sur ce mode est liée :</p> <ul style="list-style-type: none">- essentiellement à la présence de populations denses ;- à la continuité de service et à la gestion de crise dans la mesure où l'on est sur un service offert et non sur un accès libre à une infrastructure. <p>Dans le cas des métros souterrains :</p> <ul style="list-style-type: none">- un intérêt particulier peut être porté aux risques liés aux cavités et effondrements et au risque sismique ;- pour les indicateurs liés aux risques d'inondations, le temps de submersion et les systèmes de cloisonnements de tronçons éventuellement nécessaires peuvent être identifiés.
Infrastructures linéaires (routières et ferroviaires)	<p>Ce type d'infrastructures génère essentiellement des phénomènes de coupures des continuités naturelles qui peuvent aggraver l'aléa et consommer de l'espace dont la vocation est d'atténuer les effets de ces aléas.</p>
Infrastructure de voie d'eau	<p>La capacité de l'infrastructure à éventuellement atténuer l'aléa et à assurer une régulation des débits mérite d'être analysée quand c'est possible.</p>
Infrastructures portuaires	<p>On observe les mêmes phénomènes que pour les infrastructures linéaires éventuellement amplifiés par le caractère maritime qui invite à prendre en compte le risque de submersion marine (au niveau de l'aléa qui conditionne l'approche d'évaluation).</p>
Plate forme multimodale	<p>Ce type d'infrastructure concerne une approche surfacique qui concentre l'impact potentiel mais qui peut aussi avoir un caractère majeur compte tenu des emprises et de l'imperméabilisation potentielle.</p>