



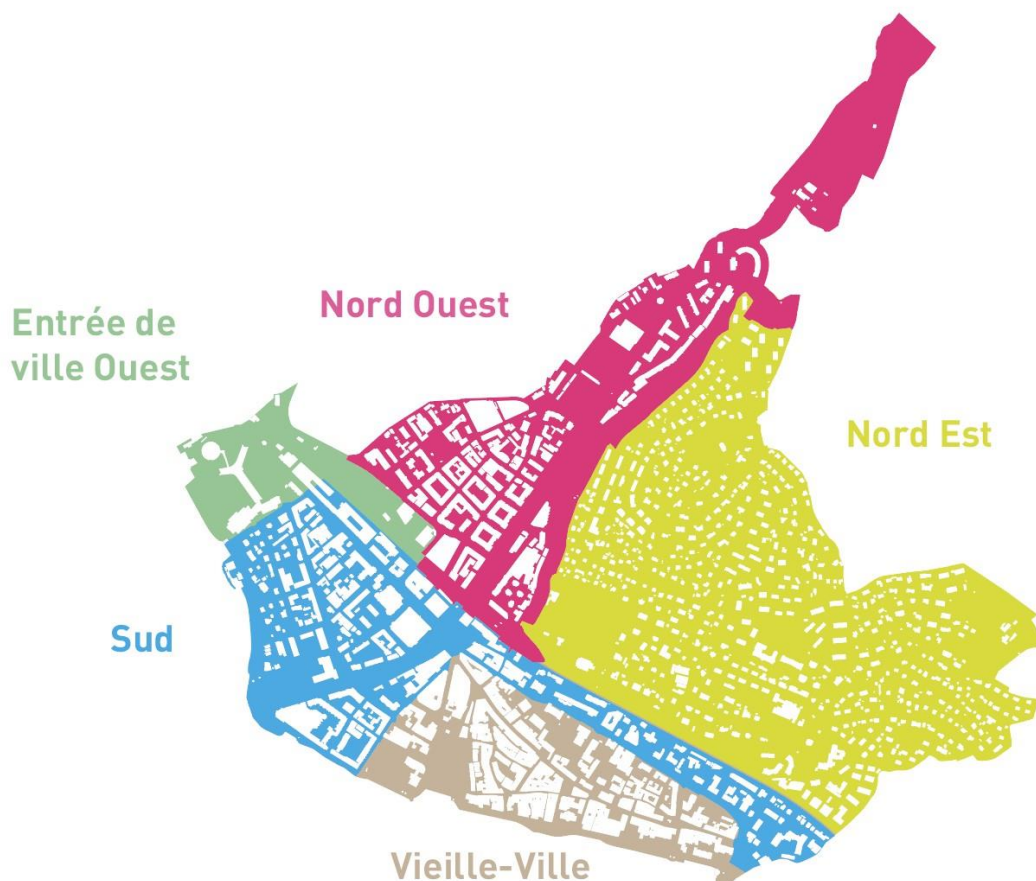
100037.41-RN001a/Def/Baly

17 septembre 2021

Ville de Vevey
Direction de l'urbanisme, de la mobilité et du développement durable
Aménagement du territoire
Rue du Simplon 16
1800 Vevey

DÉVELOPPEMENT DES PLANS D'AFFECTATIONS
SUR LA COMMUNE DE VEVEY

ETUDES OPAM : SCREENING
CFF ET ÉVALUATION GAZODUC





DÉVELOPPEMENT DES PLANS D'AFFECTATIONS SUR LA COMMUNE DE VEVEY

ETUDES OPAM : SCREENING CFF ET ÉVALUATION GAZODUC

| | | | |
|---------------|--------------------------------------|--------------------------------------|---|
| VERSION | - | a | b |
| DOCUMENT | 100037.41-RN001/Def/Baly | 100037.41-RN001a/Def/Baly | |
| DATE | 18 août 2021 | 17 septembre 2021 | |
| ELABORATION | Antoine BAILLY | Antoine BAILLY | |
| VISA | Raphaël DEFERT | Raphaël DEFERT | |
| COLLABORATION | | | |
| DISTRIBUTION | Ville de Vevey (1 ex.) BG (1 ex.) | Ville de Vevey (1 ex.) BG (1 ex.) | |



TABLE DES MATIÈRES

| | Page |
|---|-----------|
| 1. Contexte | 7 |
| 2. Screening des voies CFF | 9 |
| 2.1 Présentation du tronçon étudié | 9 |
| 2.2 Méthode "Screening" | 10 |
| 2.3 Horizons d'étude | 12 |
| 2.4 Hypothèses de travail | 12 |
| 2.5 Résultats des calculs screening | 14 |
| 2.6 Synthèse des résultats du screening CFF | 77 |
| 2.7 Représentations cartographiques | 79 |
| 3. Compatibilité du gazoduc | 81 |
| 4. Conclusion | 82 |

ANNEXE

- Données d'entrée pour les calculs selon la méthode screening CFF

Table des Figures

| | |
|---|----|
| Figure 1. Plans d'affectations en cours de développement sur la commune de Vevey | 7 |
| Figure 2. Emplacements des 20 positions d'accident prises en compte vis-à-vis des 5 plans d'affectation | 9 |
| Figure 3. Illustration de la première zone de densité considérée vis-à-vis des 20 positions d'accident étudiées | 11 |
| Figure 4. Résultats du screening des voies CFF – Position 1 – Situation actuelle (2021) | 14 |
| Figure 5. Résultats du screening des voies CFF – Position 1 – Horizon 2036..... | 15 |
| Figure 6. Résultats du screening des voies CFF – Position 1 – Comparaison 2021 / 2036..... | 16 |
| Figure 7. Résultats du screening des voies CFF – Position 2 – Situation actuelle (2021) | 17 |
| Figure 8. Résultats du screening des voies CFF – Position 2 – Horizon 2036..... | 18 |
| Figure 9. Résultats du screening des voies CFF – Position 2 – Comparaison 2021 / 2036..... | 19 |
| Figure 10. Résultats du screening des voies CFF – Position 3 – Situation actuelle (2021) | 20 |
| Figure 11. Résultats du screening des voies CFF – Position 3 – Horizon 2036..... | 21 |
| Figure 12. Résultats du screening des voies CFF – Position 3 – Comparaison 2021 / 2036 | 22 |
| Figure 13. Résultats du screening des voies CFF – Position 4 – Situation actuelle (2021) | 23 |
| Figure 14. Résultats du screening des voies CFF – Position 4 – Horizon 2036..... | 24 |
| Figure 15. Résultats du screening des voies CFF – Position 4 – Comparaison 2021 / 2036 | 25 |
| Figure 16. Résultats du screening des voies CFF – Position 5 – Situation actuelle (2021) | 26 |
| Figure 17. Résultats du screening des voies CFF – Position 5 – Horizon 2036..... | 27 |
| Figure 18. Résultats du screening des voies CFF – Position 5 – Comparaison 2021 / 2036 | 28 |
| Figure 19. Résultats du screening des voies CFF – Position 6 – Situation actuelle (2021) | 29 |
| Figure 20. Résultats du screening des voies CFF – Position 6 – Horizon 2036..... | 30 |
| Figure 21. Résultats du screening des voies CFF – Position 6 – Comparaison 2021 / 2036 | 31 |
| Figure 22. Résultats du screening des voies CFF – Position 7 – Situation actuelle (2021) | 32 |
| Figure 23. Résultats du screening des voies CFF – Position 7 – Horizon 2036..... | 33 |
| Figure 24. Résultats du screening des voies CFF – Position 7 – Comparaison 2021 / 2036 | 34 |
| Figure 25. Résultats du screening des voies CFF – Position 8 – Situation actuelle (2021) | 35 |
| Figure 26. Résultats du screening des voies CFF – Position 8 – Horizon 2036..... | 36 |
| Figure 27. Résultats du screening des voies CFF – Position 8 – Comparaison 2021 / 2036 | 37 |
| Figure 28. Résultats du screening des voies CFF – Position 9 – Situation actuelle (2021) | 38 |
| Figure 29. Résultats du screening des voies CFF – Position 9 – Horizon 2036..... | 39 |
| Figure 30. Résultats du screening des voies CFF – Position 9 – Comparaison 2021 / 2036 | 40 |
| Figure 31. Résultats du screening des voies CFF – Position 10 – Situation actuelle (2021) | 41 |
| Figure 32. Résultats du screening des voies CFF – Position 10 – Horizon 2036..... | 42 |
| Figure 33. Résultats du screening des voies CFF – Position 10 – Comparaison 2021 / 2036 | 43 |
| Figure 34. Résultats du screening des voies CFF – Position 11 – Situation actuelle (2021) | 44 |
| Figure 35. Résultats du screening des voies CFF – Position 11 – Horizon 2036..... | 45 |
| Figure 36. Résultats du screening des voies CFF – Position 11 – Comparaison 2021 / 2036 | 46 |
| Figure 37. Résultats du screening des voies CFF – Position 12 – Situation actuelle (2021) | 47 |
| Figure 38. Résultats du screening des voies CFF – Position 12 – Horizon 2036..... | 48 |
| Figure 39. Résultats du screening des voies CFF – Position 12 – Comparaison 2021 / 2036 | 49 |
| Figure 40. Résultats du screening des voies CFF – Position 13 – Situation actuelle (2021) | 50 |
| Figure 41. Résultats du screening des voies CFF – Position 13 – Horizon 2036..... | 51 |

| | |
|--|----|
| Figure 42. Résultats du screening des voies CFF – Position 13 – Comparaison 2021 / 2036 | 52 |
| Figure 43. Résultats du screening des voies CFF – Position 14 – Situation actuelle (2021) | 53 |
| Figure 44. Résultats du screening des voies CFF – Position 14 – Horizon 2036..... | 54 |
| Figure 45. Résultats du screening des voies CFF – Position 14 – Comparaison 2021 / 2036 | 55 |
| Figure 46. Résultats du screening des voies CFF – Position 15 – Situation actuelle (2021) | 56 |
| Figure 47. Résultats du screening des voies CFF – Position 15 – Horizon 2036..... | 57 |
| Figure 48. Résultats du screening des voies CFF – Position 15 – Comparaison 2021 / 2036 | 58 |
| Figure 49. Résultats du screening des voies CFF – Position 16 – Situation actuelle (2021) | 59 |
| Figure 50. Résultats du screening des voies CFF – Position 16 – Horizon 2036..... | 60 |
| Figure 51. Résultats du screening des voies CFF – Position 16 – Comparaison 2021 / 2036 | 61 |
| Figure 52. Résultats du screening des voies CFF – Position 17 – Situation actuelle (2021) | 62 |
| Figure 53. Résultats du screening des voies CFF – Position 17 – Horizon 2036..... | 63 |
| Figure 54. Résultats du screening des voies CFF – Position 17 – Comparaison 2021 / 2036 | 64 |
| Figure 55. Résultats du screening des voies CFF – Position 18 – Situation actuelle (2021) | 65 |
| Figure 56. Résultats du screening des voies CFF – Position 18 – Horizon 2036..... | 66 |
| Figure 57. Résultats du screening des voies CFF – Position 18 – Comparaison 2021 / 2036 | 67 |
| Figure 58. Résultats du screening des voies CFF – Position 19 – Situation actuelle (2021) | 68 |
| Figure 59. Résultats du screening des voies CFF – Position 19 – Horizon 2036..... | 69 |
| Figure 60. Résultats du screening des voies CFF – Position 19 – Comparaison 2021 / 2036 | 70 |
| Figure 61. Résultats du screening des voies CFF – Position 20 – Situation actuelle (2021) | 71 |
| Figure 62. Résultats du screening des voies CFF – Position 20 – Horizon 2036..... | 72 |
| Figure 63. Résultats du screening des voies CFF – Position 20 – Comparaison 2021 / 2036 | 73 |
| Figure 64. Résultats du screening des voies CFF – Tronçon global – Situation actuelle (2021) | 74 |
| Figure 65. Résultats du screening des voies CFF – Tronçon global – Horizon 2036..... | 75 |
| Figure 66. Résultats du screening des voies CFF – Tronçon global – Comparaison 2021 / 2036 | 76 |
| Figure 67. Représentation cartographique des niveaux de risques – Situation actuelle (2021) | 79 |
| Figure 68. Représentation cartographique des niveaux de risques – Horizon 2036 | 80 |

Liste des Tableaux

| | |
|--|----|
| Tableau 1. Indicateurs de risques et produits phares | 10 |
| Tableau 2. Synthèse des résultats du screening CFF | 77 |

Documents de référence

OPAM

- [1] Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) 814.01 du 7 octobre 1983
- [2] Ordonnance sur la Protection contre les Accidents Majeurs (OPAM) 814.012 du 27 février 1991
- [3] Manuel de l'OPAM sur les installations ferroviaires, OFEV, juillet 2018
- [4] Critères d'appréciation relatifs à l'OPAM, OFEV, novembre 2018
- [5] Guide de Planification, Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs, ARE/OFEV/OFT/OFEN/OFROU, octobre 2013
- [6] Guide sur les mesures de protection OPAM, SERMA, janvier 2020

Transport de marchandises dangereuses par route

- [7] Documentation scientifique, screening des risques du rail pour la population, OFEV, août 2008
- [8] Dokumentation Grundlagen Screening, Personenrisiken Bahn 2011, OFT, février 2013
- [9] Risques pour la population liés au transport ferroviaire de marchandises dangereuses, Méthodologie & préparation des données – Screening risques pour la population 2014, OFT, février 2015
- [10] Pilotrisikoanalyse für den Transport gefährlicher Güter, Fallbeispiel Bahn, Unterarbeitsgruppe "Beurteilungskriterien Verkehrswege"

1. Contexte

La Ville de Vevey est en train de développer 5 plans d'affectations dans le cadre du développement de la ville. Ces 5 plans d'affectation sont regroupés par secteur géographique (Entrée de ville Ouest, Nord-Ouest, Sud, Nord-Est et Vieille-Ville) et leur répartition est présentée sur la Figure 1.

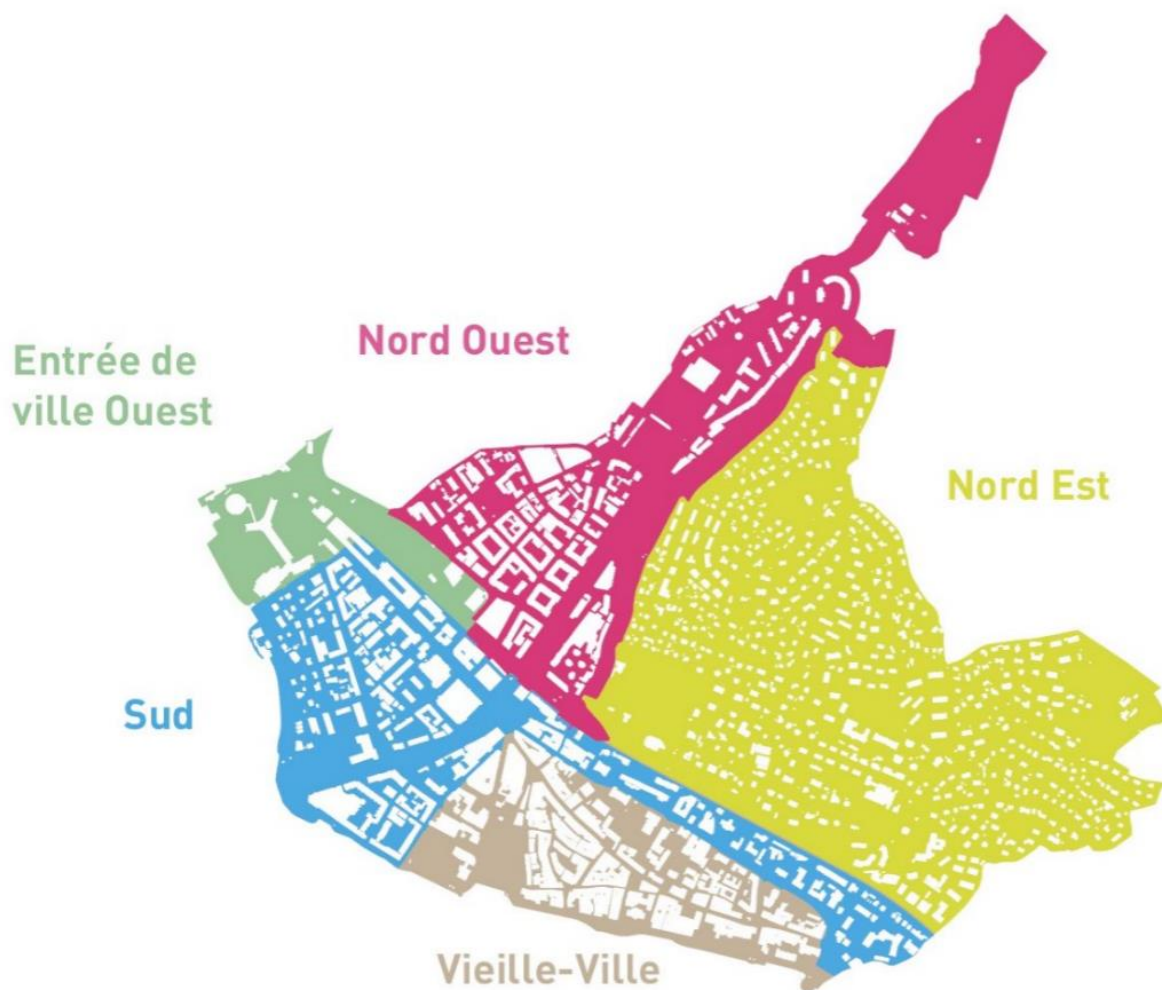


Figure 1. Plans d'affectations en cours de développement sur la commune de Vevey

Conformément aux prescriptions de l'Ordonnance sur la Protection contre les Accidents Majeurs (OPAM), les cantons doivent prendre en considération la prévention des accidents majeurs dans le cadre du développement des plans directeurs et des plans d'affectation. Par ailleurs, les communes sont tenues de préserver la population des atteintes nuisibles (stockage et transports de marchandises dangereuses notamment).

La Ville de Vevey présente une situation sensible du point de vue du risque OPAM en raison de la présence de 2 installations assujetties à l'OPAM au sein d'un espace densément bâti : les voies CFF reliant Lausanne au Valais, ainsi que le gazoduc G200 Les Grangettes – La Gabiule – Le Vengeron.

Afin de disposer d'une vision globale, la Direction Générale de l'Environnement (DGE) a demandé à la commune de Vevey de réaliser un screening incluant tous les plans d'affectation du secteur afin d'évaluer l'influence des densifications prévues sur le niveau de risque OPAM. Par ailleurs, la DGE a également demandé d'étudier la compatibilité du développement du plan d'affectation Sud avec le gazoduc G200.

Ainsi, la Ville de Vevey a mandaté BG Ingénieurs Conseils SA (ci-après nommé BG) pour la réalisation de ces études OPAM associées au développement des plans d'affectation.

Le présent document correspond à l'évaluation des risques OPAM pour les voies CFF selon la méthode screening CFF [9] vis-à-vis du développement des 5 plans d'affectation prévus, et à l'analyse de compatibilité du gazoduc G200 vis-à-vis du développement du plan d'affectation Sud.

2. Screening des voies CFF

2.1 Présentation du tronçon étudié

Les calculs screenings CFF ont été réalisés sur le linéaire traversant la commune de Vevey. La longueur du tronçon d'étude est d'environ 2'000 mètres, et correspond à 20 points de calculs selon les points de référence définis par la méthode screening CFF.

La Figure 2 illustre les emplacements des 20 positions d'accident prises en compte vis-à-vis des 5 plans d'affectation en cours de développement par la Ville de Vevey.

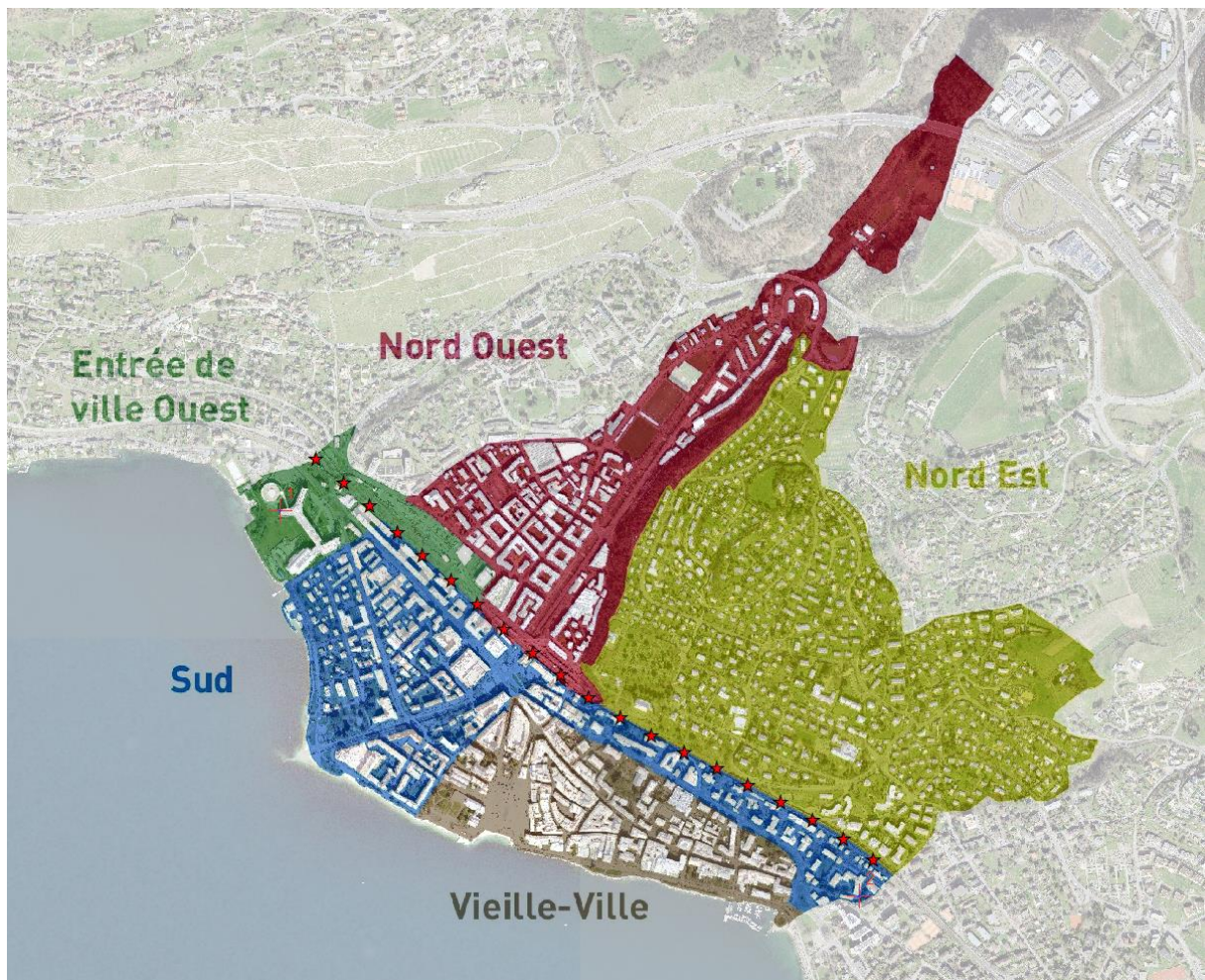


Figure 2. Emplacements des 20 positions d'accident prises en compte vis-à-vis des 5 plans d'affectation

2.2 Méthode "Screening"

L'étude des accidents impliquant le transit de marchandises dangereuses sur rail repose dans un premier temps sur une méthode "screening CFF" [9] qui permet de connaître, *in fine* :

- Le niveau de risque de l'itinéraire ;
- L'appréciation sur l'acceptabilité du risque sur l'itinéraire au sens de l'OPAM ;
- La nécessité ou non de modification des plans d'affectation.

D'après la méthodologie du screening CFF présentée dans les documents [7], [8], [9] et [10], un outil spécifique (ci-après nommé outil screening CFF) a été développé afin d'obtenir des résultats sous la forme d'une courbe "Probabilité - Conséquences".

Cette méthodologie permet une évaluation des risques liés au Transport de Marchandises Dangereuses (TMD) par rail. Les indicateurs et produits phares utilisés sont les suivants :

Tableau 1. Indicateurs de risques et produits phares

| Paramètres | Risque sur les personnes | Risque sur l'environnement |
|-----------------|------------------------------|--|
| Indicateur | Nombre de décès | Nombre de tonnes/m ³ déversées (eaux de surface / eaux souterraines) |
| Produits phares | Essence Propane Chlore | Produits pétroliers Epichlorohydrine Perchloroéthylène |

Les calculs reposent sur l'utilisation d'un logiciel qui, à partir de données d'entrées, simule un certain nombre de scénarios et en déduit, pour chaque situation élémentaire envisagée, un nombre de victimes associé à une fréquence d'occurrence.

Dans le cadre de cette étude, seuls les enjeux sur les personnes sont pris en considération. En effet, compte tenu du contexte local, les enjeux sur les personnes sont prépondérants par rapport aux risques sur l'environnement. Ainsi, seul l'indicateur de risque sur les personnes est étudié.

Les densités de population considérées sont présentées en détails dans le chapitre §2.4.1. Conformément à la méthode screening CFF [9], des densités d'habitants et de travailleurs ont été calculées pour les zones circulaires suivantes à partir des différentes positions d'accidents considérées :

- Zone 1 : de 0 à 50 mètres ;
- Zone 2 : de 50 à 250 mètres ;
- Zone 3 : de 250 à 500 mètres ;
- Zone 4 : de 500 à 2'500 mètres.

Par ailleurs, l'ensemble des personnes présentes dans ces zones sont considérées pour l'évaluation des risques, incluant les personnes liées ou non directement aux 5 plans d'affectation en cours de développement.

Pour des raisons de lisibilité, la Figure 3 illustre uniquement la première zone de densité (0 à 50 m) considérée vis-à-vis des 20 positions d'accident étudiées.



Figure 3. Illustration de la première zone de densité considérée vis-à-vis des 20 positions d'accident étudiées

2.3 Horizons d'étude

Afin de tenir compte du niveau de risque induit par les densifications prévues par les différents plans d'affectation, les calculs ont été établis selon les 2 horizons d'analyse suivants :

- La situation actuelle, qui déterminera le niveau de risque actuel (2021) ;
- La situation future à l'horizon 2036 (potentiel de développement à 15 ans retenu par la Ville de Vevey) en prenant en compte les densifications prévues par les différents plans d'affectation, afin d'avoir une vision de la situation incluant tous les développements prévus.

2.4 Hypothèses de travail

2.4.1 Densités de population

Pour la situation actuelle (2021), les densités de personnes (habitants, employés et personnes supplémentaires) comprises à l'intérieur des différentes zones d'étude (cf. §2.2) sont directement fournies par l'outil screening CFF.

À l'horizon 2036, une estimation de la densification prévue au niveau de l'ensemble des parcelles concernées par les 5 plans d'affectation a été réalisé par le bureau Urbaplan. Afin de traduire ces potentiels de développement en nombre de personnes, les hypothèses suivantes ont été retenues en accord avec la DGE :

- Habitants : 43 m² / personne ;
- Employés : 20 m² / personne.

Une valeur spécifique à 30 m² / personne a été définie pour la zone d'activités du plan d'affectation Nord-Ouest en raison de sa faible densité d'employés.

Les densités estimées à l'horizon 2036 pour les différentes zones d'étude sont présentées en détails en Annexe dans les extraits des fichiers de calculs screenings.

2.4.2 Trafic de marchandises dangereuses

Selon la méthode du screening CFF [9], les substances représentatives des marchandises dangereuses sont :

- L'essence (pour les liquides inflammables) ;
- Le propane (pour les gaz inflammables) ;
- Le chlore (pour les produits toxiques).

Les volumes et la composition actuels de marchandises dangereuses transportées sur les voies CFF au niveau de la ville de Vevey ont été directement fournis par l'outil de calcul screening CFF. À l'horizon 2036, l'hypothèse majorante d'une augmentation forfaitaire de 1% du volume TMD par année a été prise en compte.

Les volumes du trafic de marchandises dangereuses considérés dans cette étude sont présentés en détails en Annexe dans les extraits des fichiers de calculs screenings.

2.4.3 Autres données de calculs

Les autres données de calculs relatives à la méthode screening (vitesse de circulation des trains de marchandises dangereuses, fréquentation des trains voyageur, aiguillages, détecteurs de boîtes chaudes et de frein bloqué, accessibilité des voies) ont été directement fournies par l'outil de calcul screening CFF pour la situation actuelle (2021). Ces données ont été reprises pour l'évaluation du risque à l'horizon 2036.

L'ensemble de ces données de calculs sont présentées en détails en Annexe dans les extraits des fichiers de calculs screenings.

2.5 Résultats des calculs screening

Cette partie présente les courbes cumulatives de risques obtenues pour les différentes positions d'accident et aux 2 horizons d'étude (situation actuelle et horizon 2036).

2.5.1 Position d'accident 1

Situation actuelle

La Figure 4 présente les résultats du calcul screening pour la position 1 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

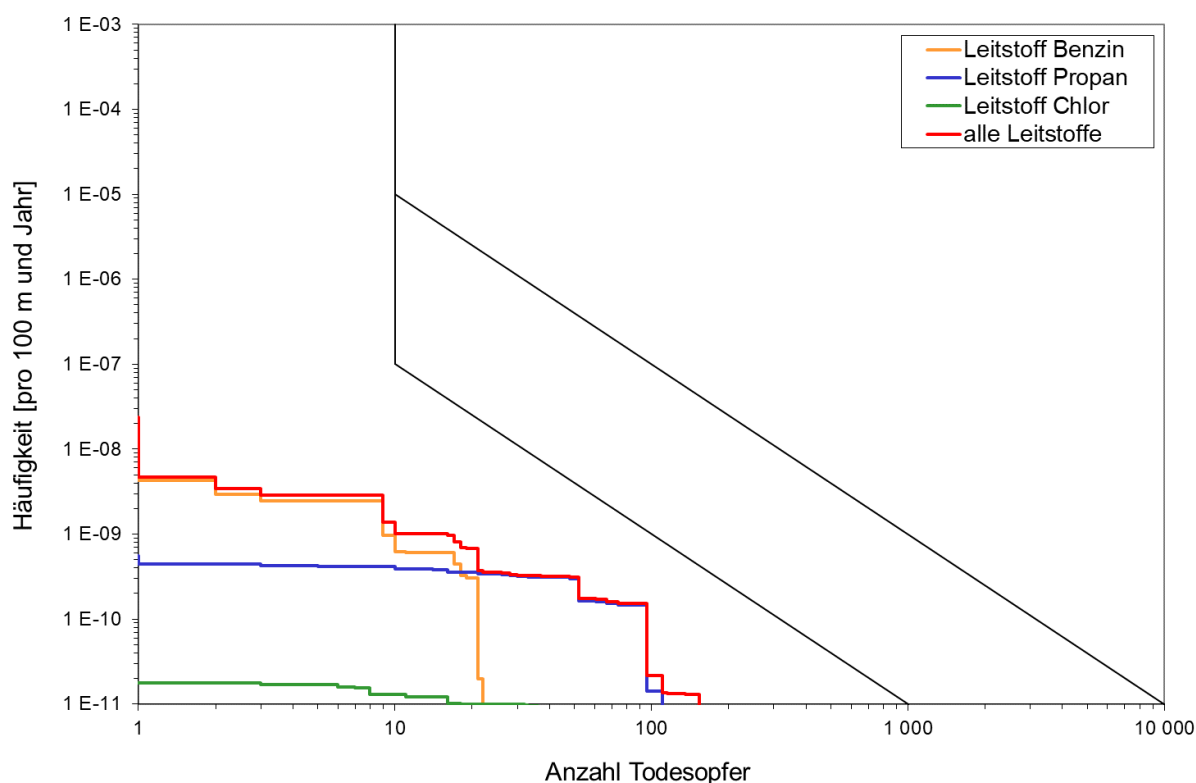


Figure 4. Résultats du screening des voies CFF – Position 1 – Situation actuelle (2021)

Les courbes cumulatives associées aux risques essence, propane et chlore se situent dans la zone acceptable.

De même, la courbe cumulative des risques pour la position 1 relative à la situation actuelle (2021) se situe dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 5 présente les résultats du calcul screening pour la position 1 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

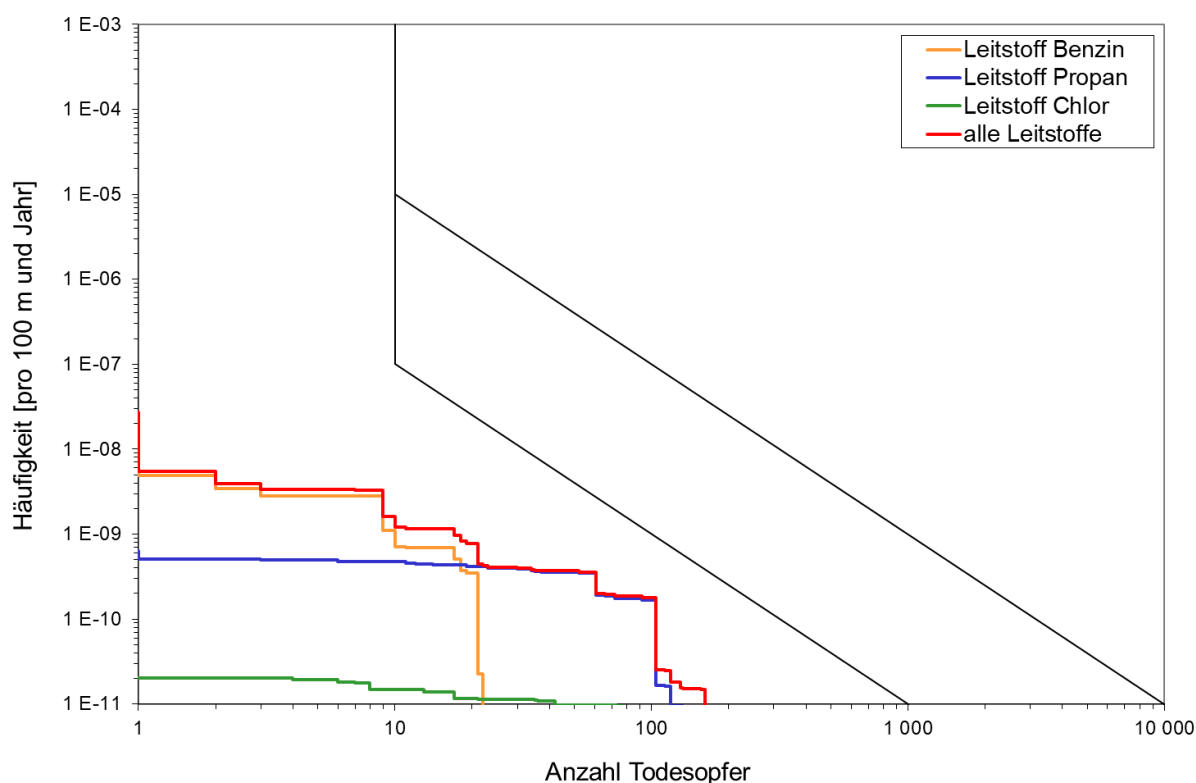


Figure 5. Résultats du screening des voies CFF – Position 1 – Horizon 2036

Les courbes cumulatives associées aux risques essence, propane et chlore se situent dans la zone acceptable.

De même, la courbe cumulative des risques pour la position 1 relative à l'horizon 2036 se situe dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 6 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 1 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

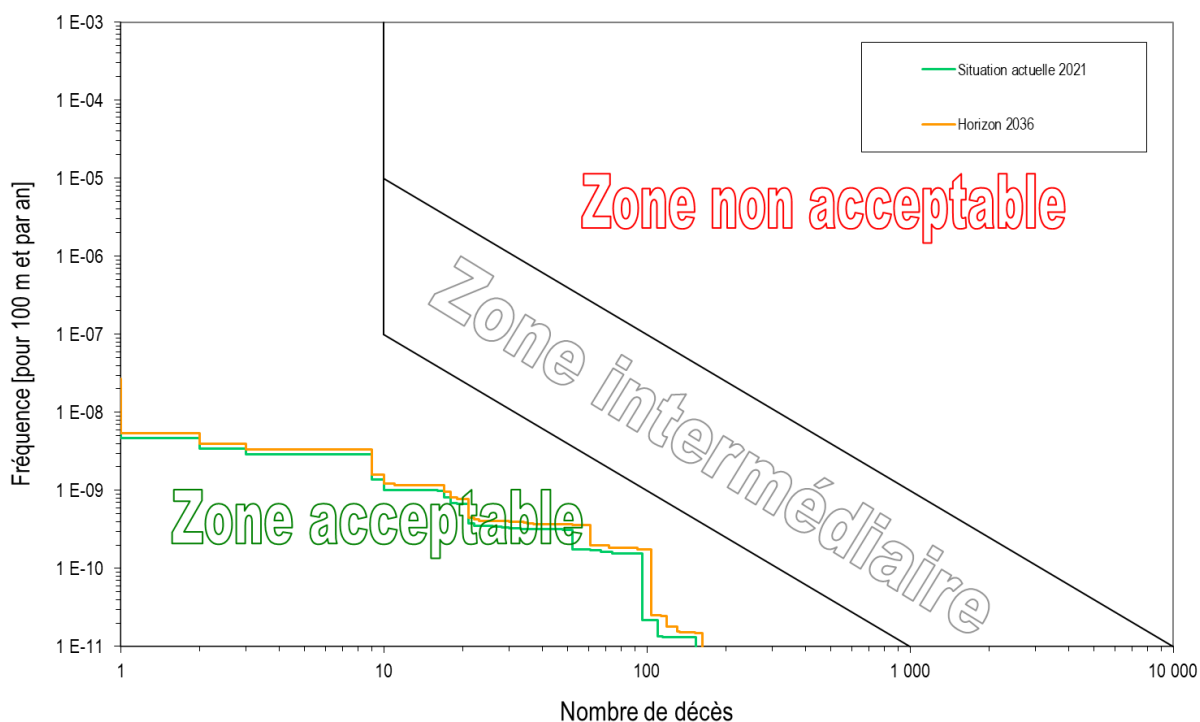


Figure 6. Résultats du screening des voies CFF – Position 1 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est légèrement plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Néanmoins, le niveau de risque à l'horizon 2036 demeure dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

2.5.2 Position d'accident 2

Situation actuelle

La Figure 7 présente les résultats du calcul screening pour la position 2 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

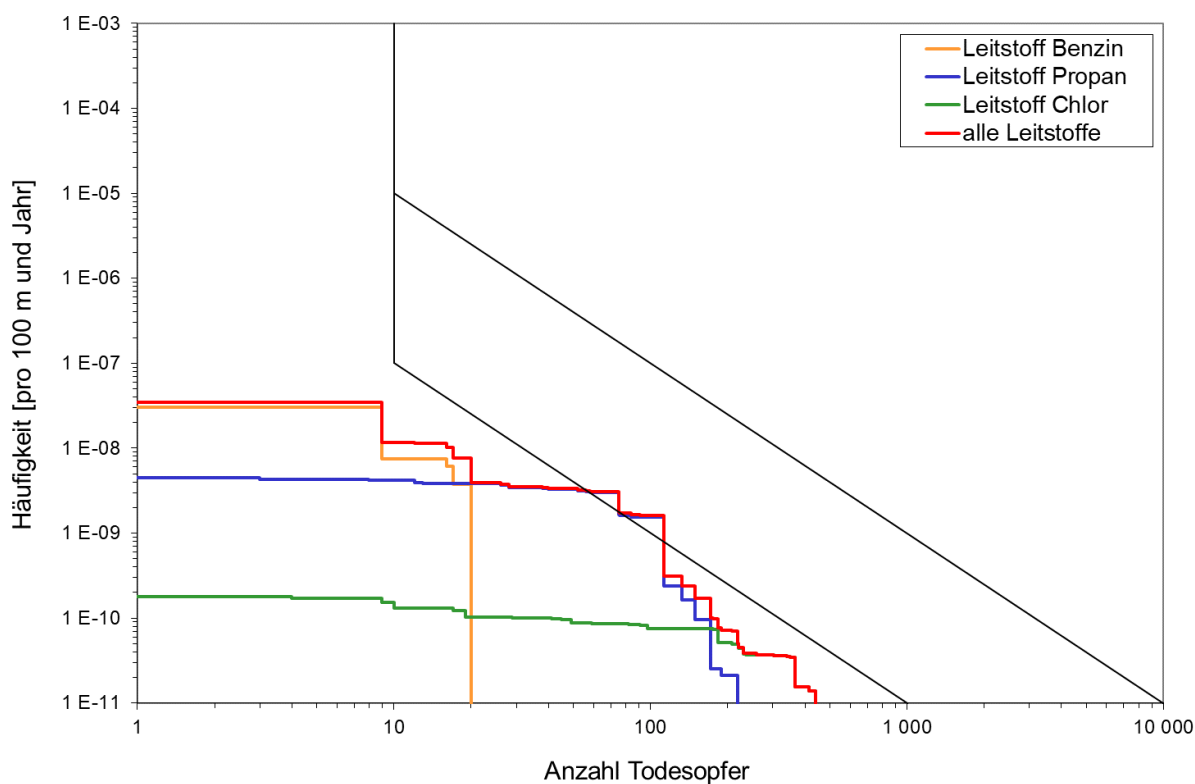


Figure 7. Résultats du screening des voies CFF – Position 2 – Situation actuelle (2021)

La courbe cumulative associée au risque propane se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que les courbes associées aux risques essence et chlore se situent dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 2 relative à la situation actuelle (2021) se situe dans le domaine intermédiaire inférieure au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 8 présente les résultats du calcul screening pour la position 2 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

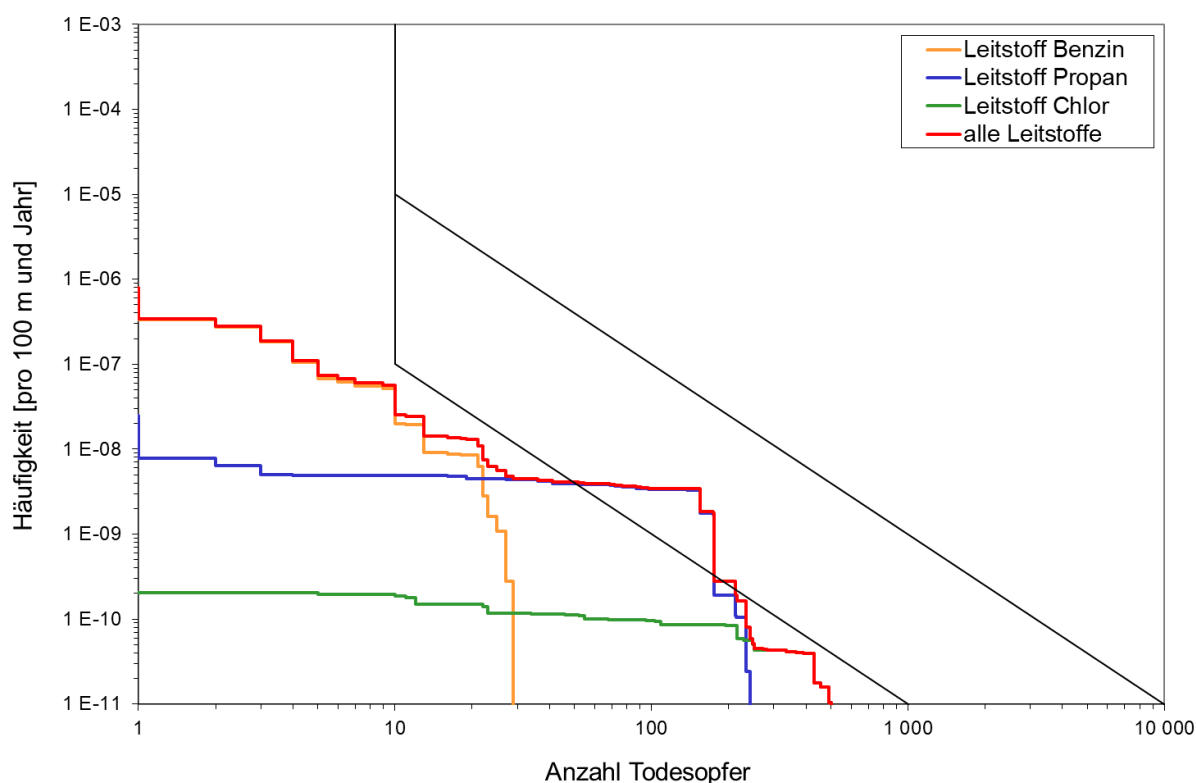


Figure 8. Résultats du screening des voies CFF – Position 2 – Horizon 2036

La courbe cumulative associée au risque propane se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que les courbes associées aux risques essence et chlore se situent dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 2 relative à l'horizon 2036 se situe dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 9 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 2 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

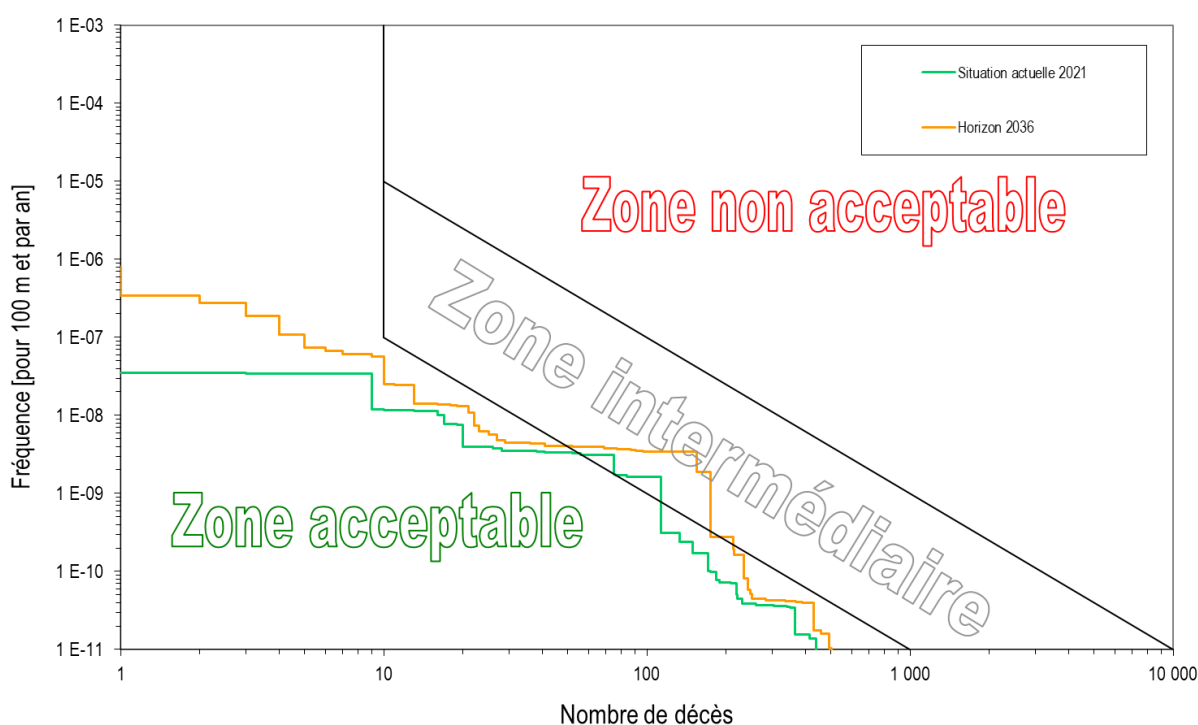


Figure 9. Résultats du screening des voies CFF – Position 2 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Néanmoins, le niveau de risque à l'horizon 2036 demeure dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM, ce qui ne remet pas en question les densifications prévues au niveau des différents plans d'affectation.

2.5.3 Position d'accident 3

Situation actuelle

La Figure 10 présente les résultats du calcul screening pour la position 3 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

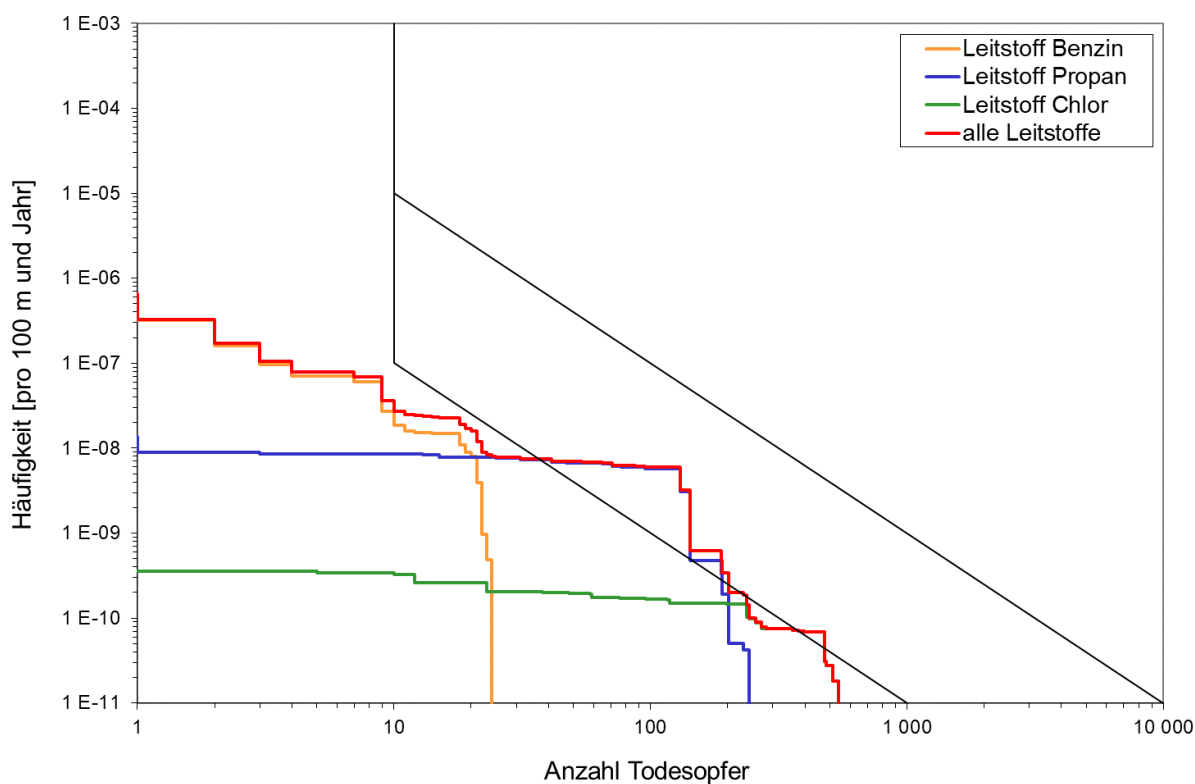


Figure 10. Résultats du screening des voies CFF – Position 3 – Situation actuelle (2021)

Les courbes cumulatives associées aux risques propane et chlore se situent dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 3 relative à la situation actuelle (2021) se situe dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 11 présente les résultats du calcul screening pour la position 3 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

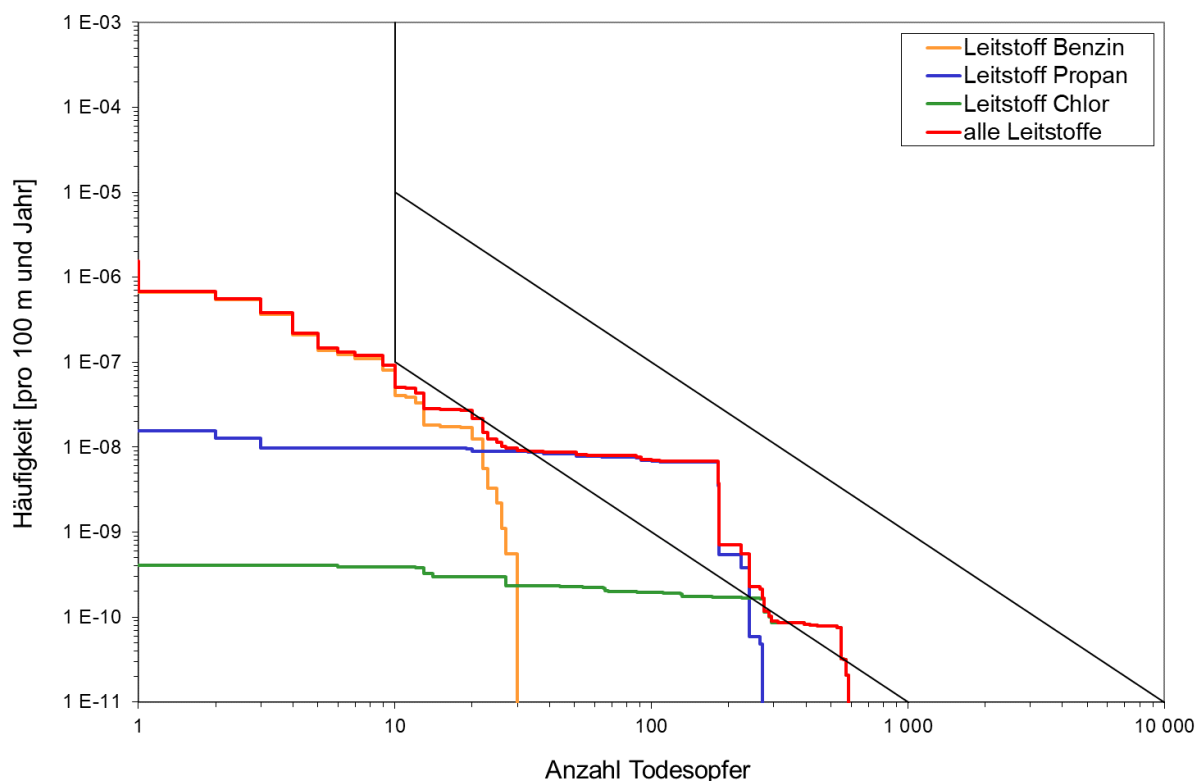


Figure 11. Résultats du screening des voies CFF – Position 3 – Horizon 2036

La courbe cumulative associée au risque propane se situe partiellement dans la zone intermédiaire supérieure. La courbe cumulative associée au risque chlore se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 3 relative à l'horizon 2036 se situe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 12 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 3 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

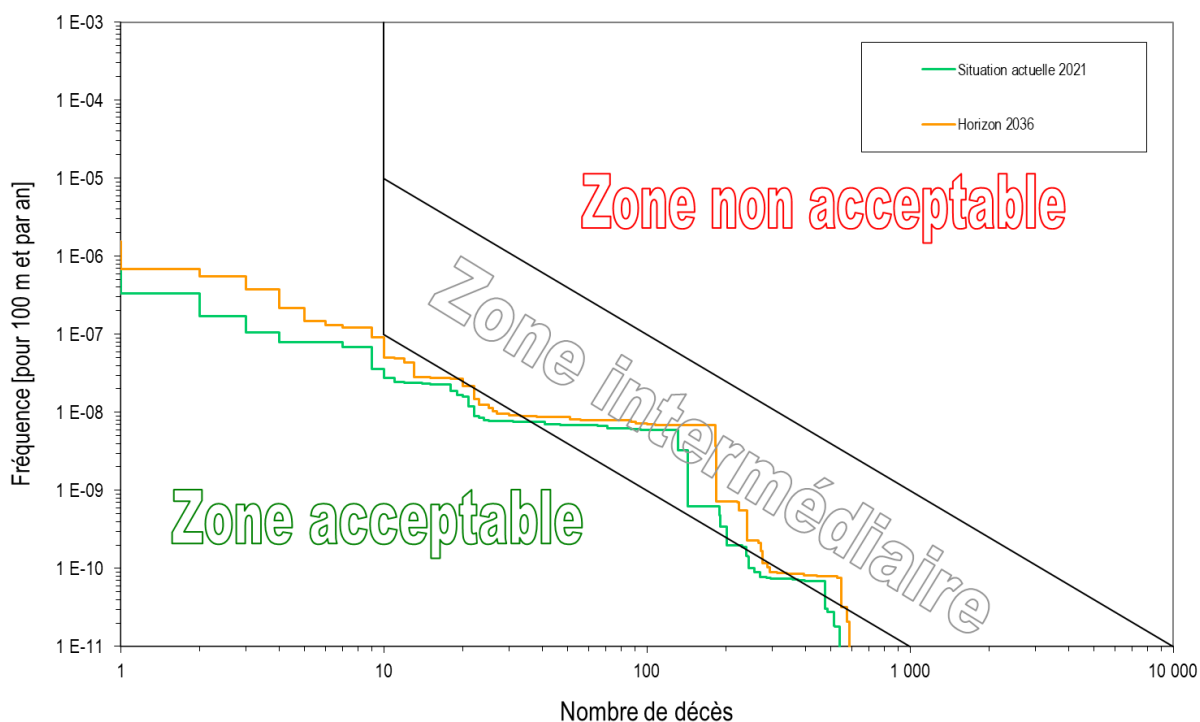


Figure 12. Résultats du screening des voies CFF – Position 3 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Ainsi, le niveau de risque à l'horizon 2036 se situe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM. Compte tenu du caractère majorant de la méthode screening, ces résultats ne remettent a priori pas en question les densifications prévues au niveau des différents plans d'affectation. En effet, dans le cadre du développement de projets à proximité de la position 3, la réalisation d'études de risques détaillées permettra d'évaluer plus finement le niveau de risque OPAM.

2.5.4 Position d'accident 4

Situation actuelle

La Figure 13 présente les résultats du calcul screening pour la position 4 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

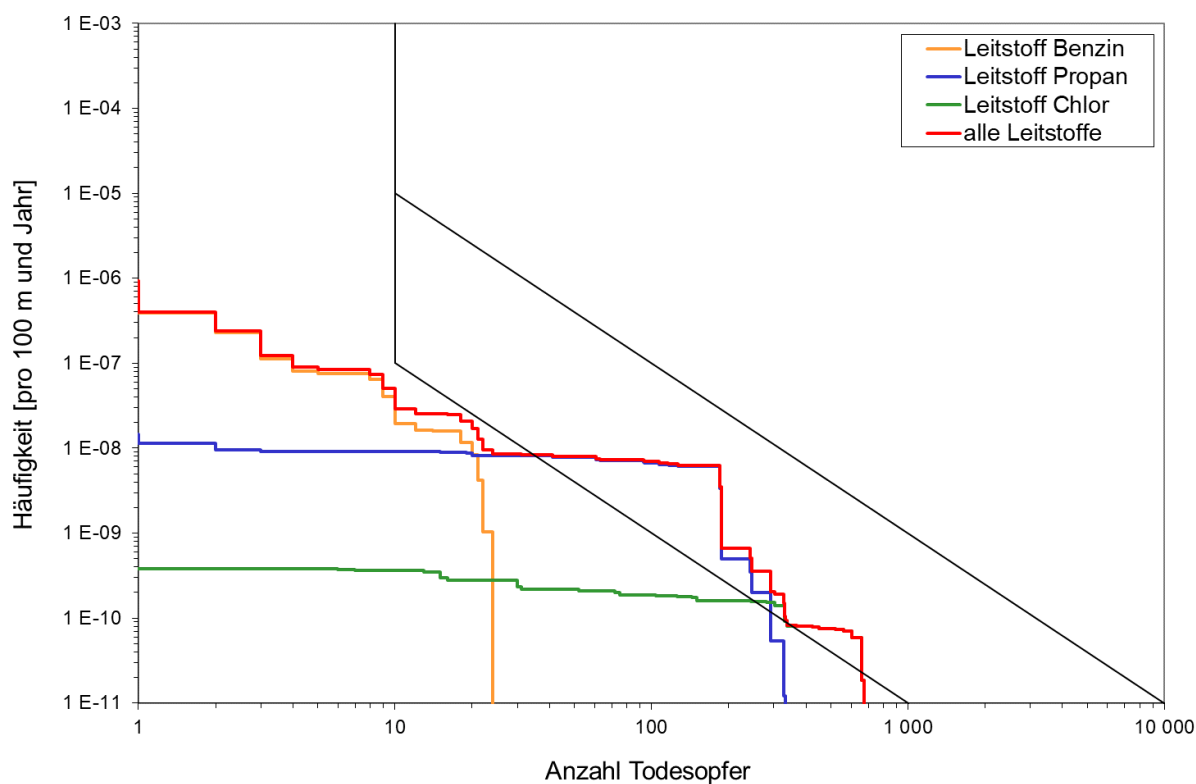


Figure 13. Résultats du screening des voies CFF – Position 4 – Situation actuelle (2021)

La courbe cumulative associée au risque propane se situe partiellement dans la zone intermédiaire supérieure. La courbe cumulative associée au risque chlore se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 4 relative à la situation actuelle (2021) se situe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 14 présente les résultats du calcul screening pour la position 4 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

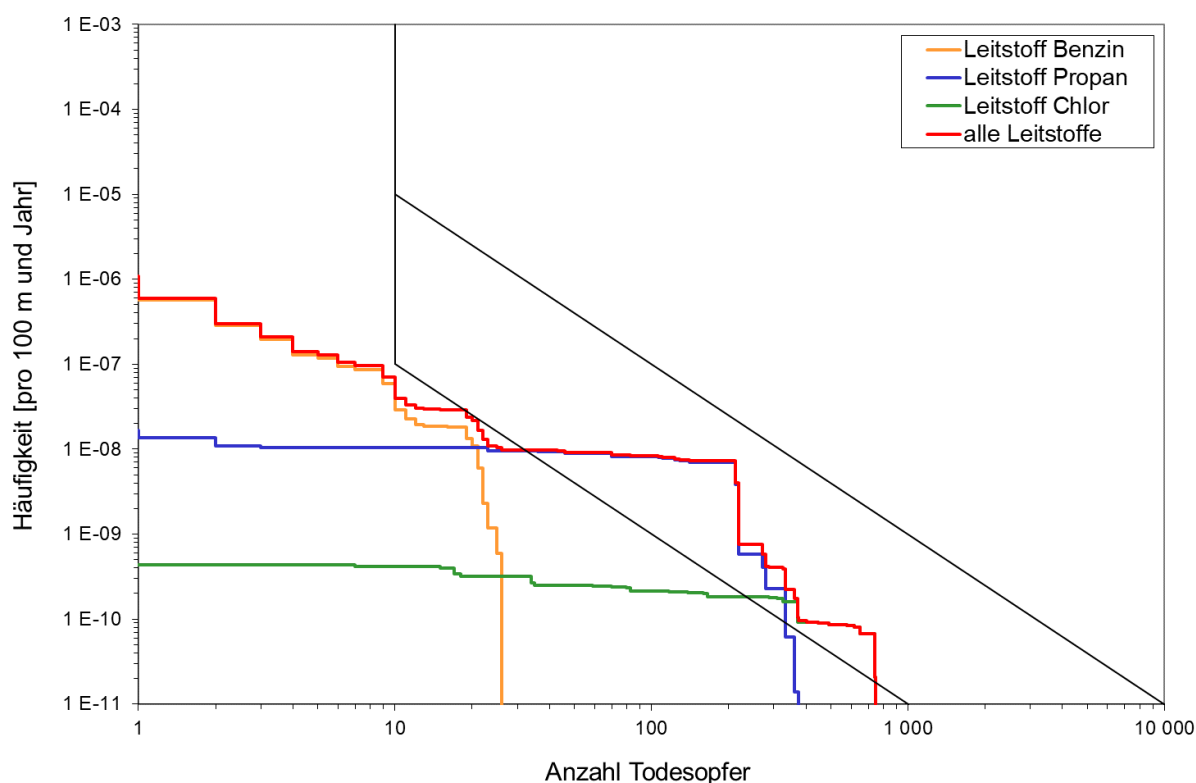


Figure 14. Résultats du screening des voies CFF – Position 4 – Horizon 2036

La courbe cumulative associée au risque propane se situe partiellement dans la zone intermédiaire supérieure. La courbe cumulative associée au risque chlore se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 4 relative à l'horizon 2036 se situe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 15 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 4 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

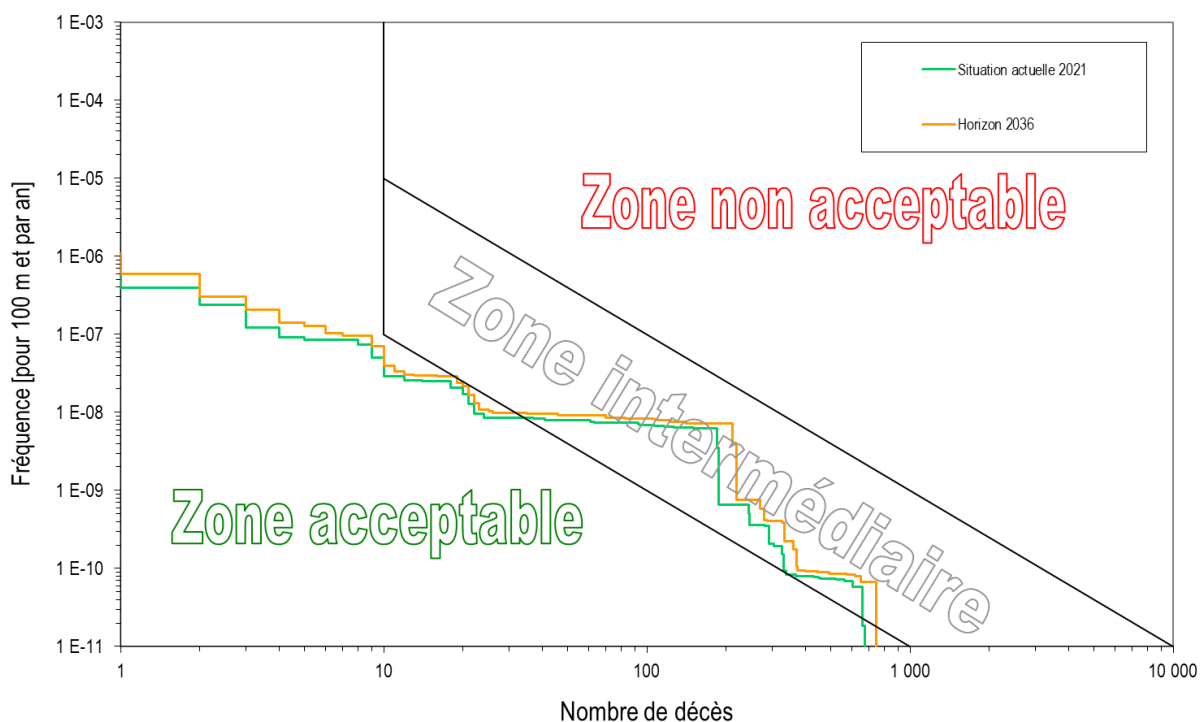


Figure 15. Résultats du screening des voies CFF – Position 4 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Ainsi, le niveau de risque à l'horizon 2036 se situe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM. Compte tenu du caractère majorant de la méthode screening, ces résultats ne remettent a priori pas en question les densifications prévues au niveau des différents plans d'affectation. En effet, dans le cadre du développement de projets à proximité de la position 4, la réalisation d'études de risques détaillées permettra d'évaluer plus finement le niveau de risque OPAM.

2.5.5 Position d'accident 5

Situation actuelle

La Figure 16 présente les résultats du calcul screening pour la position 5 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

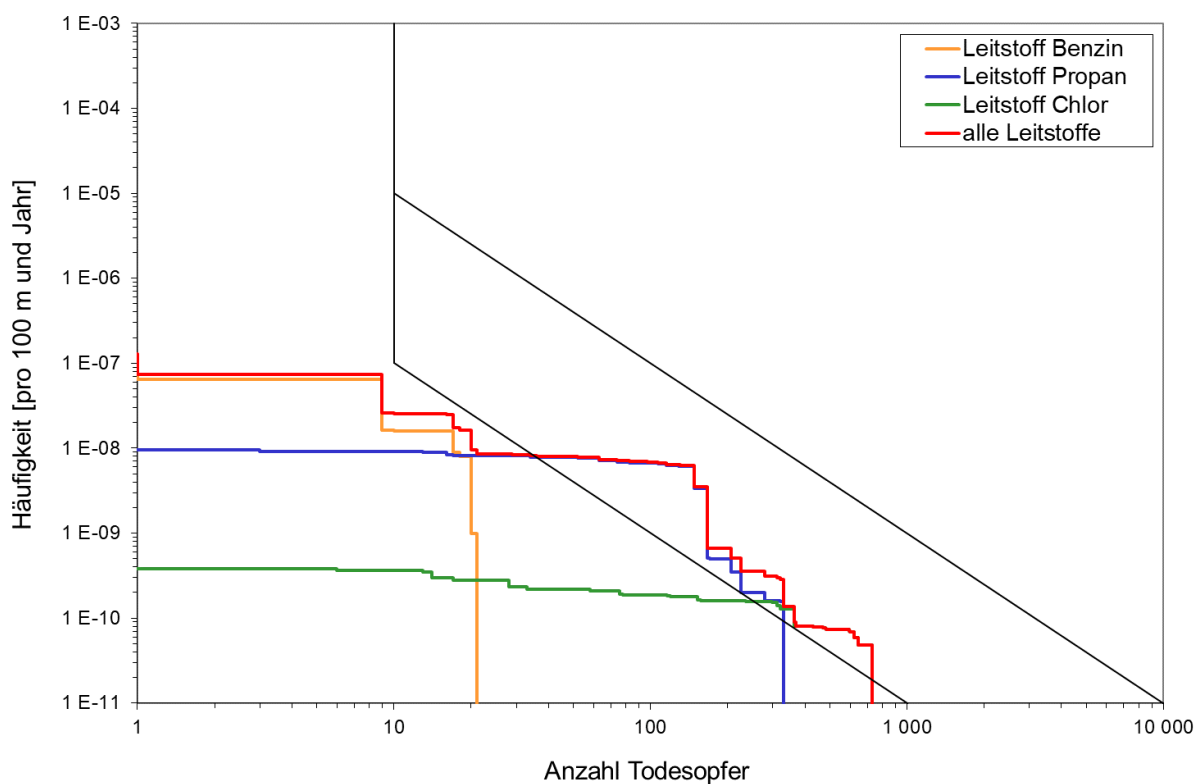


Figure 16. Résultats du screening des voies CFF – Position 5 – Situation actuelle (2021)

La courbe cumulative associée au risque propane se situe partiellement dans la zone intermédiaire supérieure. La courbe cumulative associée au risque chlore se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 5 relative à la situation actuelle (2021) se situe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 17 présente les résultats du calcul screening pour la position 5 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

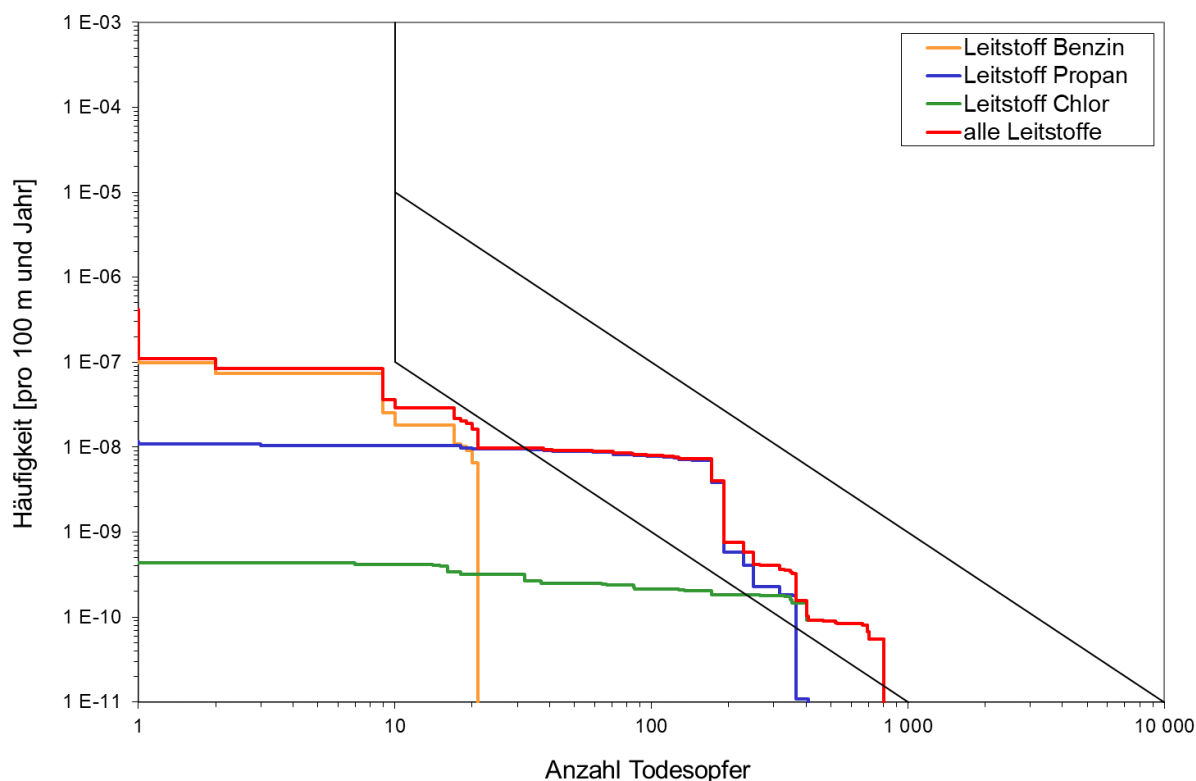


Figure 17. Résultats du screening des voies CFF – Position 5 – Horizon 2036

La courbe cumulative associée au risque propane se situe partiellement dans la zone intermédiaire supérieure. La courbe cumulative associée au risque chlore se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 5 relative à l'horizon 2036 se situe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 18 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 5 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

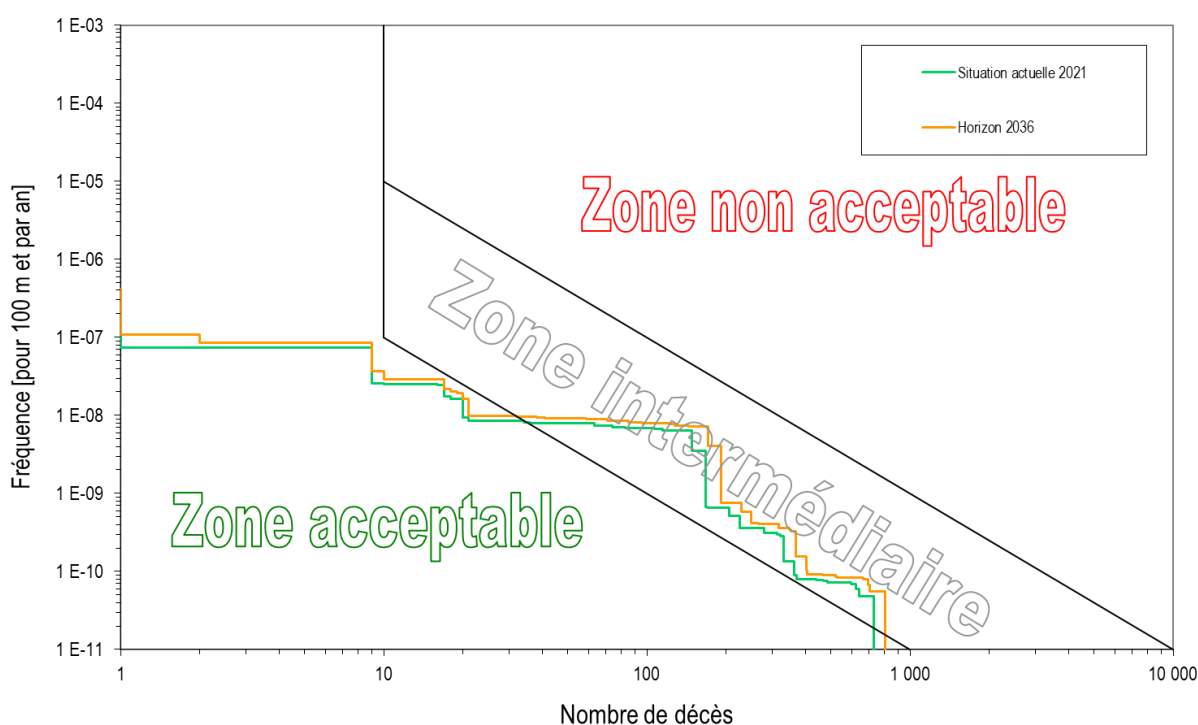


Figure 18. Résultats du screening des voies CFF – Position 5 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est légèrement plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Ainsi, le niveau de risque à l'horizon 2036 se situe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM. Compte tenu du caractère majorant de la méthode screening, ces résultats ne remettent a priori pas en question les densifications prévues au niveau des différents plans d'affectation. En effet, dans le cadre du développement de projets à proximité de la position 5, la réalisation d'études de risques détaillées permettra d'évaluer plus finement le niveau de risque OPAM.

2.5.6 Position d'accident 6

Situation actuelle

La Figure 19 présente les résultats du calcul screening pour la position 6 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

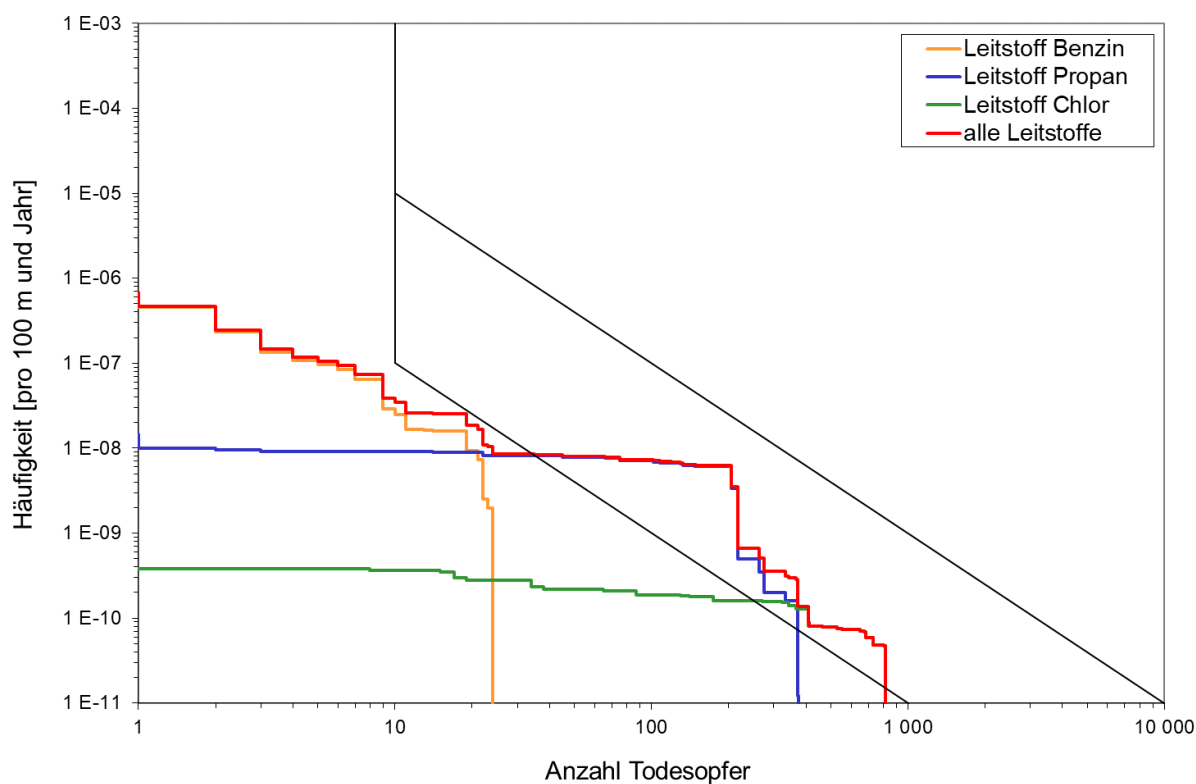


Figure 19. Résultats du screening des voies CFF – Position 6 – Situation actuelle (2021)

La courbe cumulative associée au risque propane se situe dans la zone intermédiaire supérieure. La courbe cumulative associée au risque chlore se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 6 relative à la situation actuelle (2021) se situe dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 20 présente les résultats du calcul screening pour la position 6 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

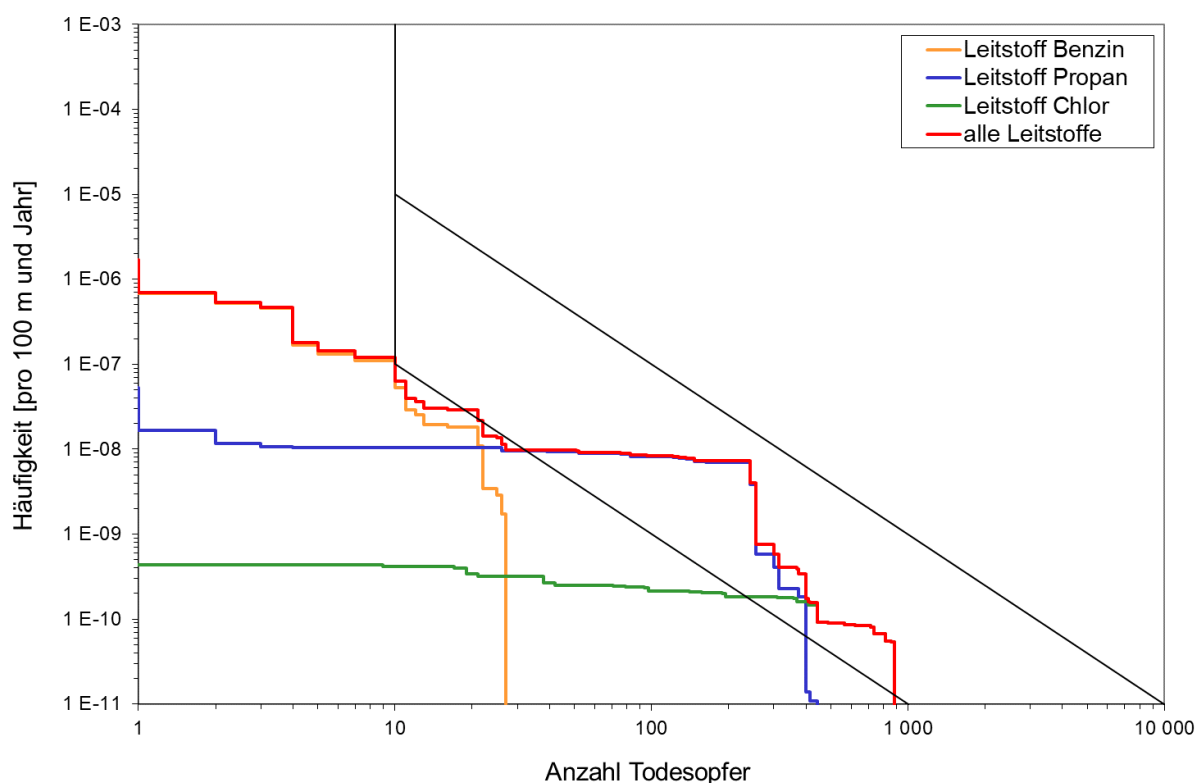


Figure 20. Résultats du screening des voies CFF – Position 6 – Horizon 2036

La courbe cumulative associée au risque propane se situe dans la zone intermédiaire supérieure. La courbe cumulative associée au risque chlore se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 6 relative à l'horizon 2036 se situe dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 21 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 6 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

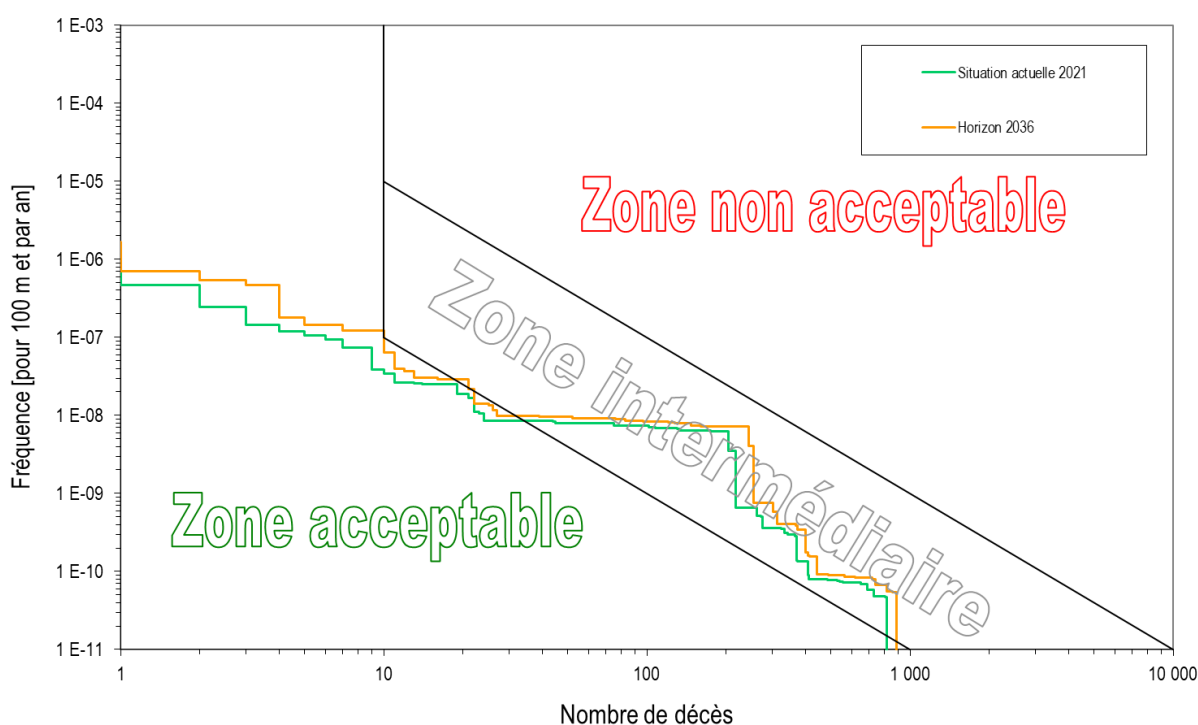


Figure 21. Résultats du screening des voies CFF – Position 6 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Ainsi, le niveau de risque à l'horizon 2036 se situe dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM. Compte tenu du caractère majorant de la méthode screening, ces résultats ne remettent a priori pas en question les densifications prévues au niveau des différents plans d'affectation. En effet, dans le cadre du développement de projets à proximité de la position 6, la réalisation d'études de risques détaillées permettra d'évaluer plus finement le niveau de risque OPAM.

2.5.7 Position d'accident 7

Situation actuelle

La Figure 22 présente les résultats du calcul screening pour la position 7 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

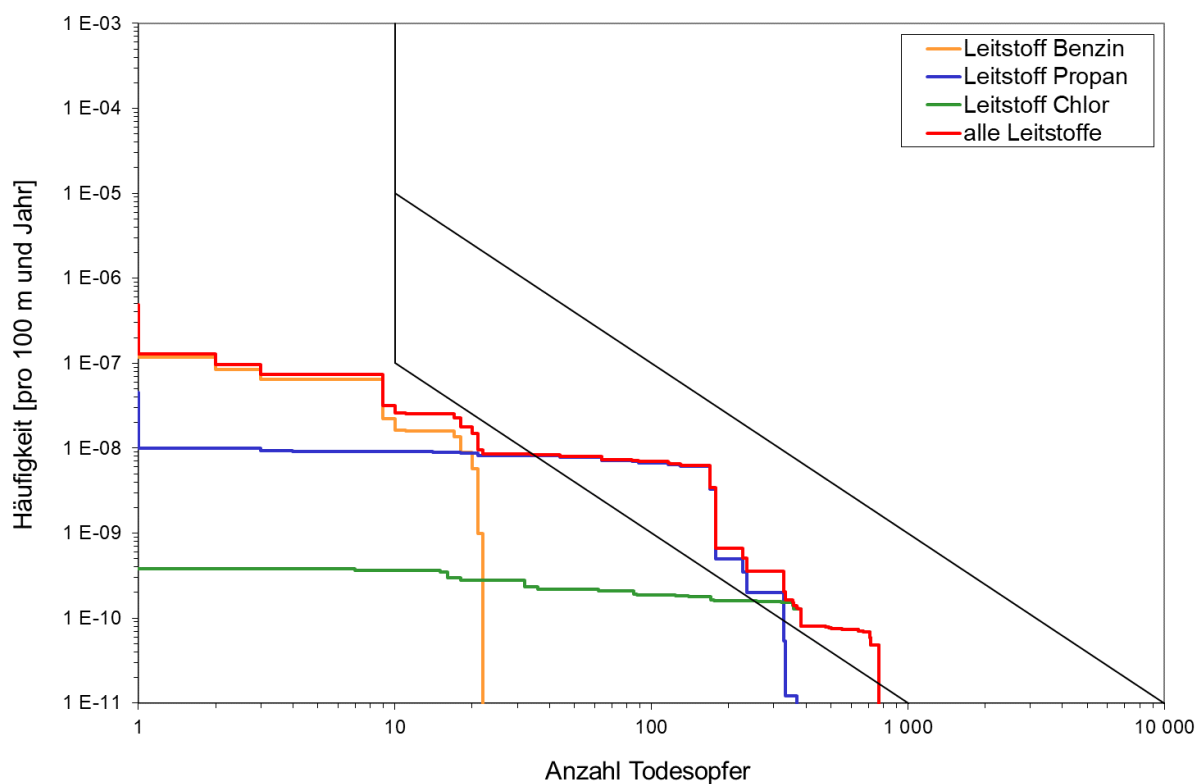


Figure 22. Résultats du screening des voies CFF – Position 7 – Situation actuelle (2021)

La courbe cumulative associée au risque propane se situe partiellement dans la zone intermédiaire supérieure. La courbe cumulative associée au risque chlore se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 7 relative à la situation actuelle (2021) se situe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 23 présente les résultats du calcul screening pour la position 7 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

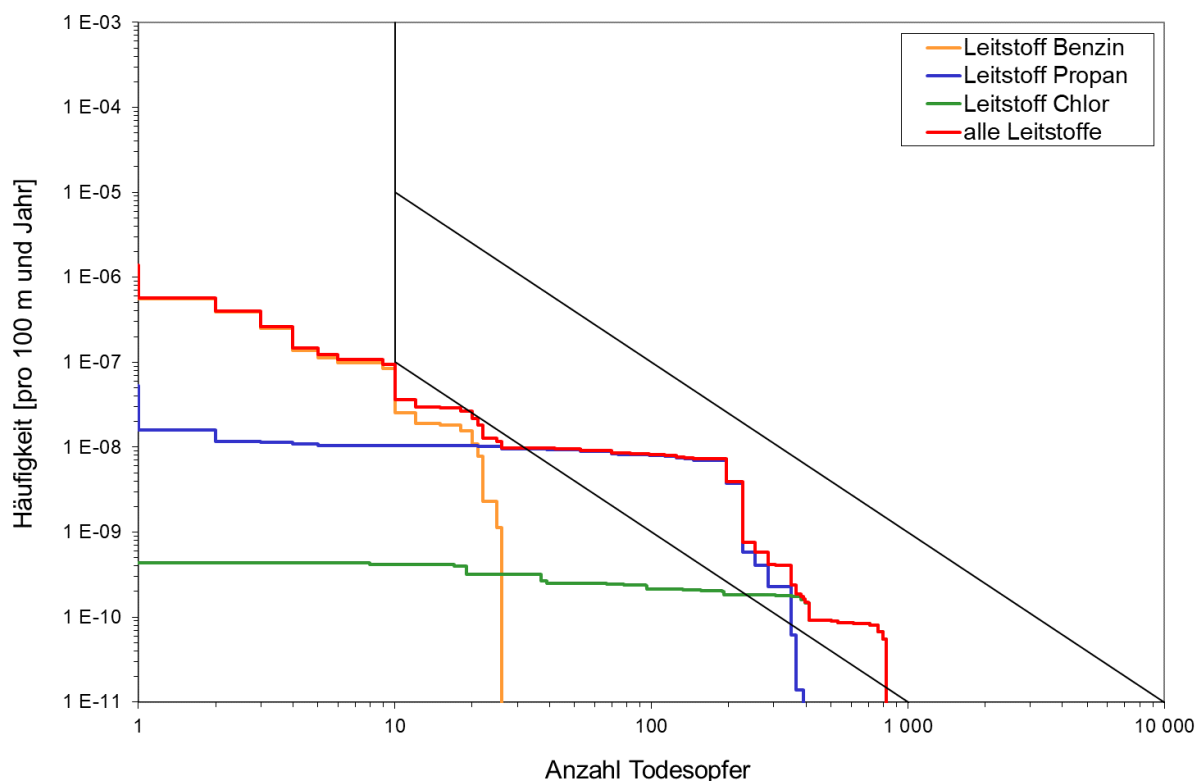


Figure 23. Résultats du screening des voies CFF – Position 7 – Horizon 2036

La courbe cumulative associée au risque propane se situe partiellement dans la zone intermédiaire supérieure. La courbe cumulative associée au risque chlore se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 7 relative à l'horizon 2036 se situe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 24 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 7 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

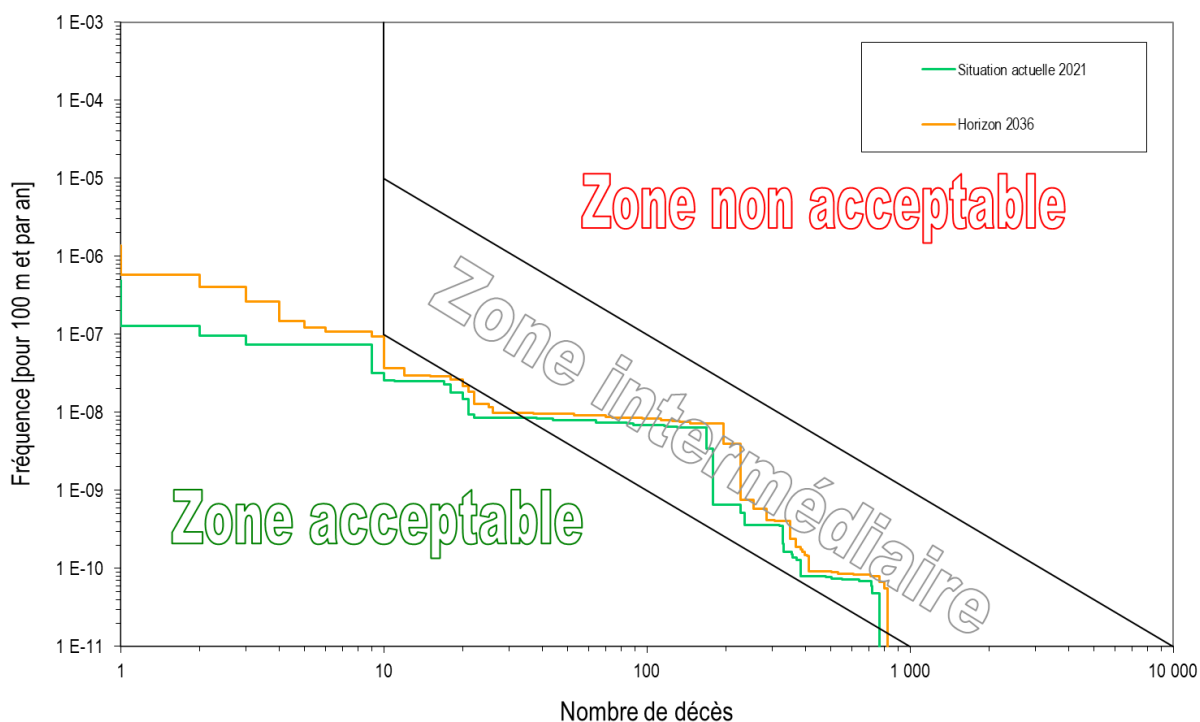


Figure 24. Résultats du screening des voies CFF – Position 7 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Ainsi, le niveau de risque à l'horizon 2036 se situe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM. Compte tenu du caractère majorant de la méthode screening, ces résultats ne remettent a priori pas en question les densifications prévues au niveau des différents plans d'affectation. En effet, dans le cadre du développement de projets à proximité de la position 7, la réalisation d'études de risques détaillées permettra d'évaluer plus finement le niveau de risque OPAM.

2.5.8 Position d'accident 8

Situation actuelle

La Figure 25 présente les résultats du calcul screening pour la position 8 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

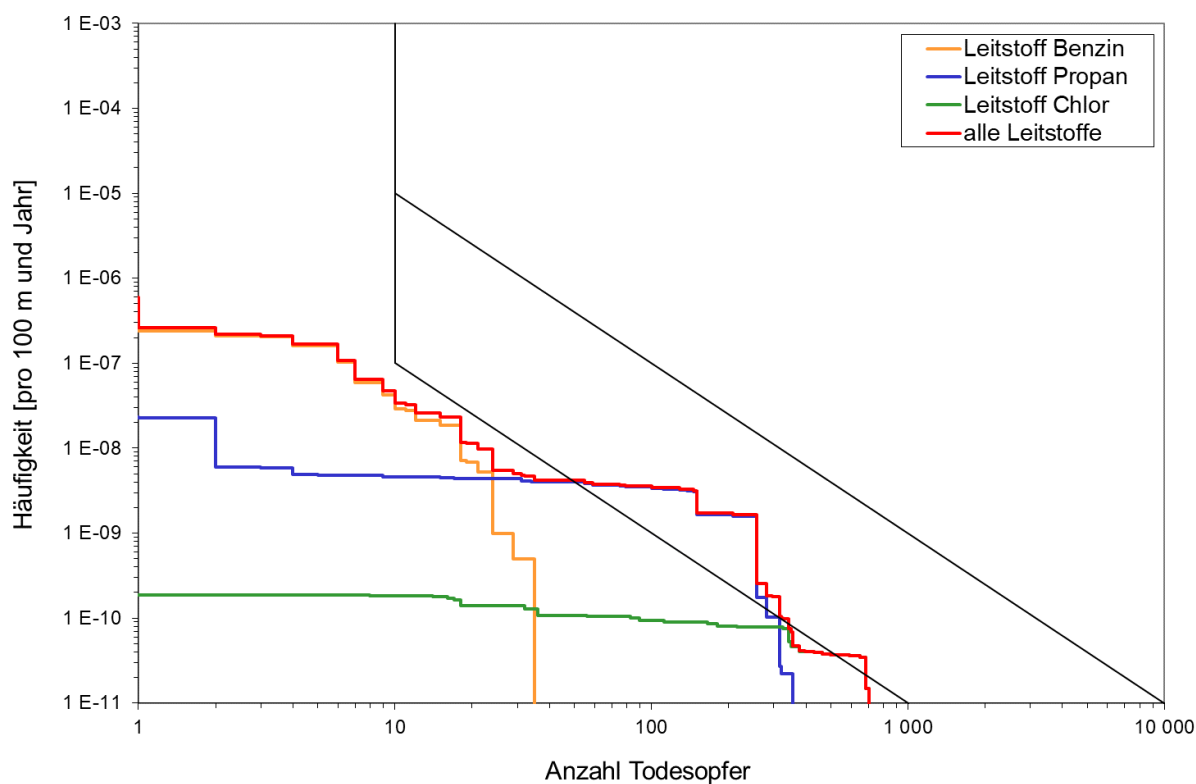


Figure 25. Résultats du screening des voies CFF – Position 8 – Situation actuelle (2021)

La courbe cumulative associée au risque propane se situe partiellement dans la zone intermédiaire supérieure. La courbe cumulative associée au risque chlore se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 8 relative à la situation actuelle (2021) se situe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 26 présente les résultats du calcul screening pour la position 8 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

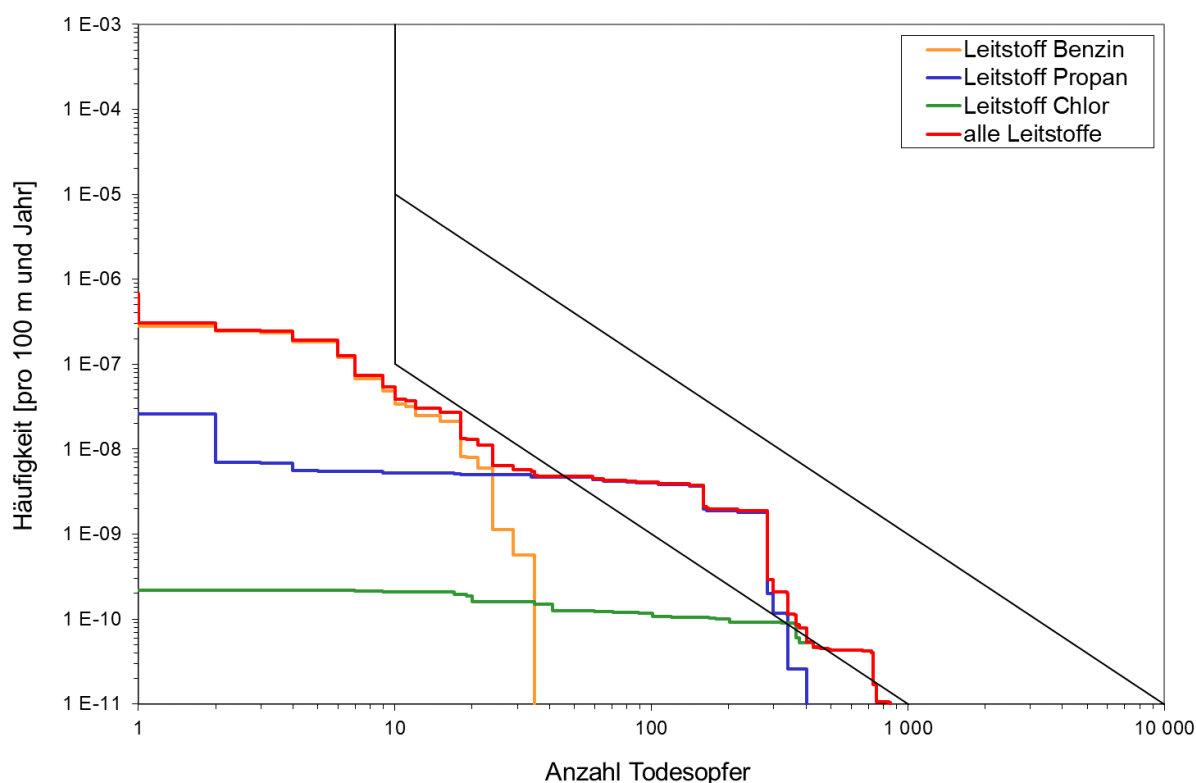


Figure 26. Résultats du screening des voies CFF – Position 8 – Horizon 2036

La courbe cumulative associée au risque propane se situe partiellement dans la zone intermédiaire supérieure. La courbe cumulative associée au risque chlore se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 8 relative à l'horizon 2036 se situe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 27 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 8 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

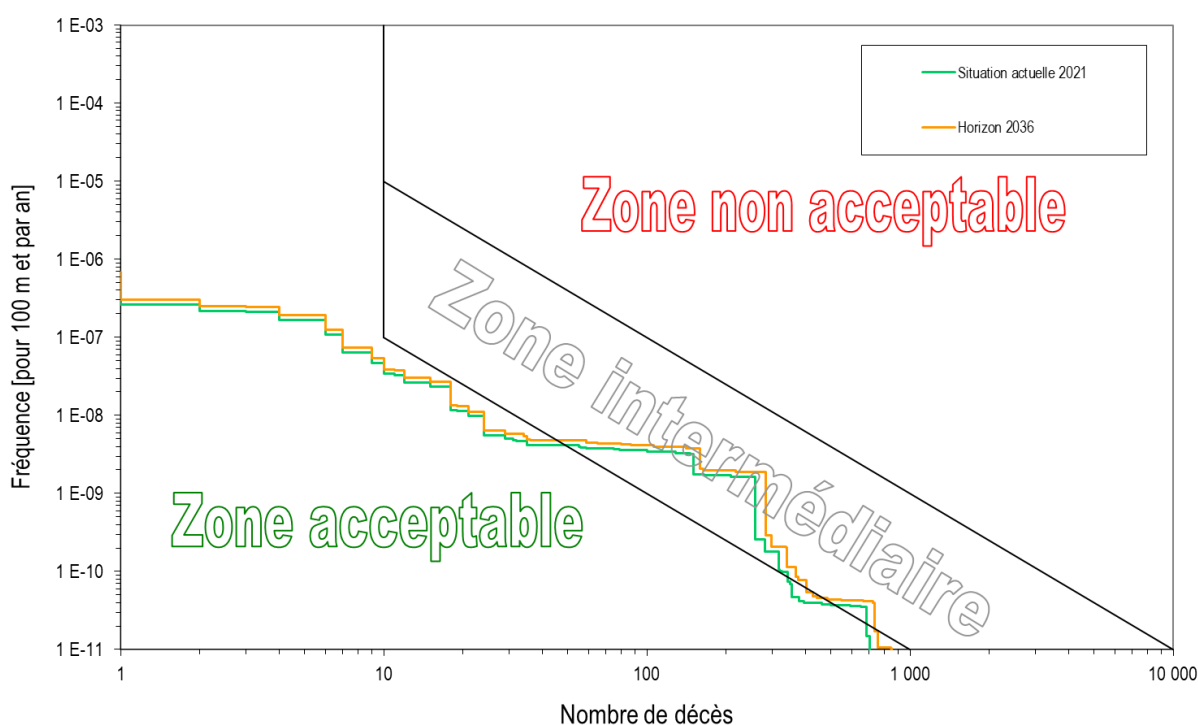


Figure 27. Résultats du screening des voies CFF – Position 8 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est légèrement plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Ainsi, le niveau de risque à l'horizon 2036 se situe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM. Compte tenu du caractère majorant de la méthode screening, ces résultats ne remettent a priori pas en question les densifications prévues au niveau des différents plans d'affectation. En effet, dans le cadre du développement de projets à proximité de la position 8, la réalisation d'études de risques détaillées permettra d'évaluer plus finement le niveau de risque OPAM.

2.5.9 Position d'accident 9

Situation actuelle

La Figure 28 présente les résultats du calcul screening pour la position 9 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

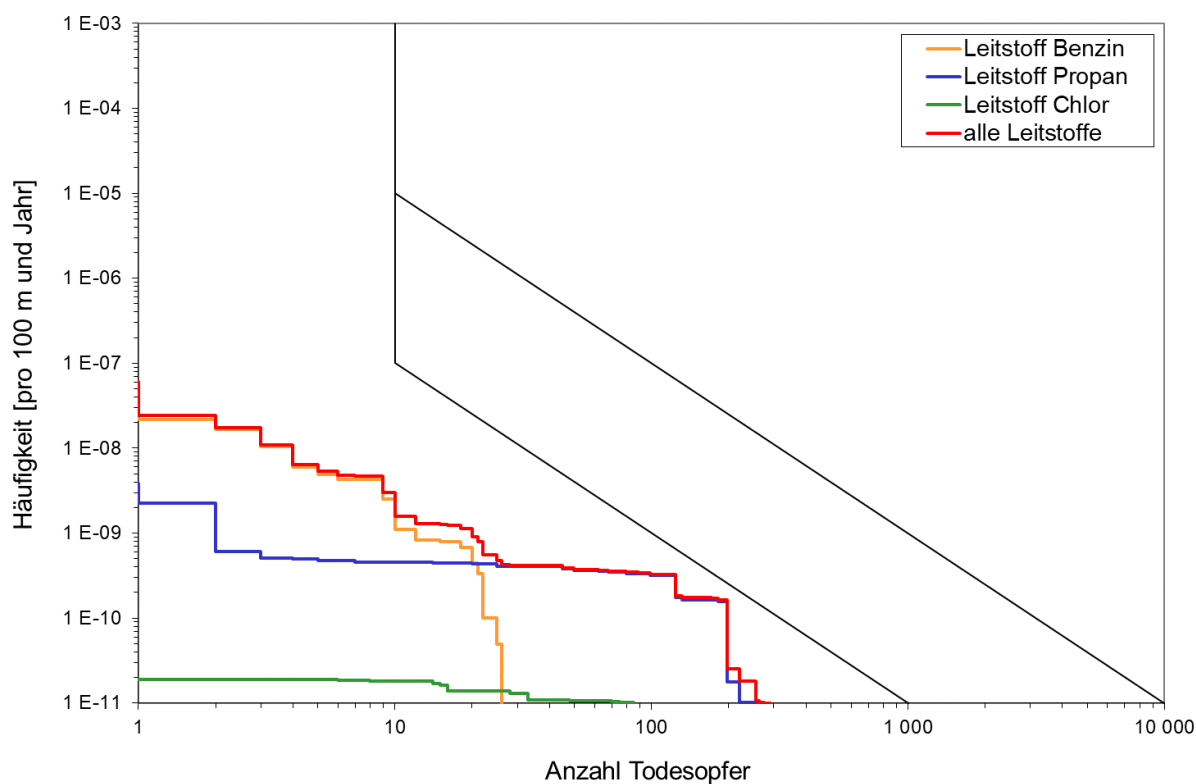


Figure 28. Résultats du screening des voies CFF – Position 9 – Situation actuelle (2021)

Les courbes cumulatives associées aux risques essence, propane et chlore se situent dans la zone acceptable.

De même, la courbe cumulative des risques pour la position 9 relative à la situation actuelle (2021) se situe dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 29 présente les résultats du calcul screening pour la position 9 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

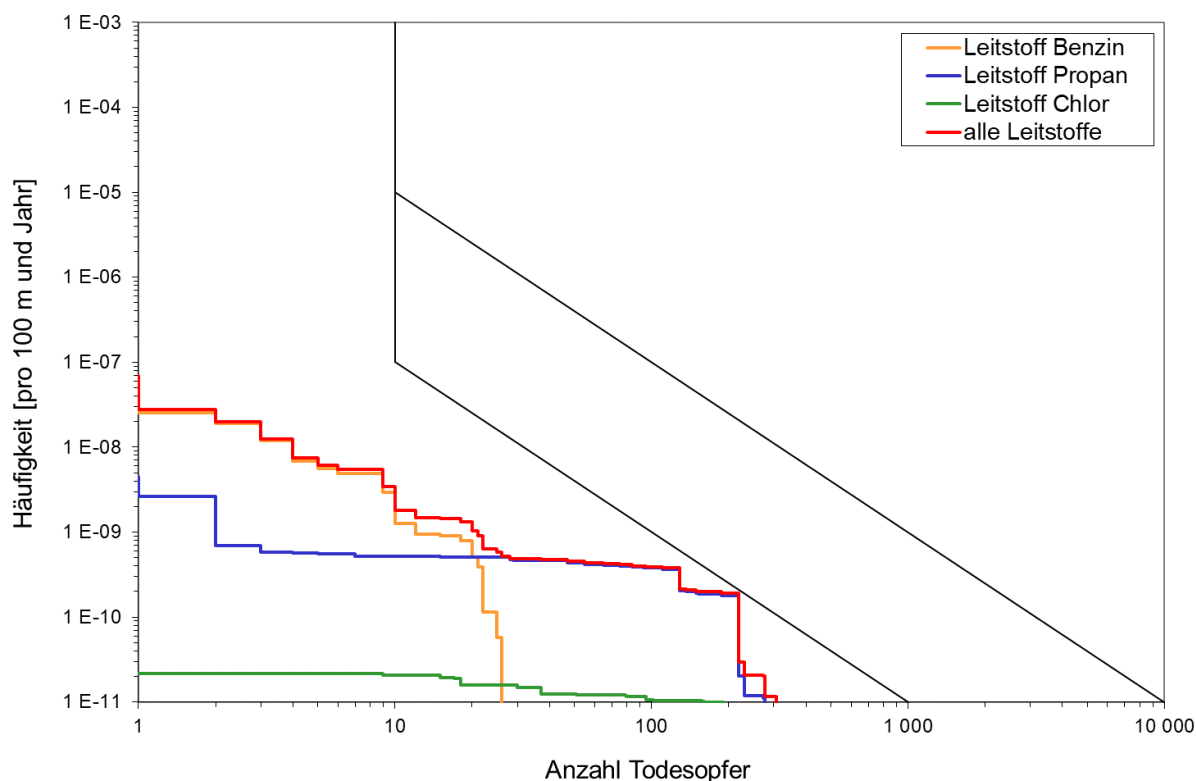


Figure 29. Résultats du screening des voies CFF – Position 9 – Horizon 2036

Les courbes cumulatives associées aux risques essence, propane et chlore se situent dans la zone acceptable.

De même, la courbe cumulative des risques pour la position 9 relative à l'horizon 2036 se situe dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 30 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 9 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

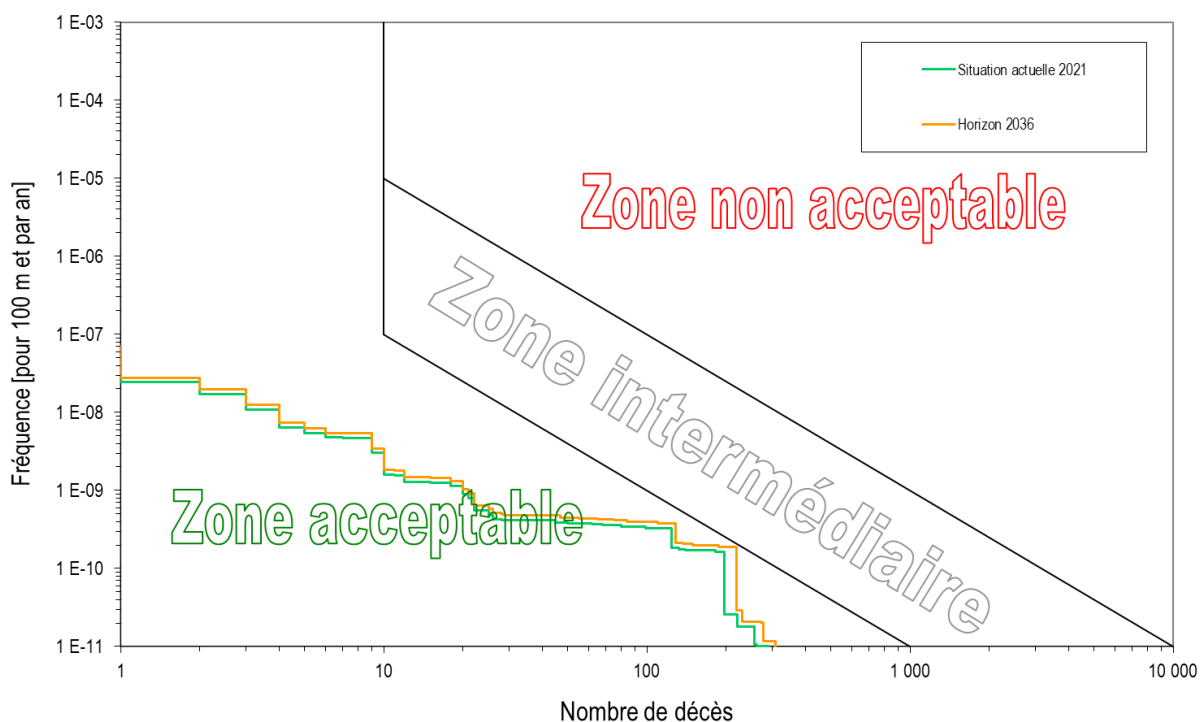


Figure 30. Résultats du screening des voies CFF – Position 9 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est légèrement plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Néanmoins, le niveau de risque à l'horizon 2036 demeure dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

2.5.10 Position d'accident 10

Situation actuelle

La Figure 31 présente les résultats du calcul screening pour la position 10 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

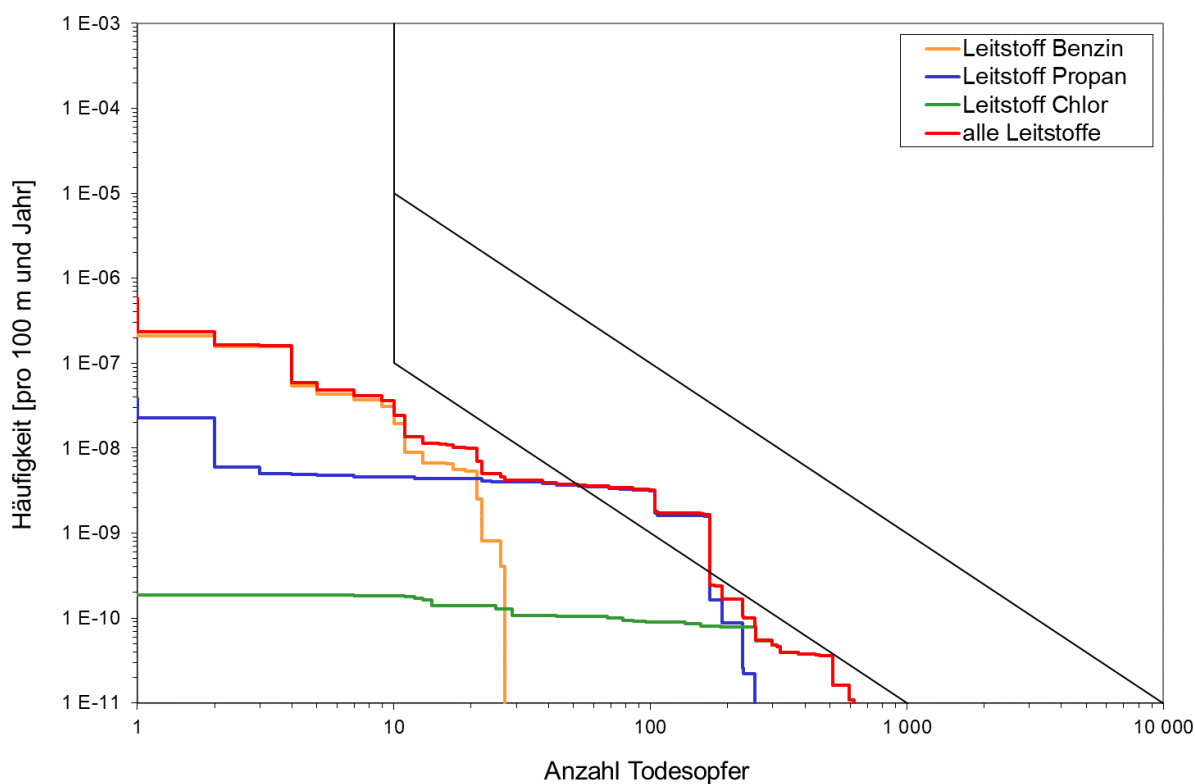


Figure 31. Résultats du screening des voies CFF – Position 10 – Situation actuelle (2021)

La courbe cumulative associée au risque propane se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que les courbes associées aux risques essence et chlore se situent dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 10 relative à la situation actuelle (2021) se situe dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 32 présente les résultats du calcul screening pour la position 10 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

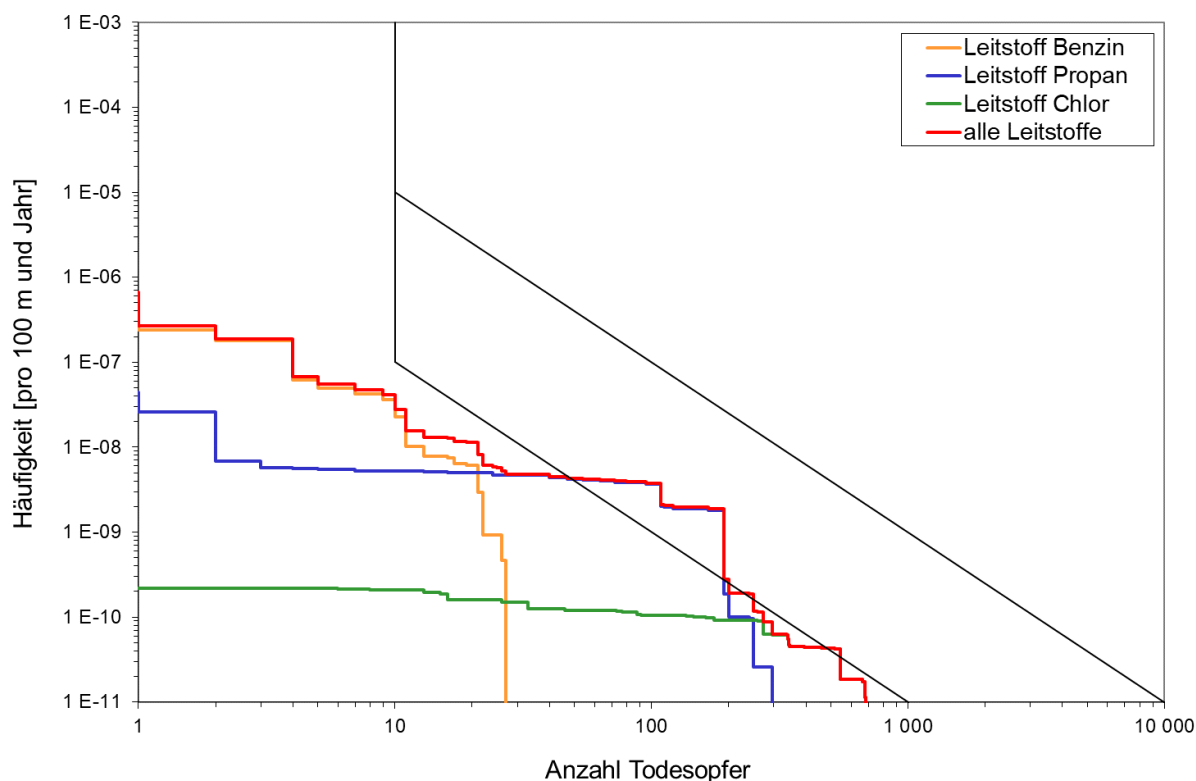


Figure 32. Résultats du screening des voies CFF – Position 10 – Horizon 2036

Les courbes cumulatives associées aux risques propane et chlore se situent dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 10 relative à l'horizon 2036 se situe dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 33 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 10 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

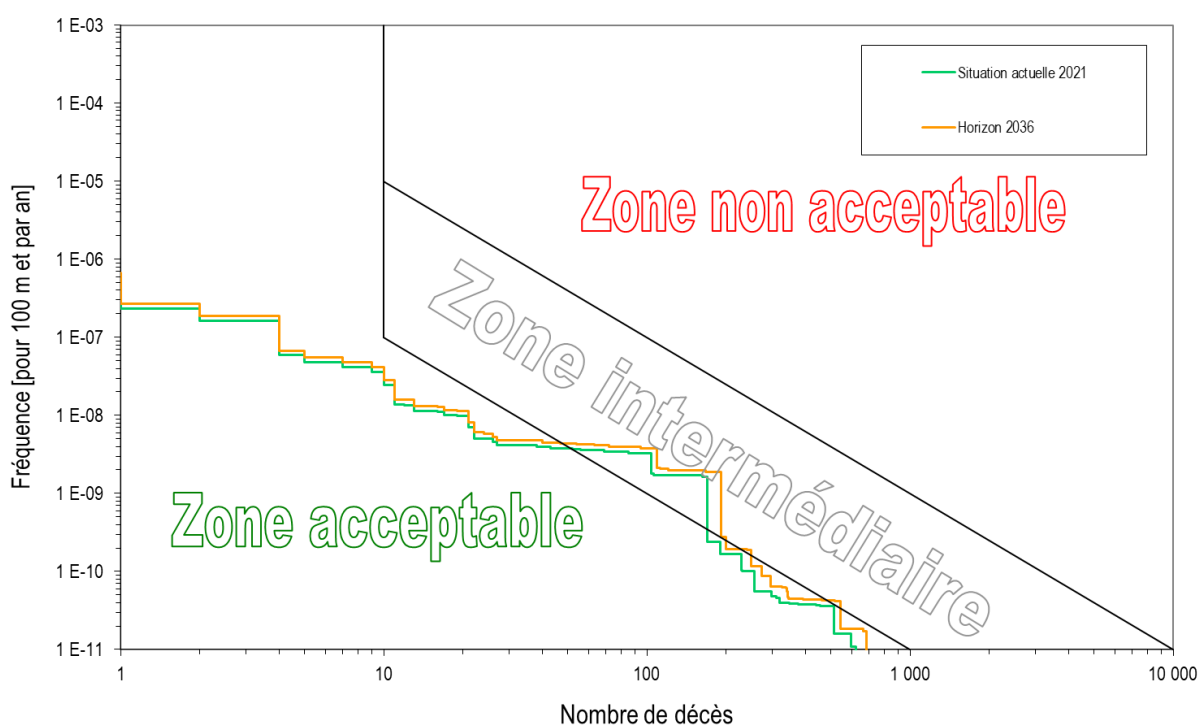


Figure 33. Résultats du screening des voies CFF – Position 10 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est légèrement plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Néanmoins, le niveau de risque à l'horizon 2036 demeure dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM, ce qui ne remet pas en question les densifications prévues au niveau des différents plans d'affectation.

2.5.11 Position d'accident 11

Situation actuelle

La Figure 34 présente les résultats du calcul screening pour la position 11 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

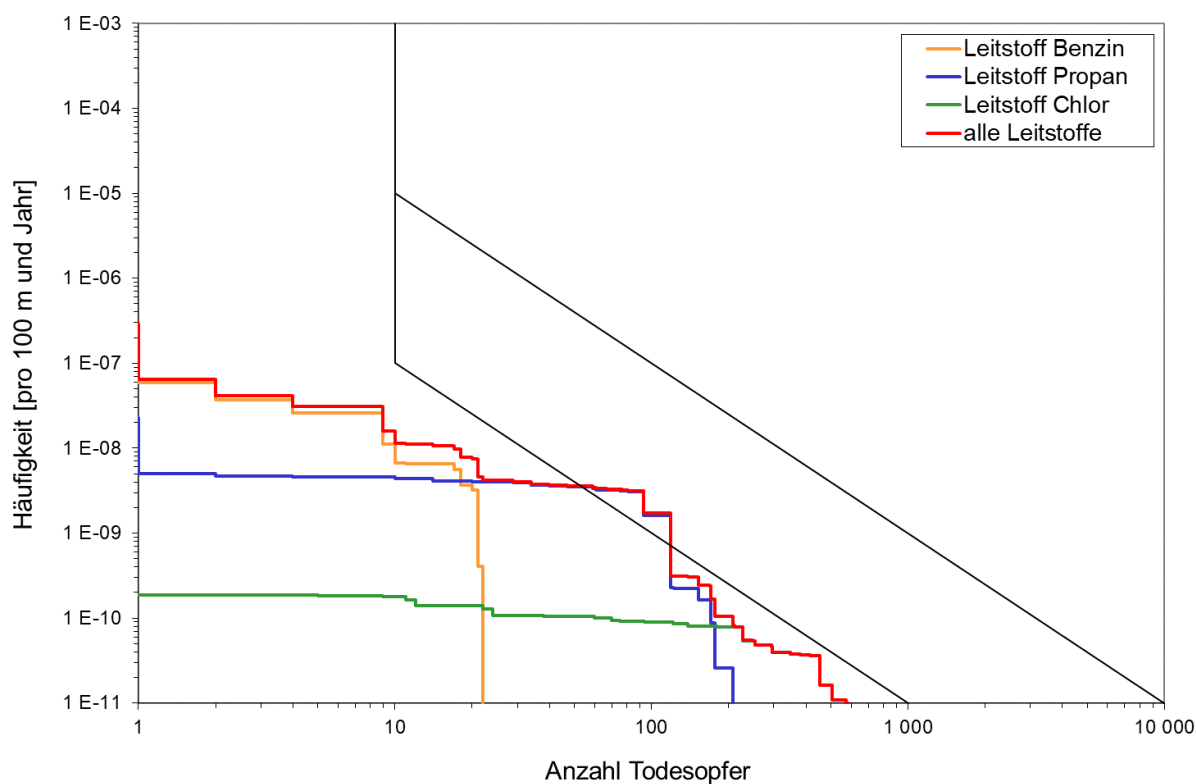


Figure 34. Résultats du screening des voies CFF – Position 11 – Situation actuelle (2021)

La courbe cumulative associée au risque propane se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que les courbes associées aux risques essence et chlore se situent dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 11 relative à la situation actuelle (2021) se situe dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 35 présente les résultats du calcul screening pour la position 11 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

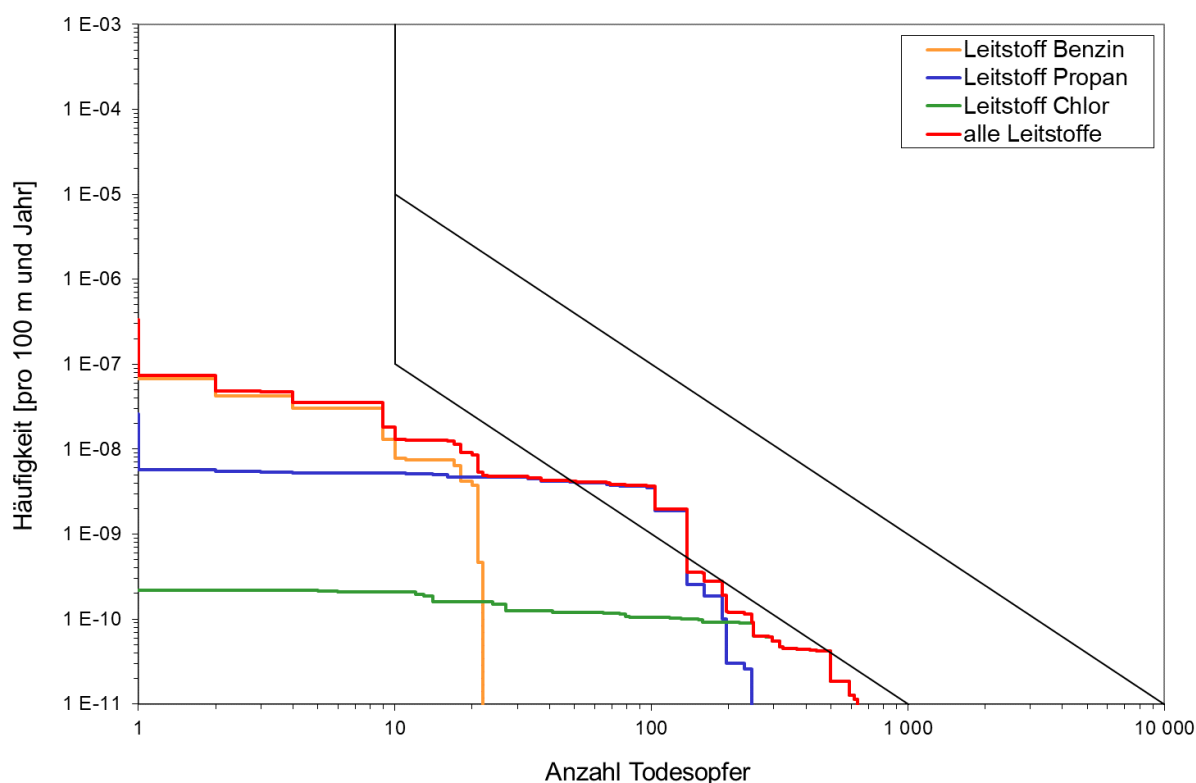


Figure 35. Résultats du screening des voies CFF – Position 11 – Horizon 2036

Les courbes cumulatives associées aux risques propane et chlore se situent dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 11 relative à l'horizon 2036 se situe dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 36 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 11 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

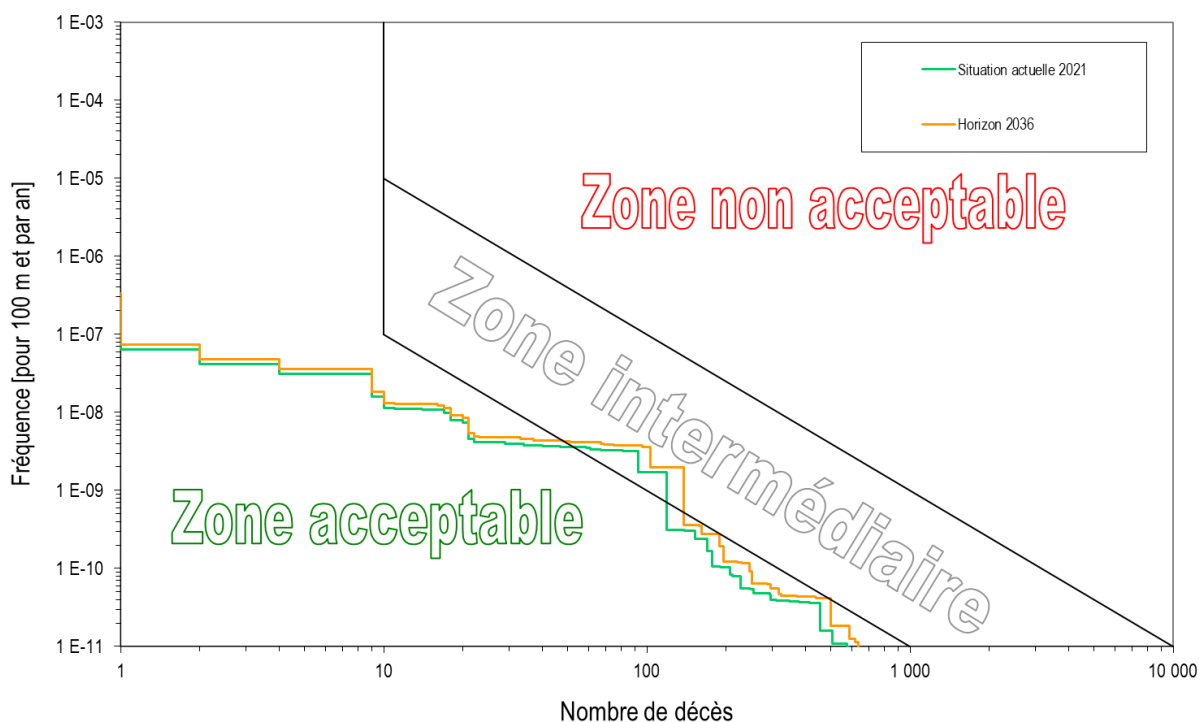


Figure 36. Résultats du screening des voies CFF – Position 11 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est légèrement plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Néanmoins, le niveau de risque à l'horizon 2036 demeure dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM, ce qui ne remet pas en question les densifications prévues au niveau des différents plans d'affectation.

2.5.12 Position d'accident 12

Situation actuelle

La Figure 37 présente les résultats du calcul screening pour la position 12 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

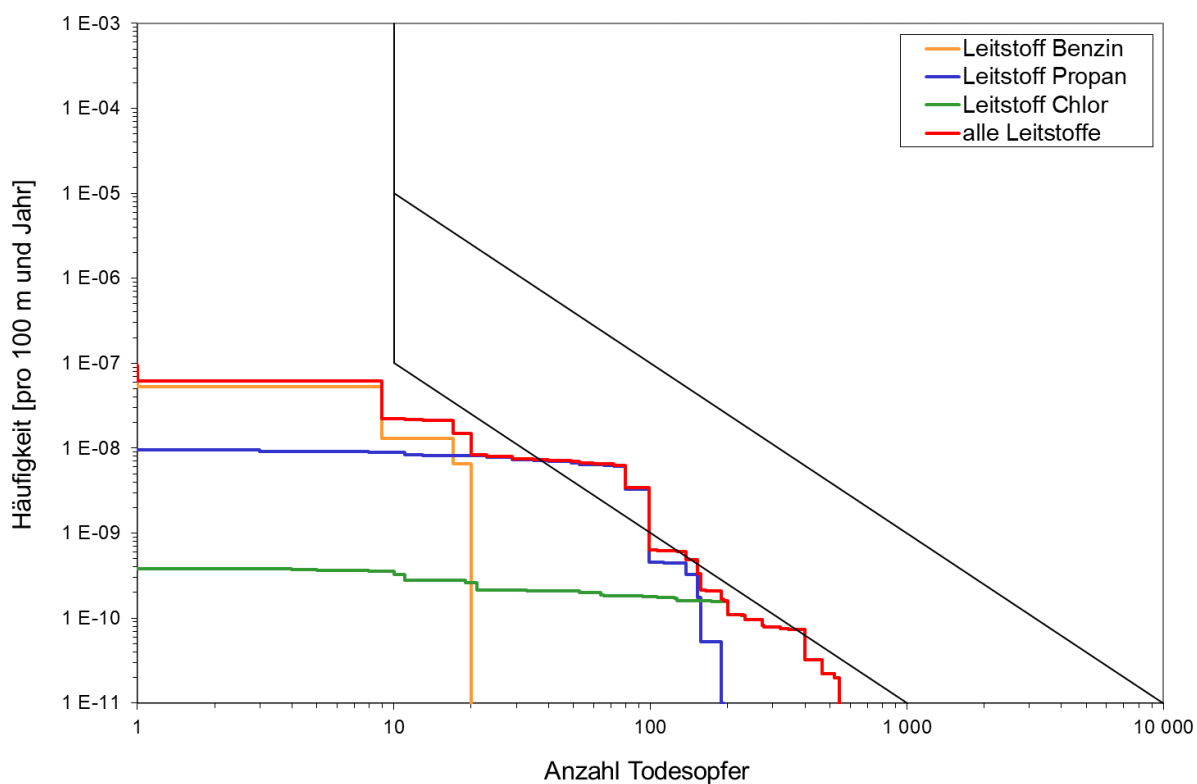


Figure 37. Résultats du screening des voies CFF – Position 12 – Situation actuelle (2021)

Les courbes cumulatives associées aux risques propane et chlore se situent dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 12 relative à la situation actuelle (2021) se situe dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 38 présente les résultats du calcul screening pour la position 12 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

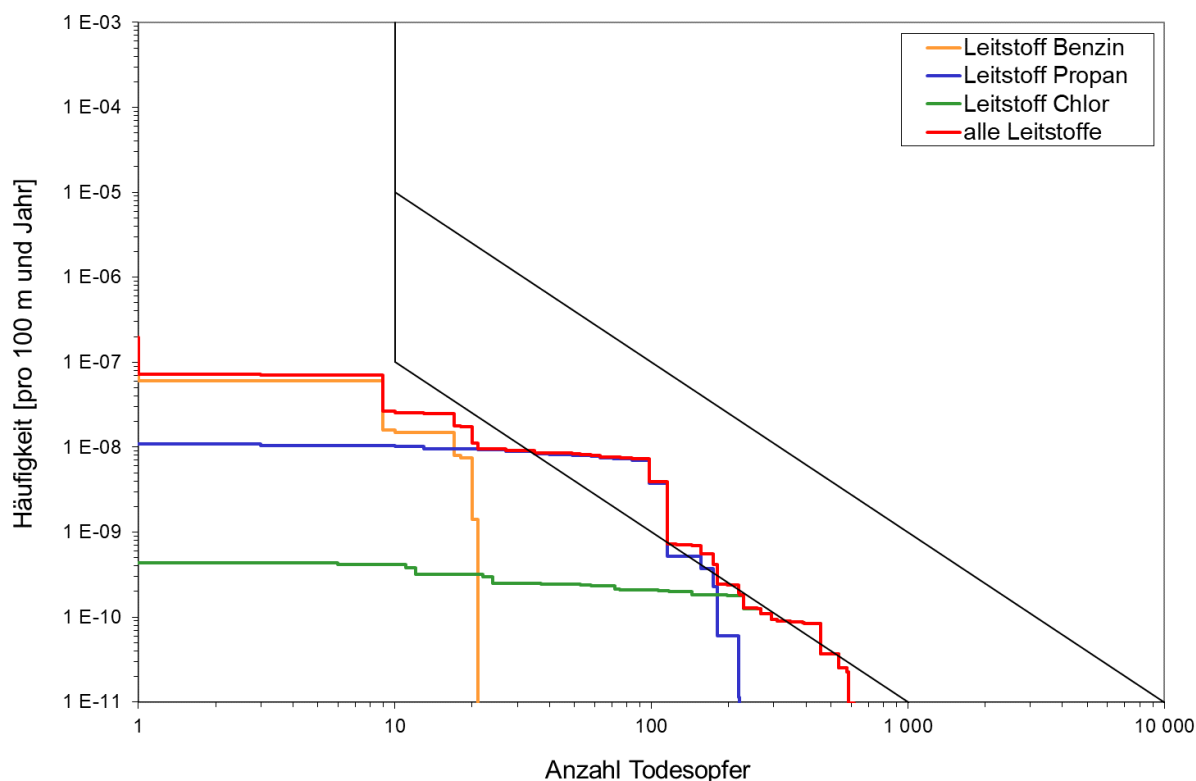


Figure 38. Résultats du screening des voies CFF – Position 12 – Horizon 2036

Les courbes cumulatives associées aux risques propane et chlore se situent dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 12 relative à l'horizon 2036 se situe dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 39 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 12 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

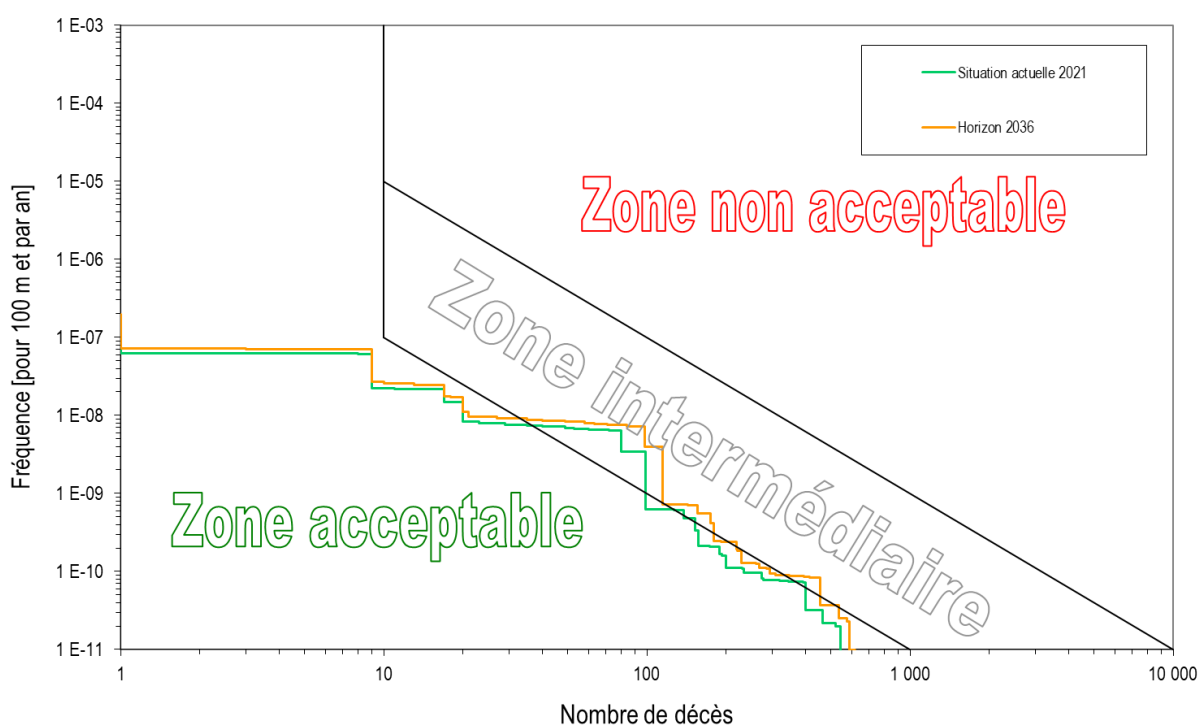


Figure 39. Résultats du screening des voies CFF – Position 12 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Néanmoins, le niveau de risque à l'horizon 2036 demeure dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM, ce qui ne remet pas en question les densifications prévues au niveau des différents plans d'affectation.

2.5.13 Position d'accident 13

Situation actuelle

La Figure 40 présente les résultats du calcul screening pour la position 13 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

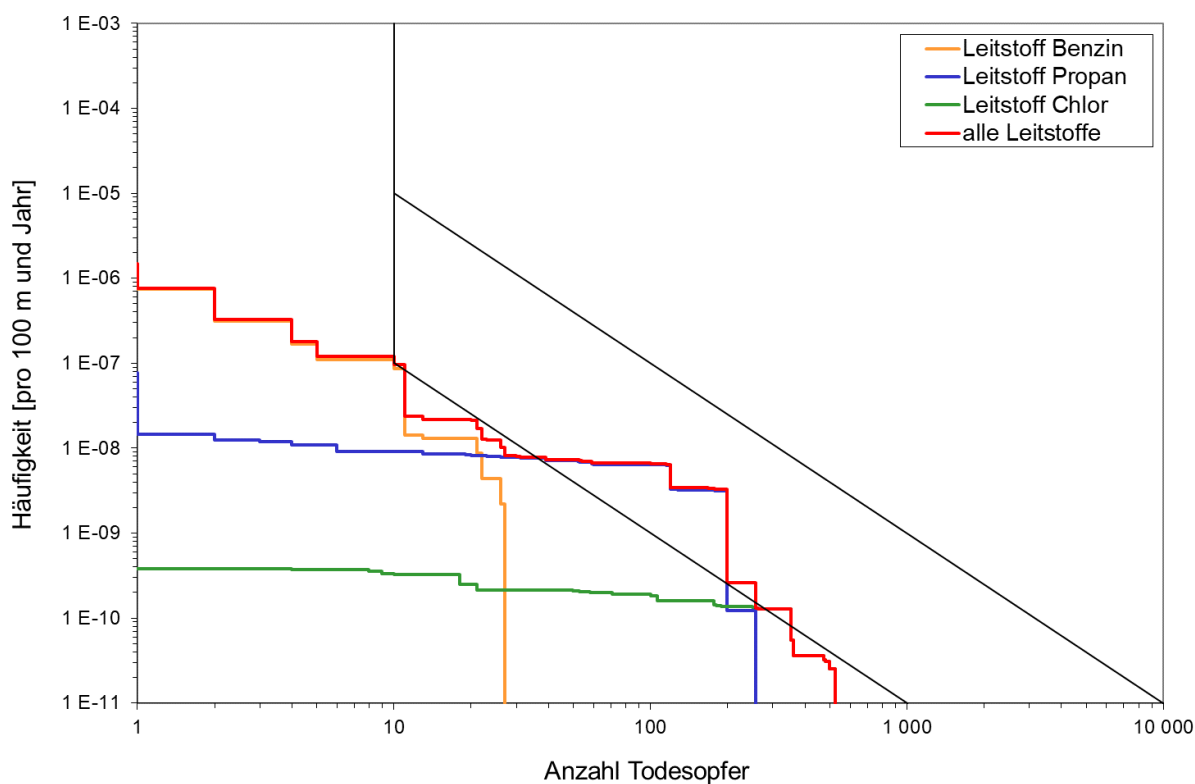


Figure 40. Résultats du screening des voies CFF – Position 13 – Situation actuelle (2021)

La courbe cumulative associée au risque propane se situe partiellement dans la zone intermédiaire supérieure, alors que les courbes cumulatives associées aux risques essence et chlore se situent partiellement dans la zone intermédiaire inférieure.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 13 relative à la situation actuelle (2021) se situe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 41 présente les résultats du calcul screening pour la position 13 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

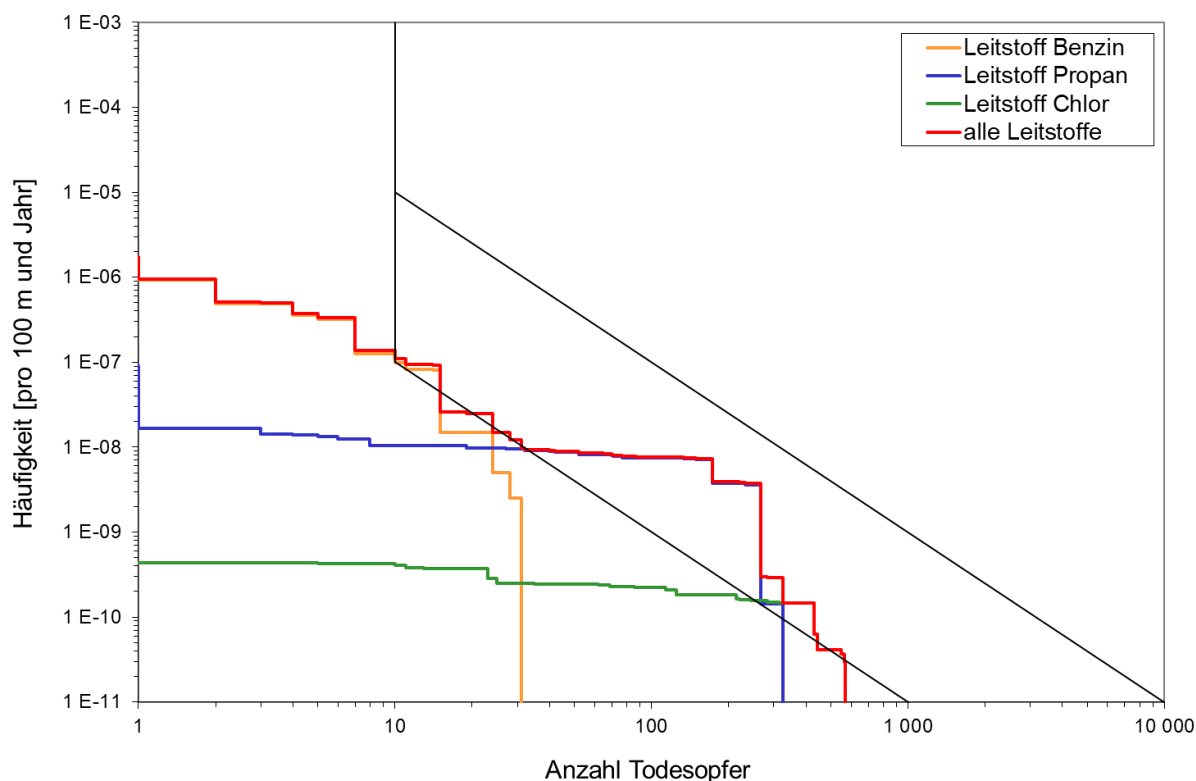


Figure 41. Résultats du screening des voies CFF – Position 13 – Horizon 2036

La courbe cumulative associée au risque propane se situe dans la zone intermédiaire supérieure, alors que les courbes cumulatives associées aux risques essence et chlore se situent dans la zone intermédiaire inférieure.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 13 relative à l'horizon 2036 se situe dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 42 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 13 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

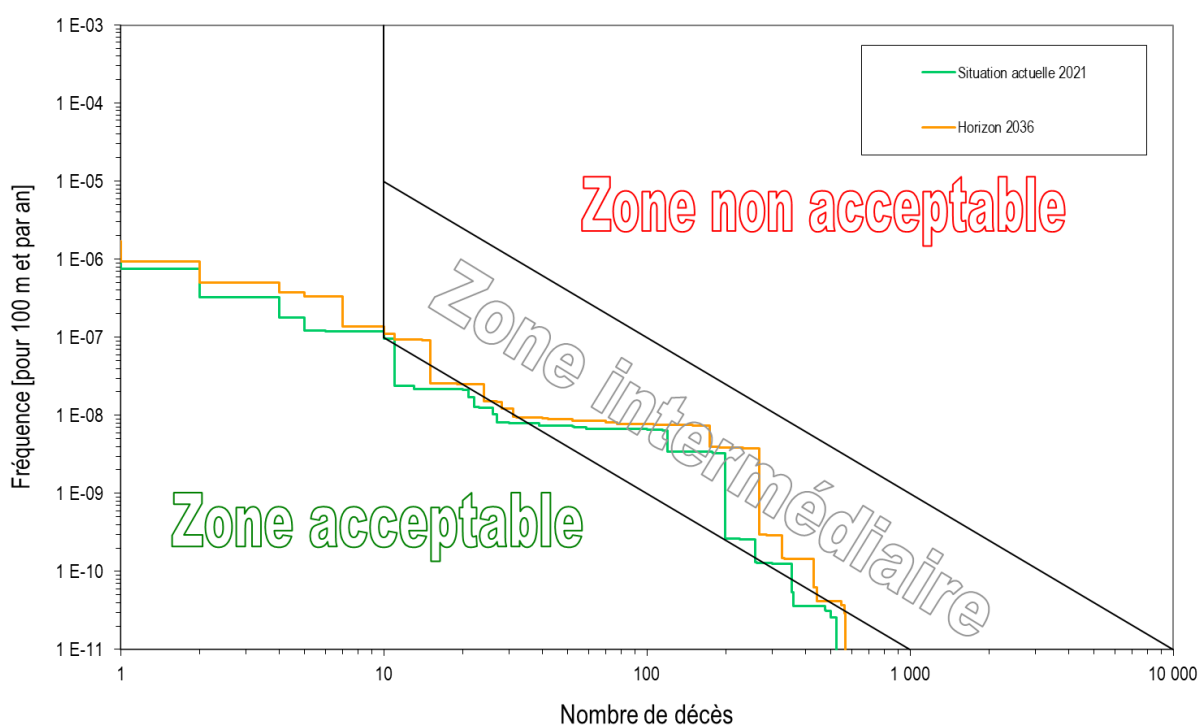


Figure 42. Résultats du screening des voies CFF – Position 13 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Ainsi, le niveau de risque à l'horizon 2036 se situe dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM. Compte tenu du caractère majorant de la méthode screening, ces résultats ne remettent a priori pas en question les densifications prévues au niveau des différents plans d'affectation. En effet, dans le cadre du développement de projets à proximité de la position 13, la réalisation d'études de risques détaillées permettra d'évaluer plus finement le niveau de risque OPAM.

2.5.14 Position d'accident 14

Situation actuelle

La Figure 43 présente les résultats du calcul screening pour la position 14 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

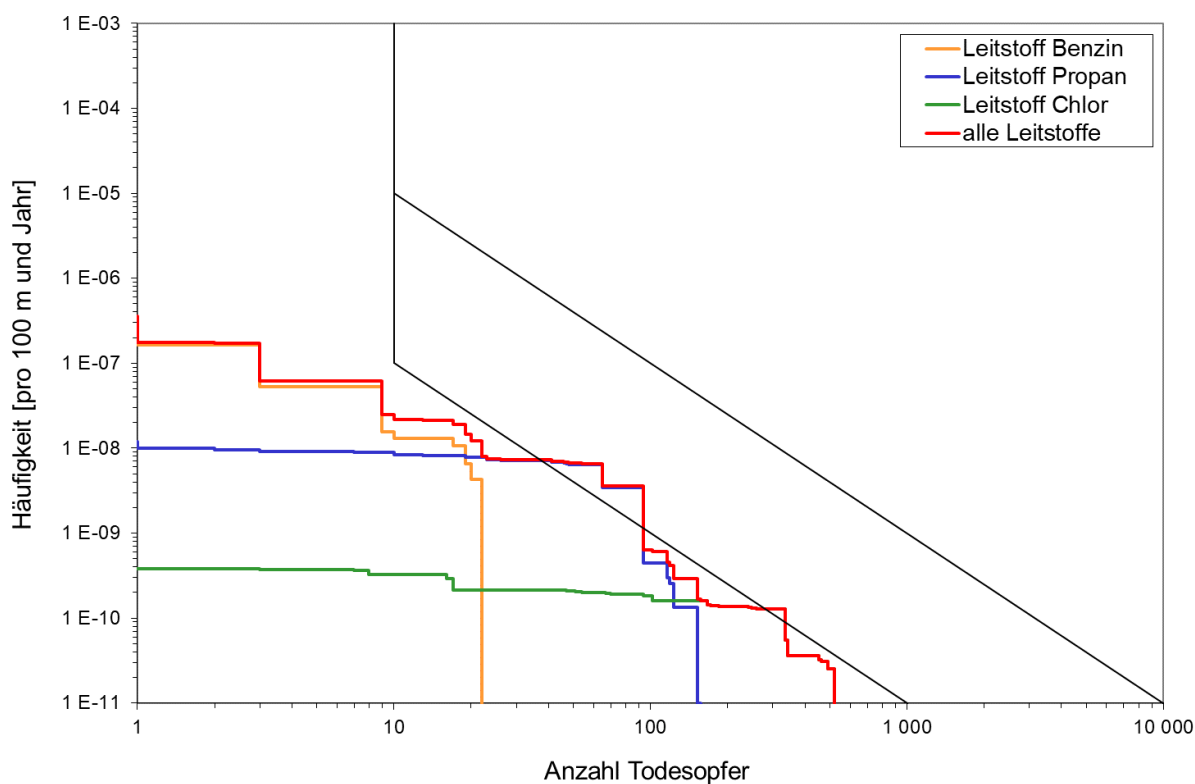


Figure 43. Résultats du screening des voies CFF – Position 14 – Situation actuelle (2021)

Les courbes cumulatives associées aux risques propane et chlore se situent dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 14 relative à la situation actuelle (2021) se situe dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 44 présente les résultats du calcul screening pour la position 14 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

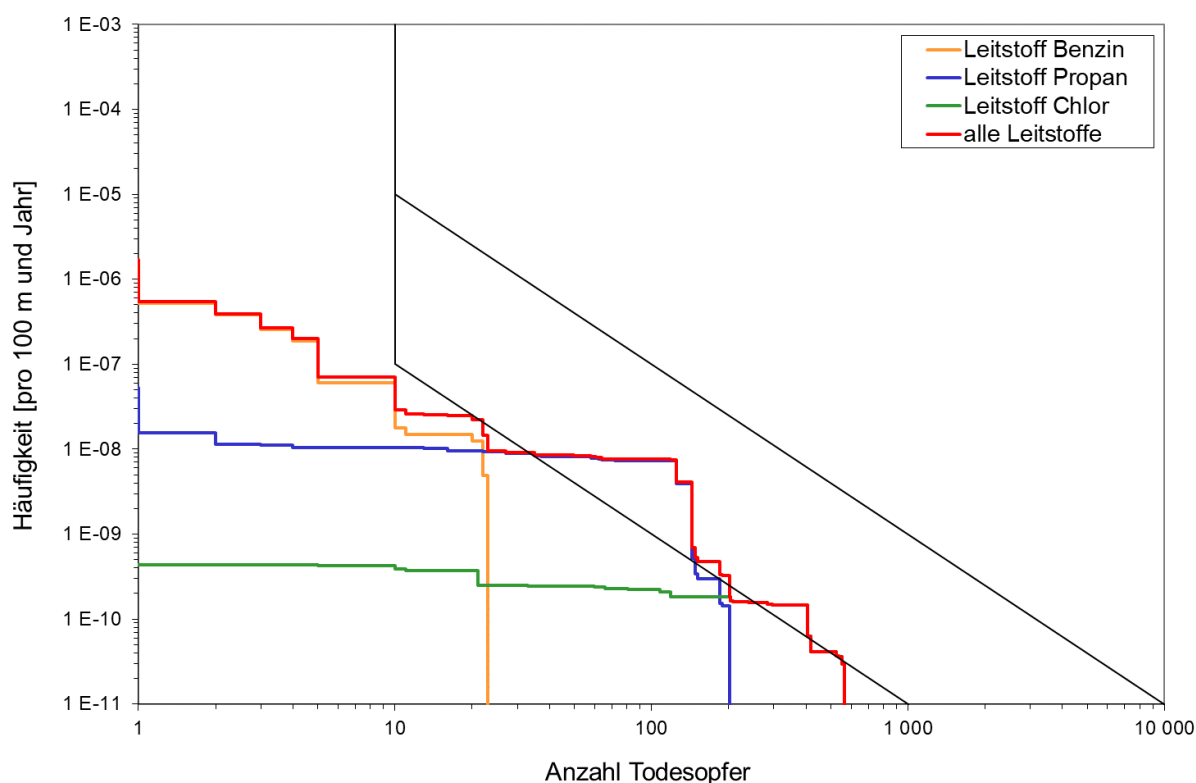


Figure 44. Résultats du screening des voies CFF – Position 14 – Horizon 2036

La courbe cumulative associée au risque propane se situe partiellement dans la zone intermédiaire supérieure. La courbe cumulative associée au risque chlore se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 14 relative à l'horizon 2036 se situe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 45 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 14 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

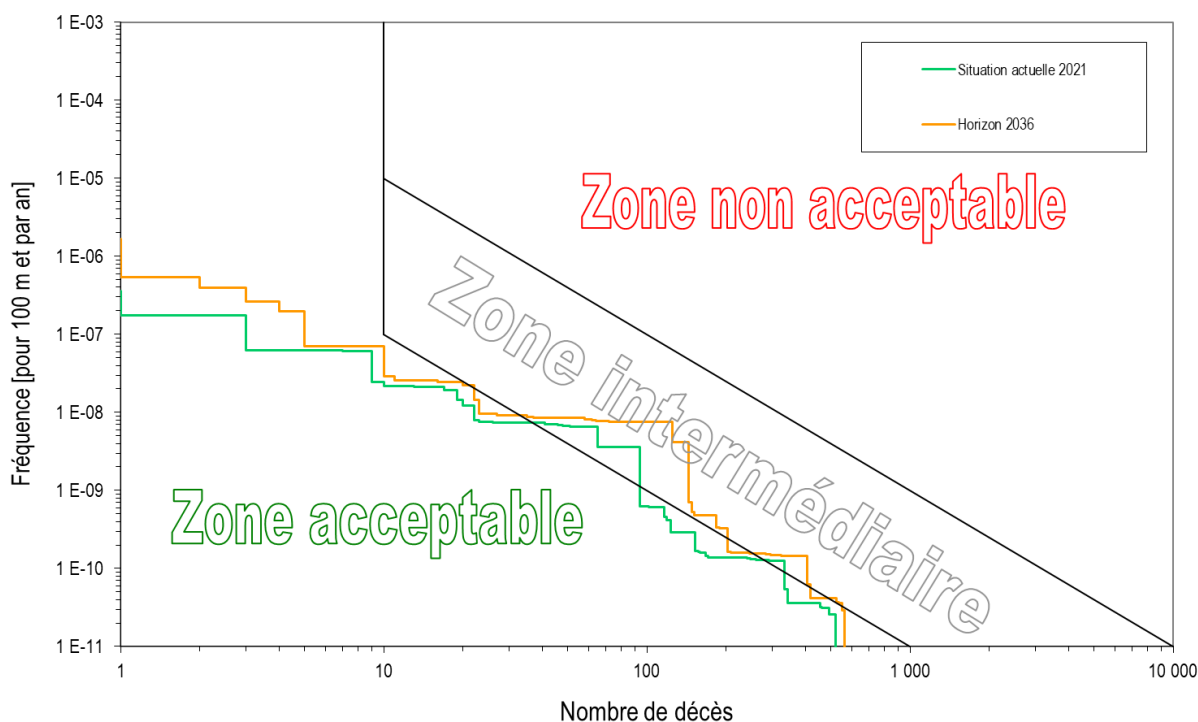


Figure 45. Résultats du screening des voies CFF – Position 14 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Ainsi, le niveau de risque à l'horizon 2036 se situe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur au sens de l'OPAM. Compte tenu du caractère majorant de la méthode screening, ces résultats ne remettent a priori pas en question les densifications prévues au niveau des différents plans d'affectation. En effet, dans le cadre du développement de projets à proximité de la position 14, la réalisation d'études de risques détaillées permettra d'évaluer plus finement le niveau de risque OPAM.

2.5.15 Position d'accident 15

Situation actuelle

La Figure 46 présente les résultats du calcul screening pour la position 15 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

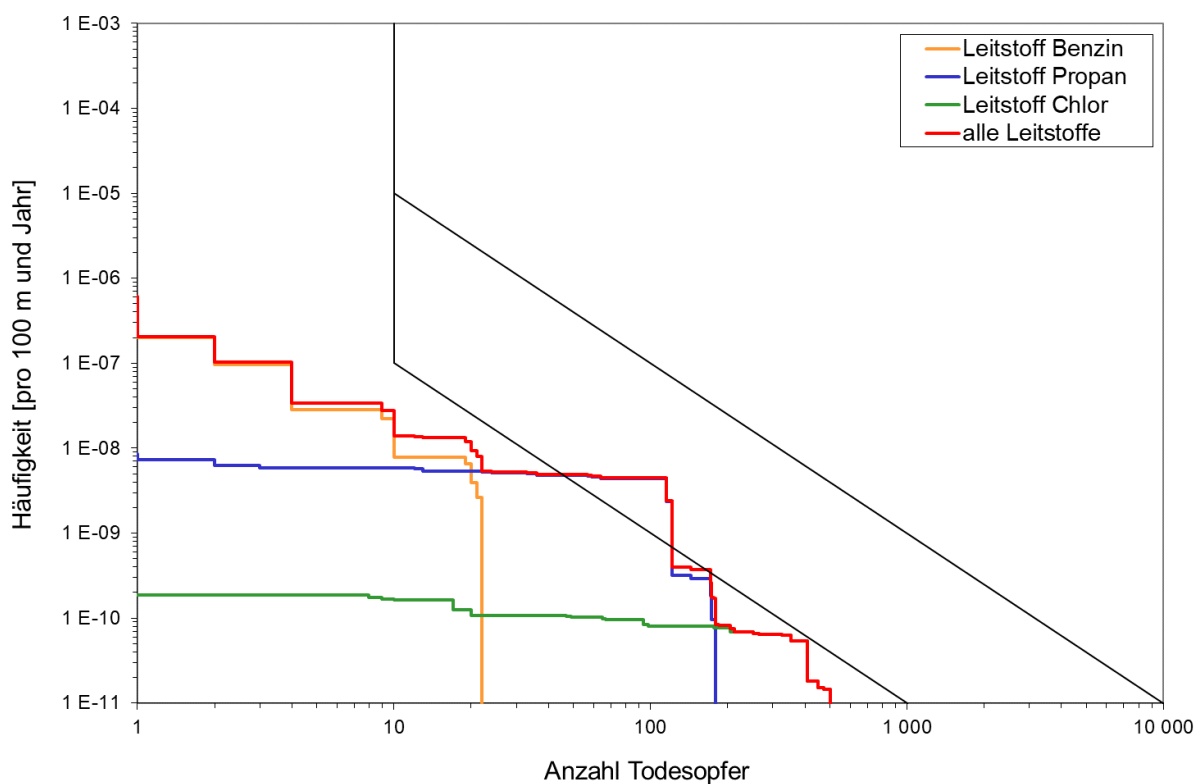


Figure 46. Résultats du screening des voies CFF – Position 15 – Situation actuelle (2021)

La courbe cumulative associée au risque propane se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que les courbes associées aux risques essence et chlore se situent dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 15 relative à la situation actuelle (2021) se situe dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 47 présente les résultats du calcul screening pour la position 15 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

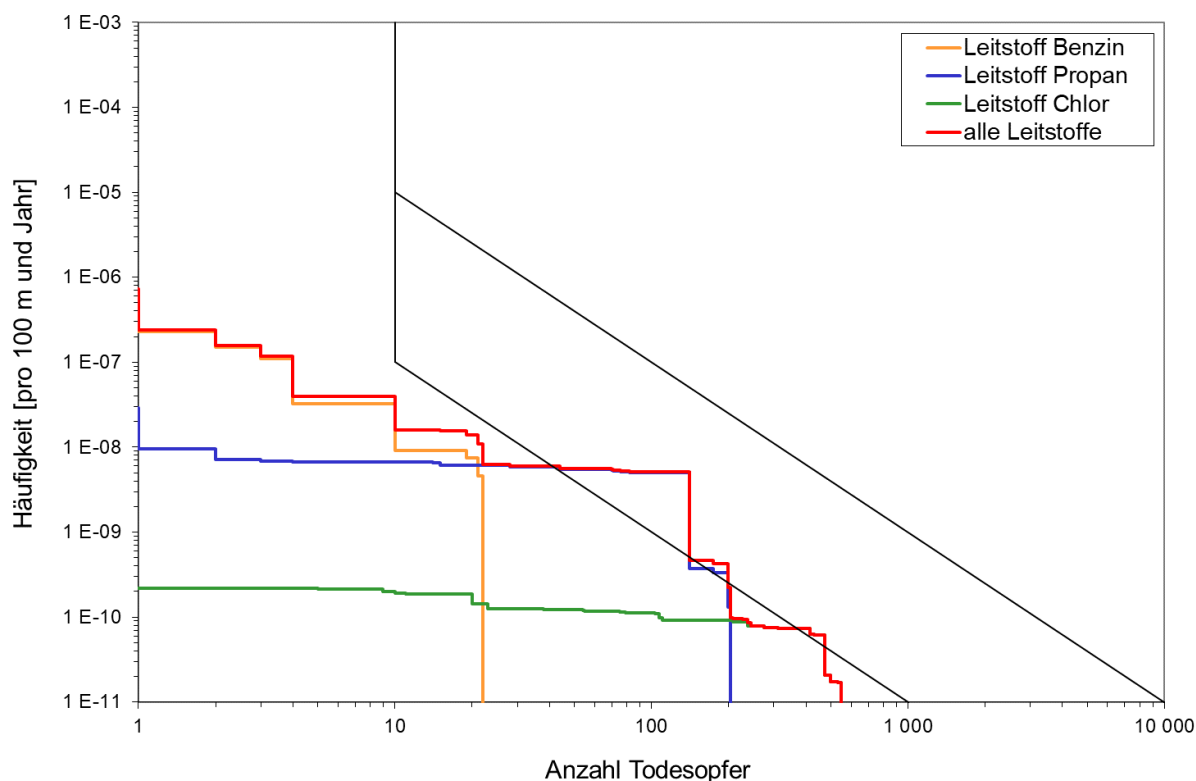


Figure 47. Résultats du screening des voies CFF – Position 15 – Horizon 2036

Les courbes cumulatives associées aux risques propane et chlore se situent dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 15 relative à l'horizon 2036 se situe dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 48 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 15 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

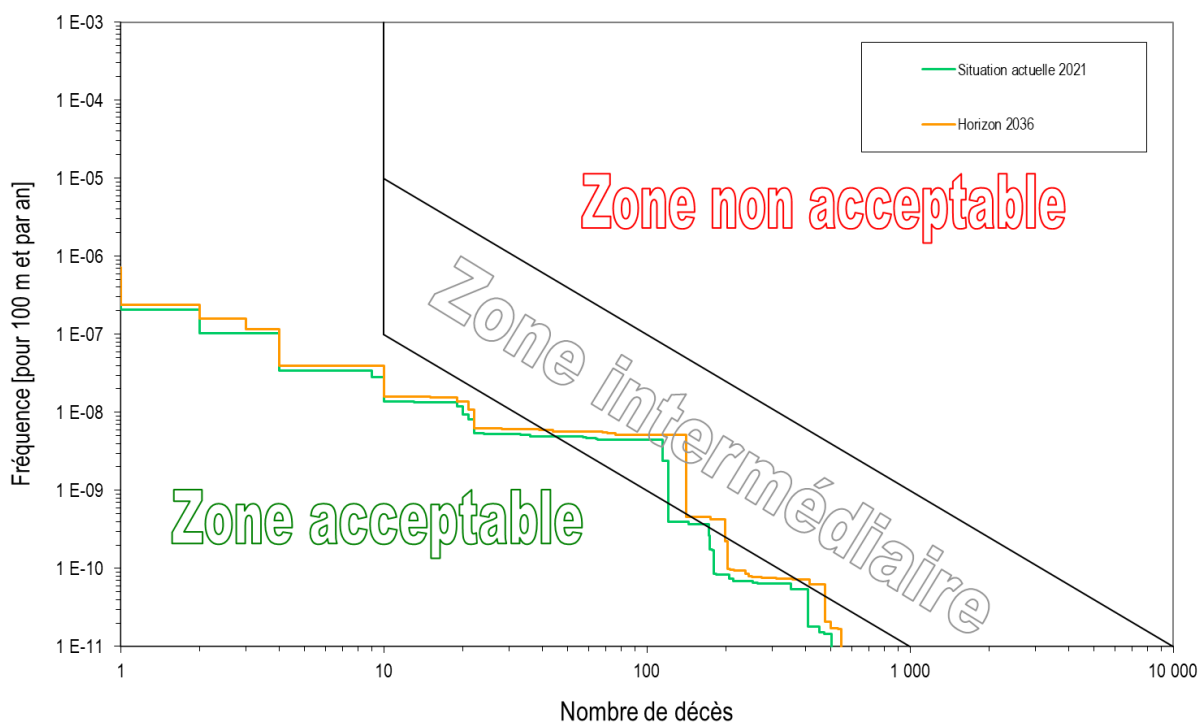


Figure 48. Résultats du screening des voies CFF – Position 15 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Néanmoins, le niveau de risque à l'horizon 2036 demeure dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM, ce qui ne remet pas en question les densifications prévues au niveau des différents plans d'affectation.

2.5.16 Position d'accident 16

Situation actuelle

La Figure 49 présente les résultats du calcul screening pour la position 16 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

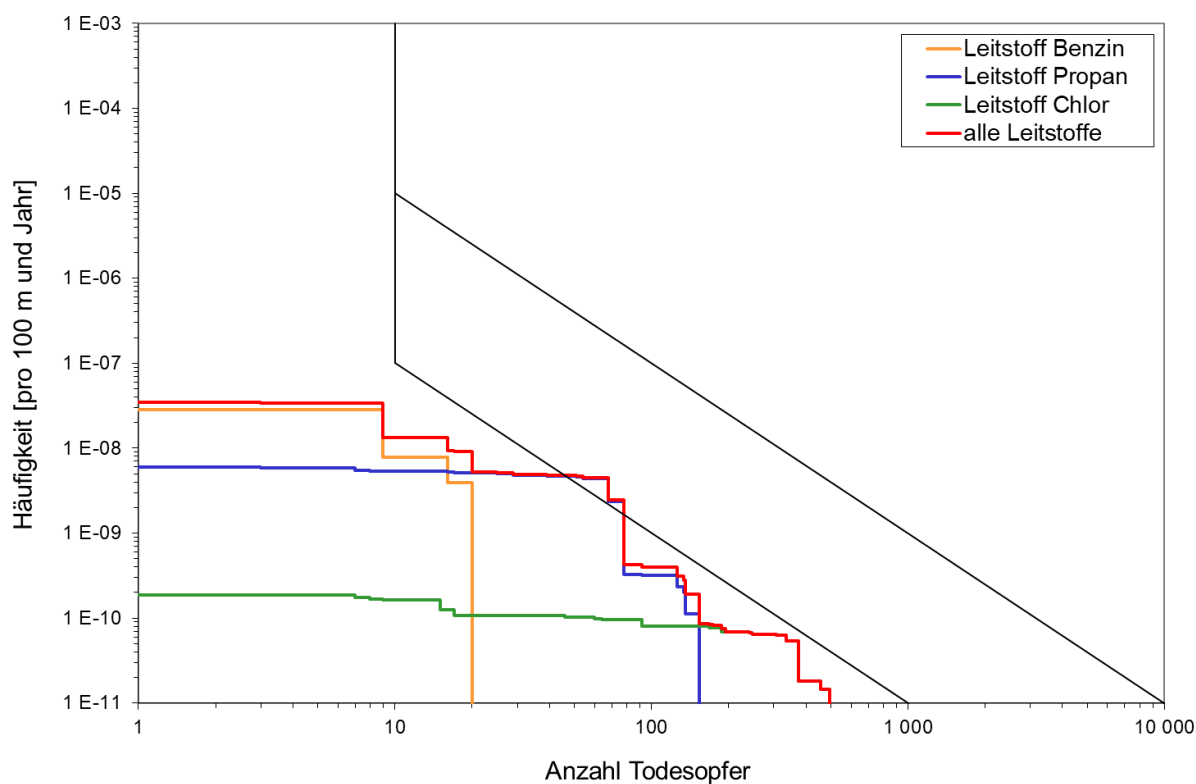


Figure 49. Résultats du screening des voies CFF – Position 16 – Situation actuelle (2021)

La courbe cumulative associée au risque propane se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que les courbes associées aux risques essence et chlore se situent dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 16 relative à la situation actuelle (2021) se situe dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 50 présente les résultats du calcul screening pour la position 16 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

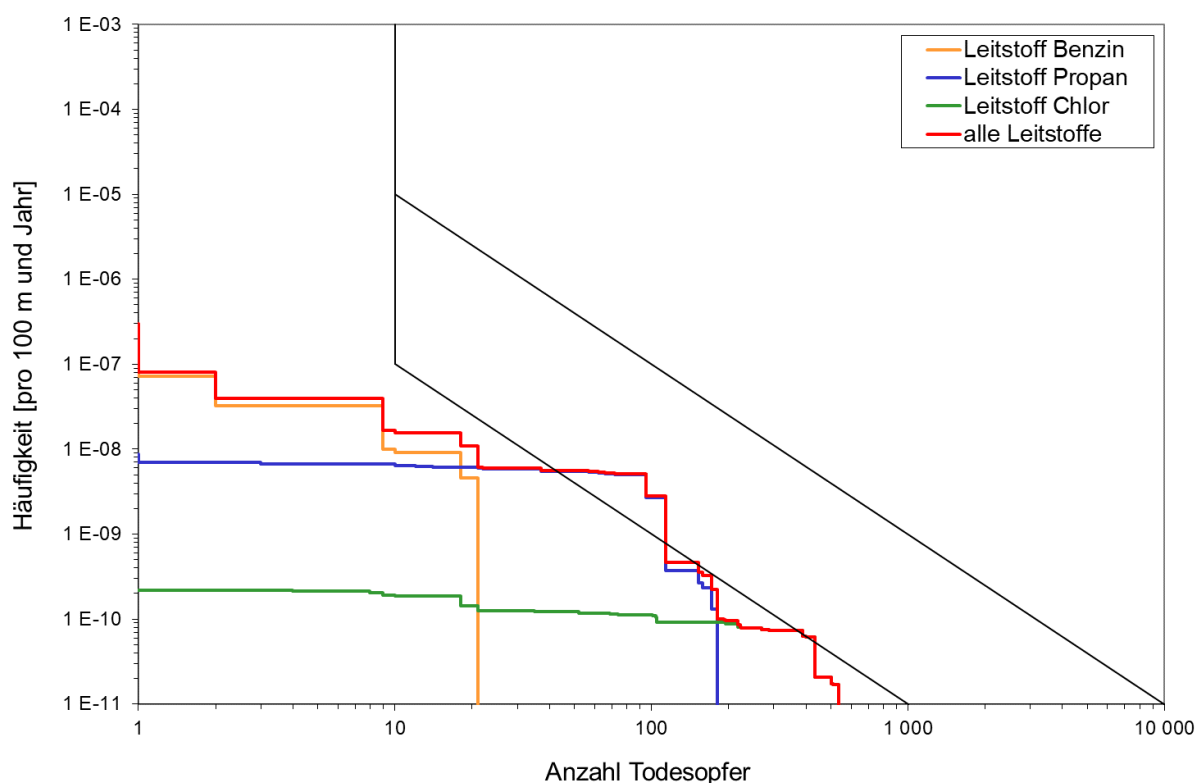


Figure 50. Résultats du screening des voies CFF – Position 16 – Horizon 2036

Les courbes cumulatives associées aux risques propane et chlore se situent dans la zone intermédiaire inférieure, alors que la courbe associée au risque essence se situe dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour la position 16 relative à l'horizon 2036 se situe dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 51 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 16 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

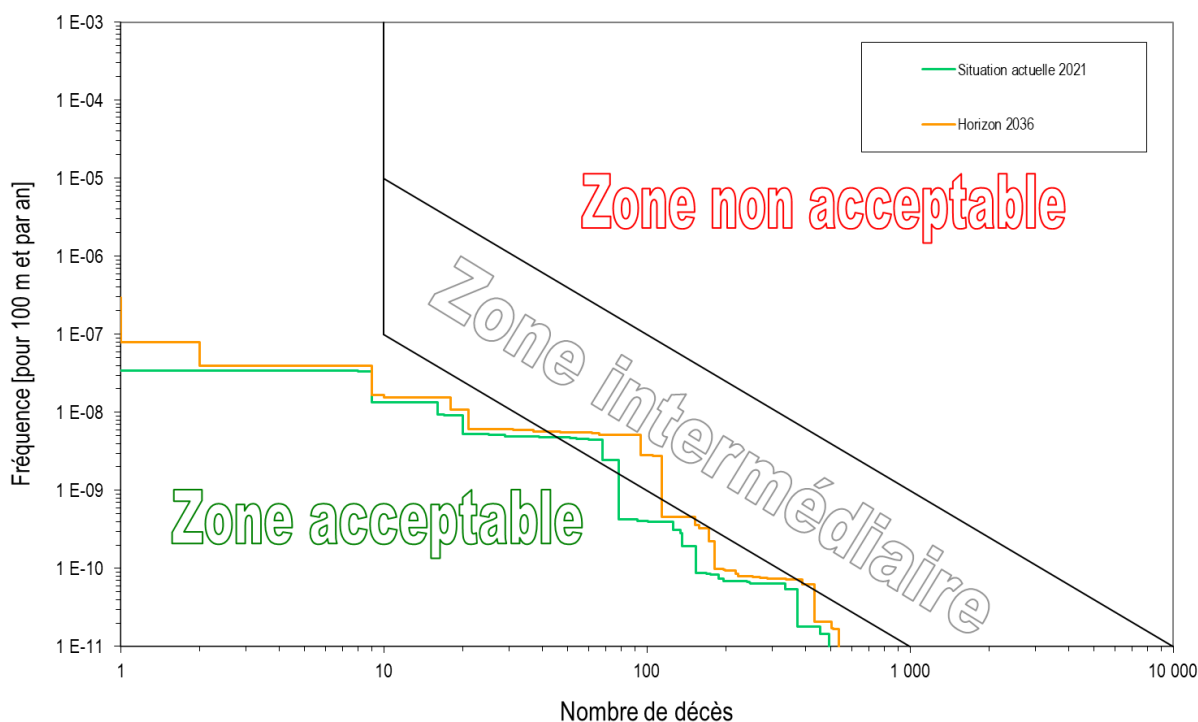


Figure 51. Résultats du screening des voies CFF – Position 16 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Néanmoins, le niveau de risque à l'horizon 2036 demeure dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM, ce qui ne remet pas en question les densifications prévues au niveau des différents plans d'affectation.

2.5.17 Position d'accident 17

Situation actuelle

La Figure 52 présente les résultats du calcul screening pour la position 17 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

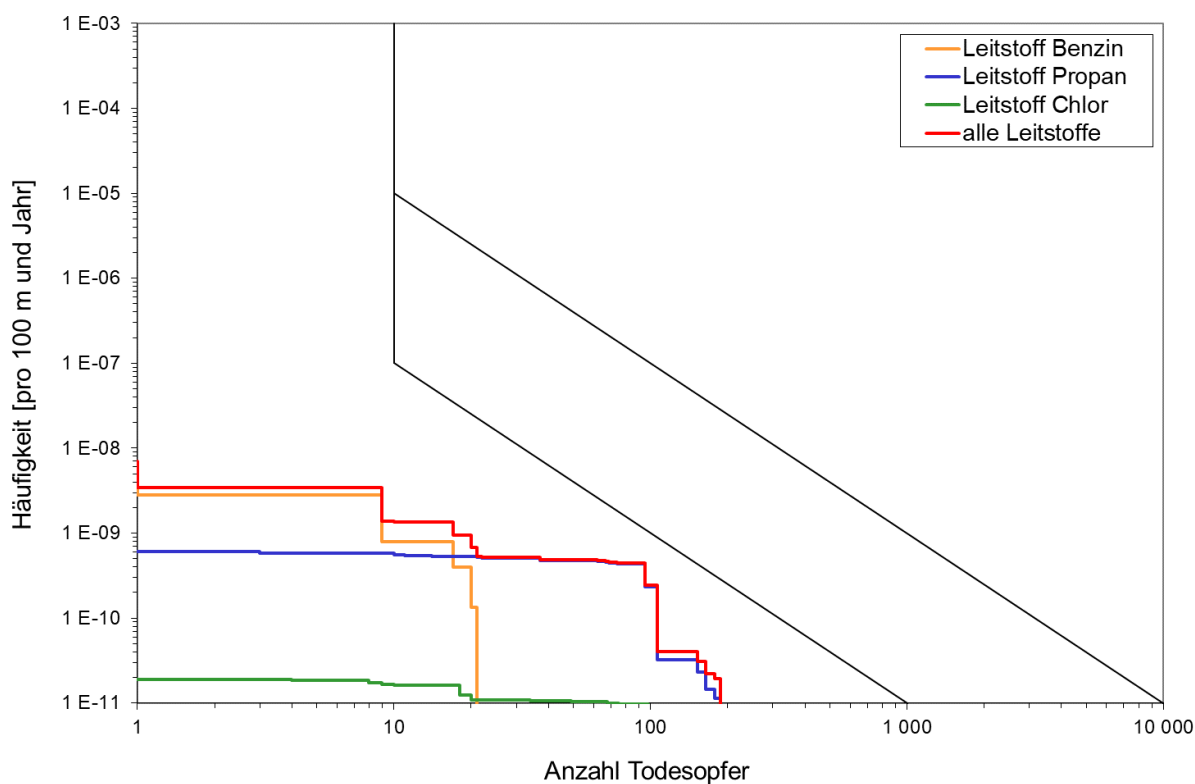


Figure 52. Résultats du screening des voies CFF – Position 17 – Situation actuelle (2021)

Les courbes cumulatives associées aux risques essence, propane et chlore se situent dans la zone acceptable.

De même, la courbe cumulative des risques pour la position 17 relative à la situation actuelle (2021) se situe dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 53 présente les résultats du calcul screening pour la position 17 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

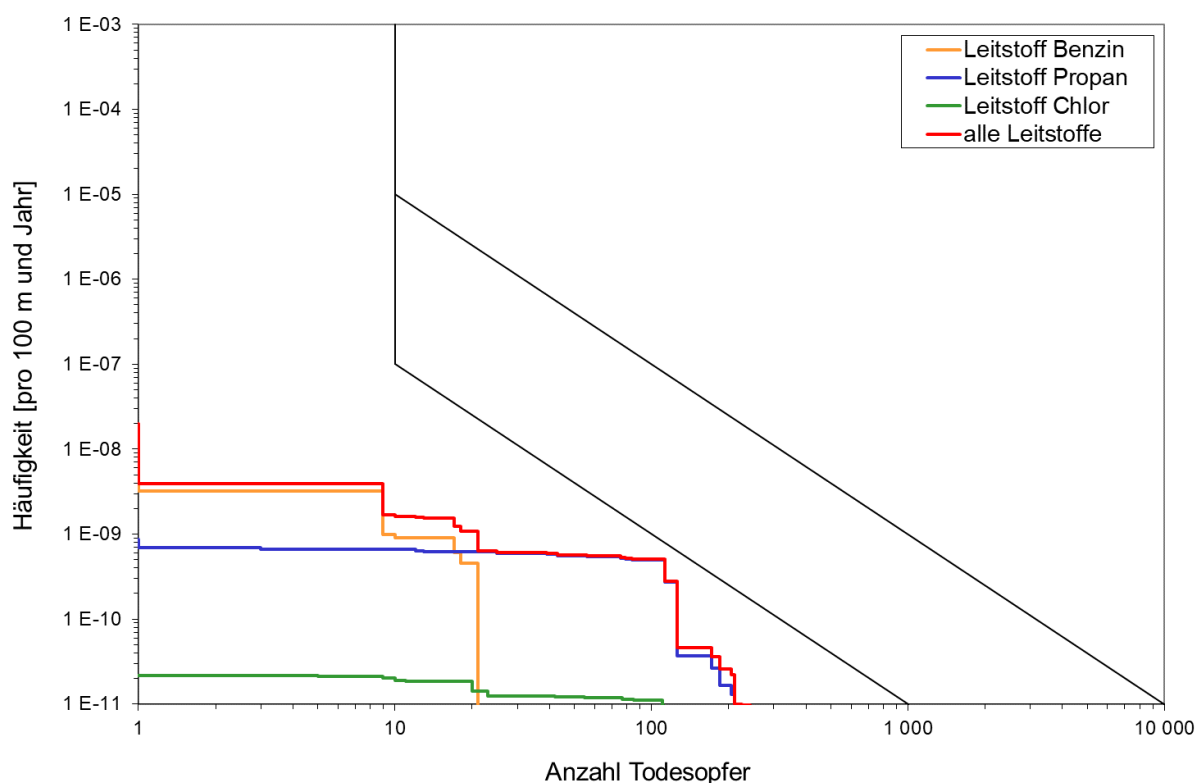


Figure 53. Résultats du screening des voies CFF – Position 17 – Horizon 2036

Les courbes cumulatives associées aux risques essence, propane et chlore se situent dans la zone acceptable.

De même, la courbe cumulative des risques pour la position 17 relative à l'horizon 2036 se situe dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 54 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 17 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

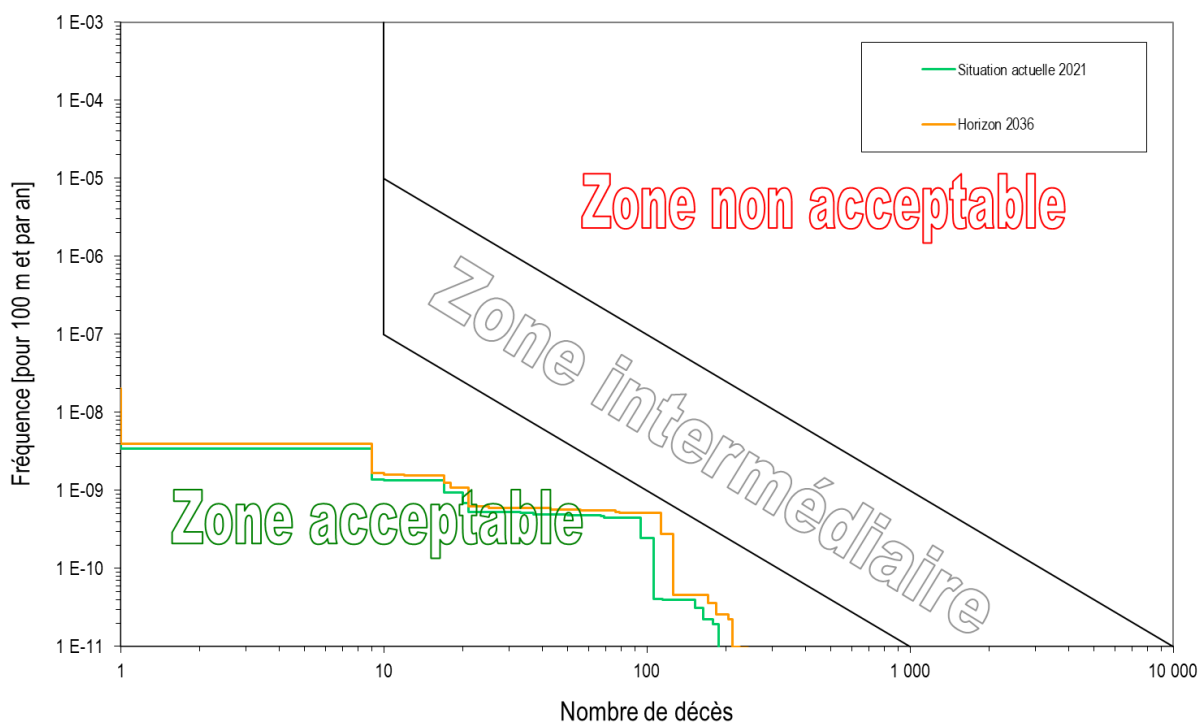


Figure 54. Résultats du screening des voies CFF – Position 17 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Néanmoins, le niveau de risque à l'horizon 2036 demeure dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

2.5.18 Position d'accident 18

Situation actuelle

La Figure 55 présente les résultats du calcul screening pour la position 18 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

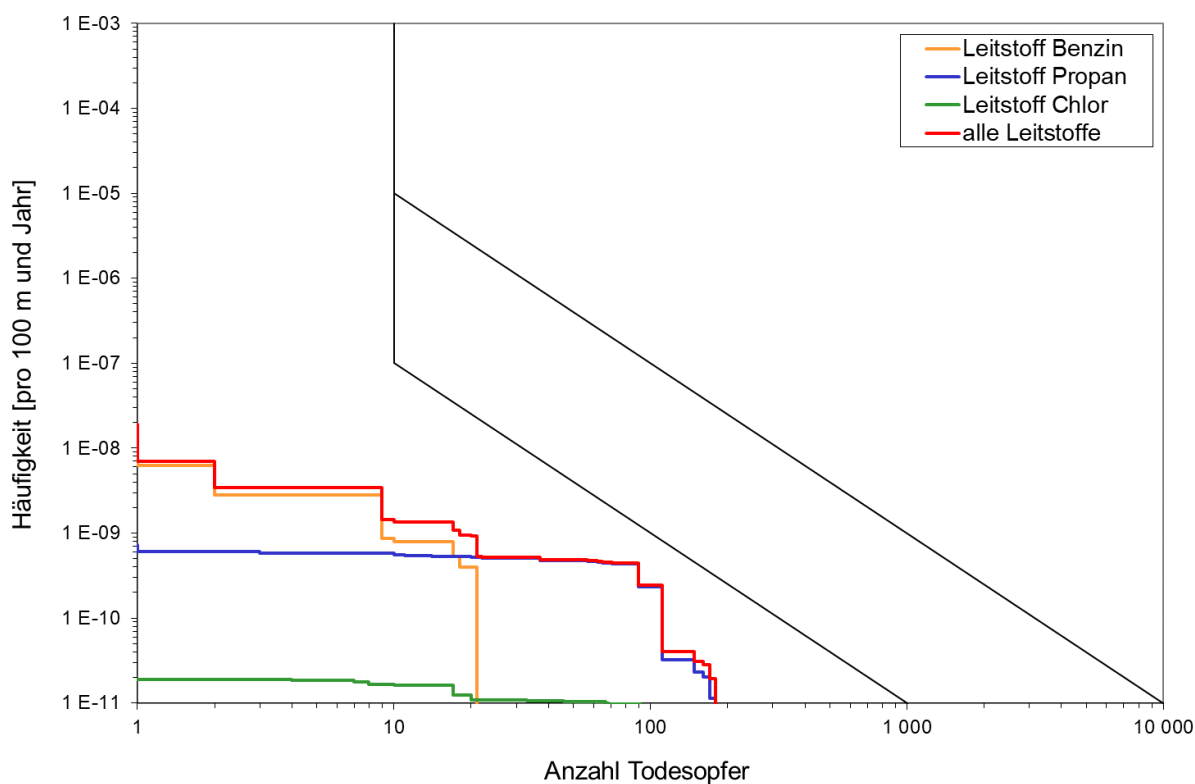


Figure 55. Résultats du screening des voies CFF – Position 18 – Situation actuelle (2021)

Les courbes cumulatives associées aux risques essence, propane et chlore se situent dans la zone acceptable.

De même, la courbe cumulative des risques pour la position 18 relative à la situation actuelle (2021) se situe dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 56 présente les résultats du calcul screening pour la position 18 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

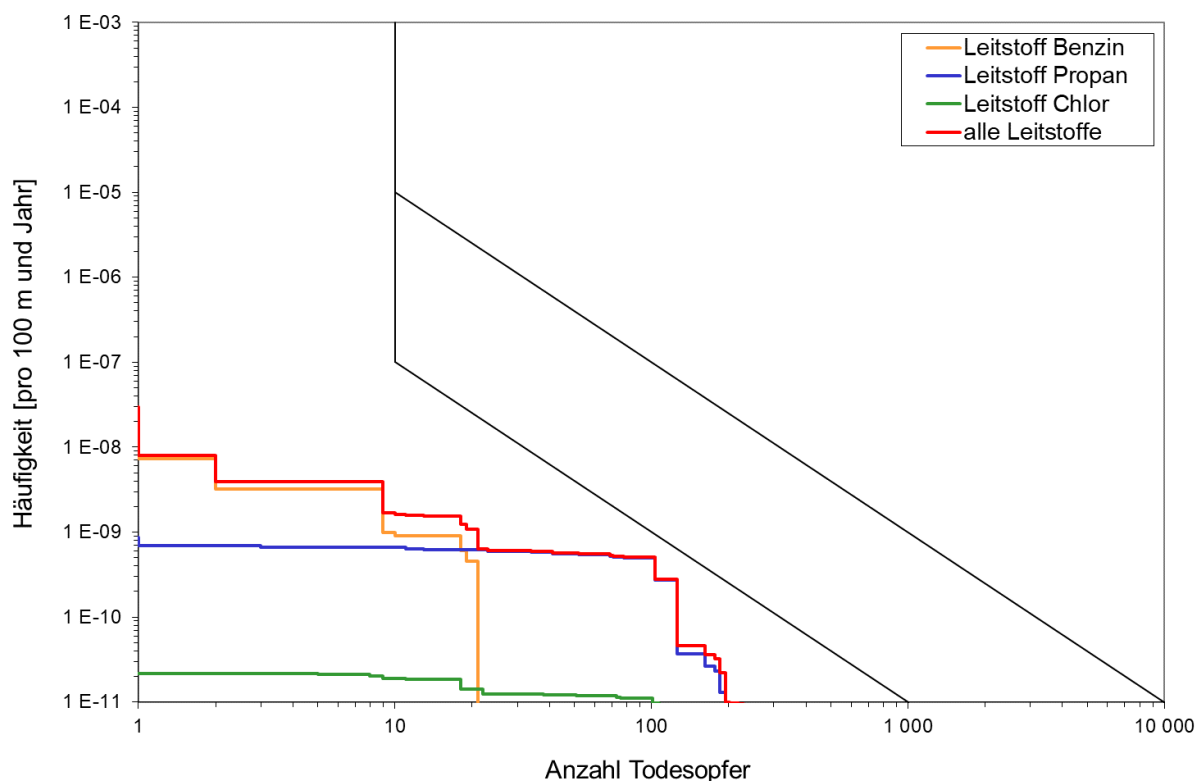


Figure 56. Résultats du screening des voies CFF – Position 18 – Horizon 2036

Les courbes cumulatives associées aux risques essence, propane et chlore se situent dans la zone acceptable.

De même, la courbe cumulative des risques pour la position 18 relative à l'horizon 2036 se situe dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 57 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 18 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

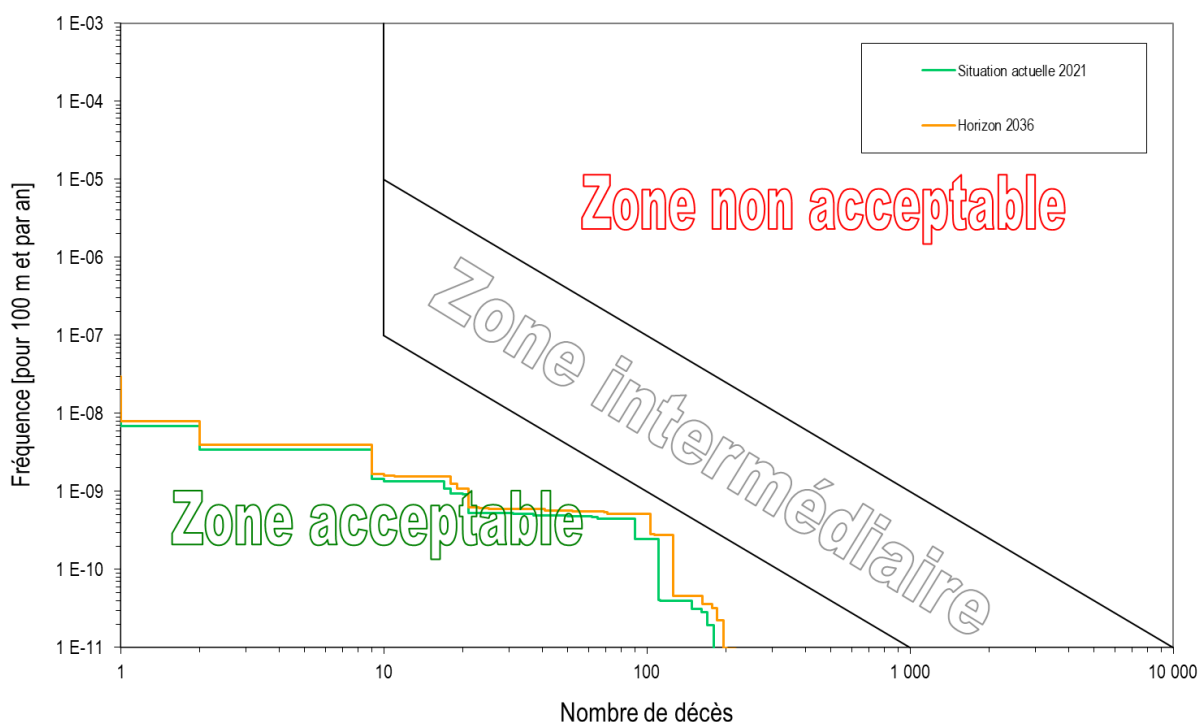


Figure 57. Résultats du screening des voies CFF – Position 18 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Néanmoins, le niveau de risque à l'horizon 2036 demeure dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

2.5.19 Position d'accident 19

Situation actuelle

La Figure 58 présente les résultats du calcul screening pour la position 19 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

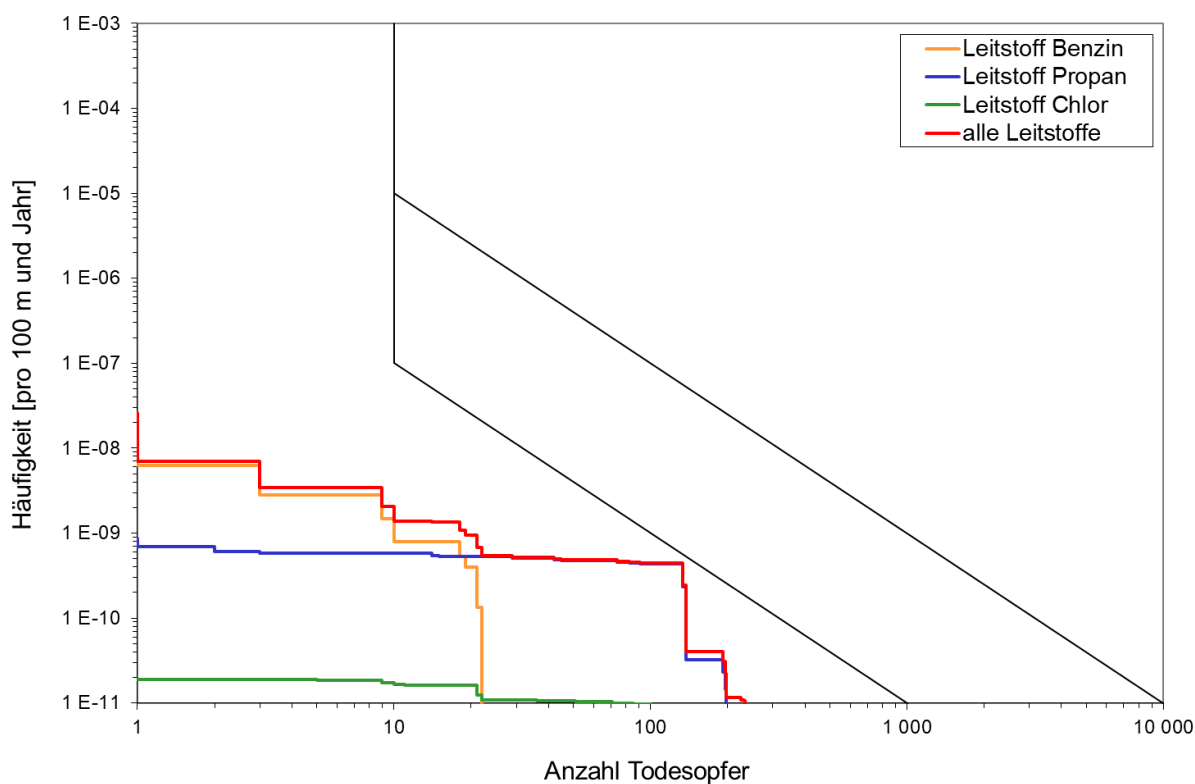


Figure 58. Résultats du screening des voies CFF – Position 19 – Situation actuelle (2021)

Les courbes cumulatives associées aux risques essence, propane et chlore se situent dans la zone acceptable.

De même, la courbe cumulative des risques pour la position 19 relative à la situation actuelle (2021) se situe dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 59 présente les résultats du calcul screening pour la position 19 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

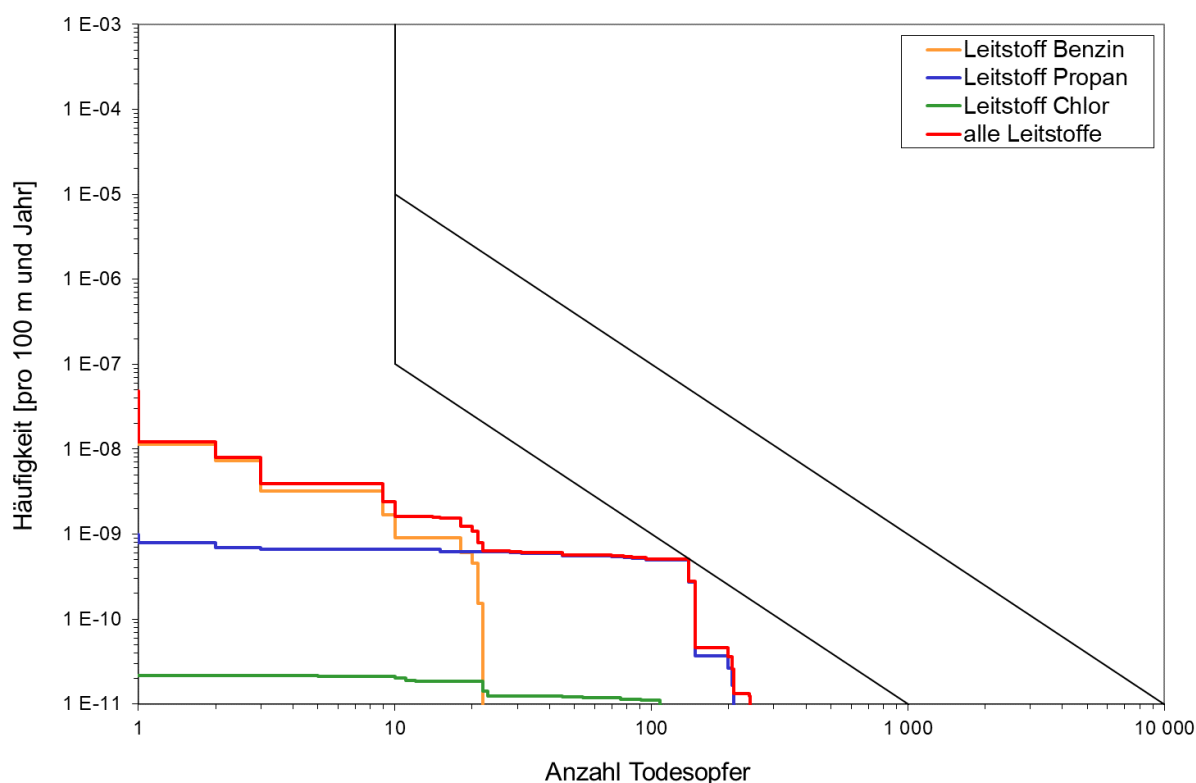


Figure 59. Résultats du screening des voies CFF – Position 19 – Horizon 2036

Les courbes cumulatives associées aux risques essence, propane et chlore se situent dans la zone acceptable.

De même, la courbe cumulative des risques pour la position 19 relative à l'horizon 2036 se situe dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 60 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 19 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

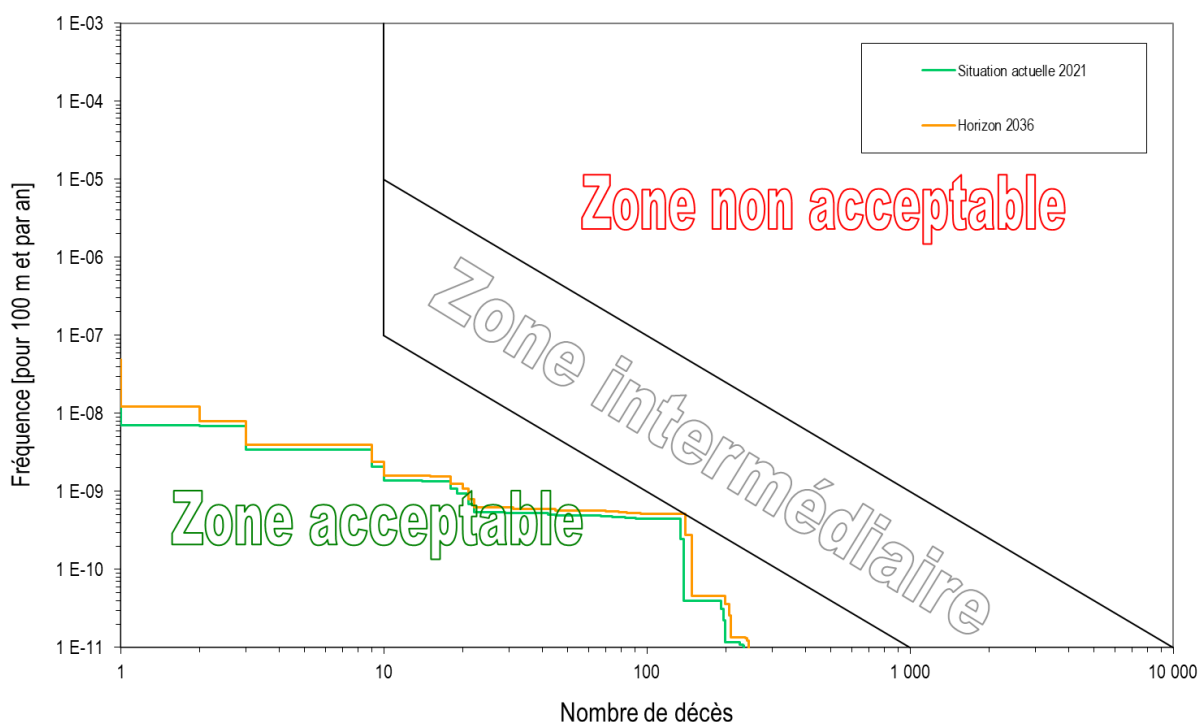


Figure 60. Résultats du screening des voies CFF – Position 19 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est légèrement plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Néanmoins, le niveau de risque à l'horizon 2036 demeure dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

2.5.20 Position d'accident 20

Situation actuelle

La Figure 61 présente les résultats du calcul screening pour la position 20 vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

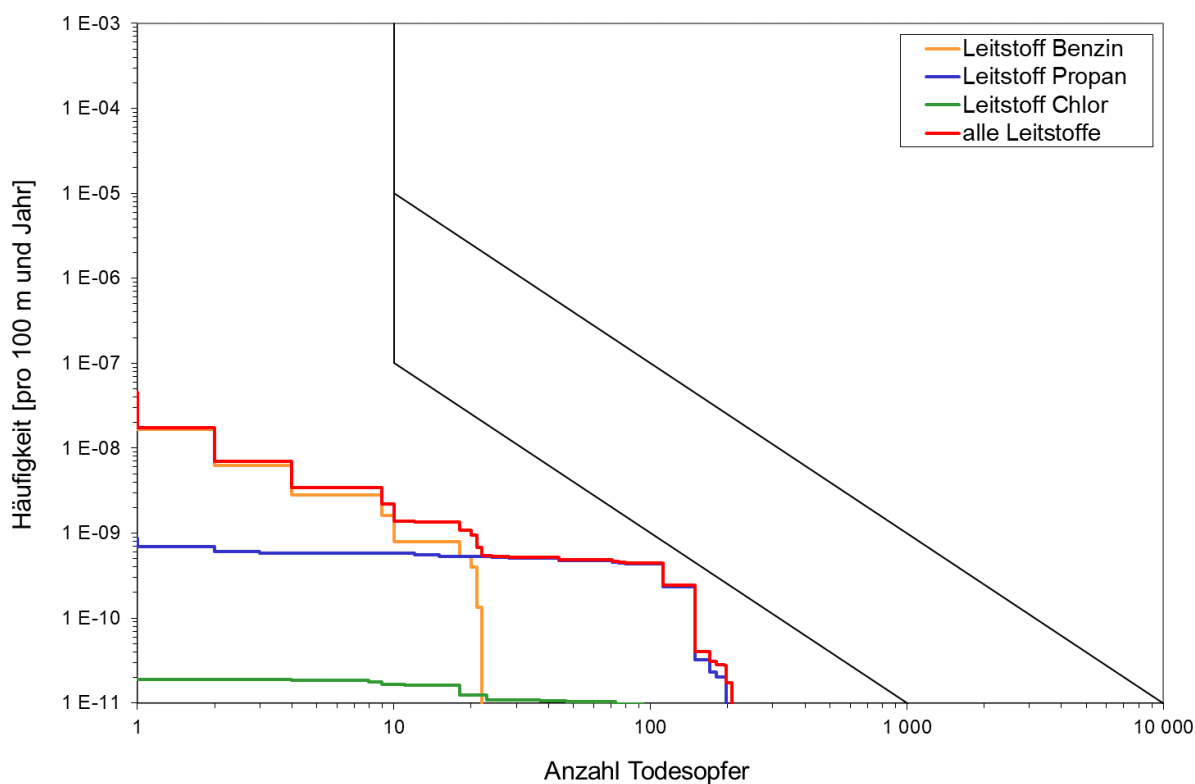


Figure 61. Résultats du screening des voies CFF – Position 20 – Situation actuelle (2021)

Les courbes cumulatives associées aux risques essence, propane et chlore se situent dans la zone acceptable.

De même, la courbe cumulative des risques pour la position 20 relative à la situation actuelle (2021) se situe dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 62 présente les résultats du calcul screening pour la position 20 vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

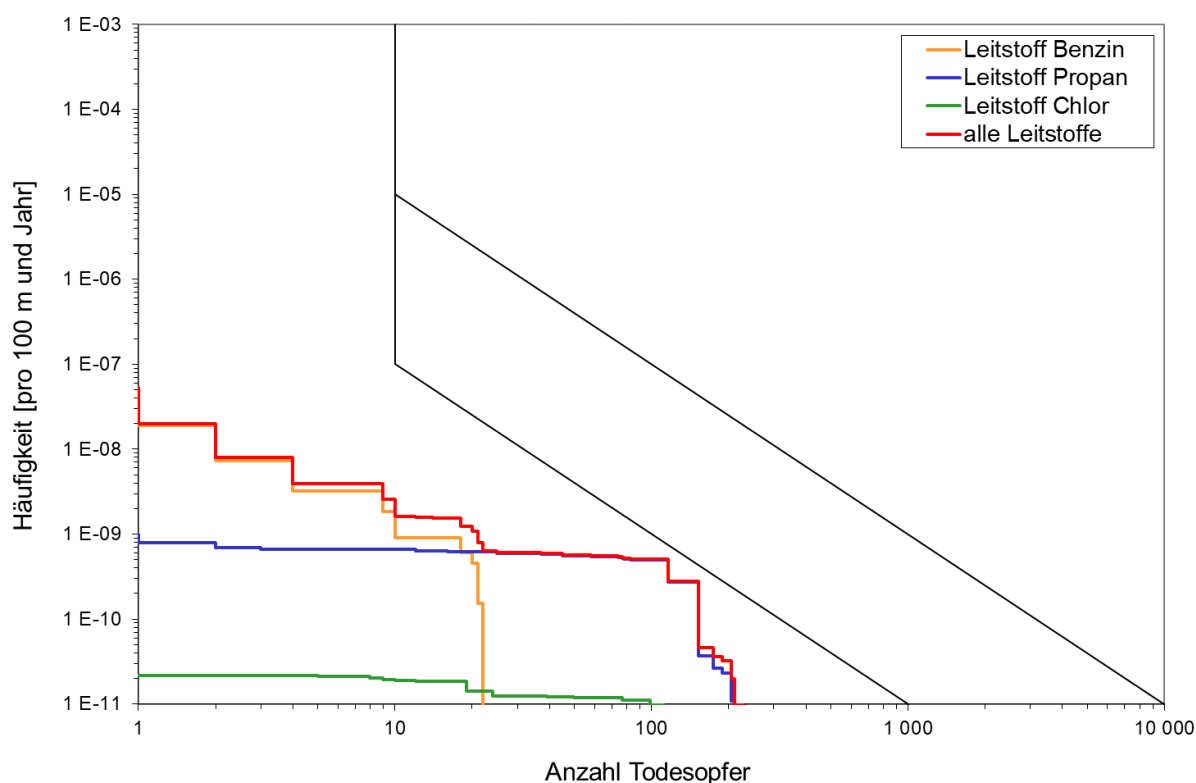


Figure 62. Résultats du screening des voies CFF – Position 20 – Horizon 2036

Les courbes cumulatives associées aux risques essence, propane et chlore se situent dans la zone acceptable.

De même, la courbe cumulative des risques pour la position 20 relative à l'horizon 2036 se situe dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 63 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau de la position 20 pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

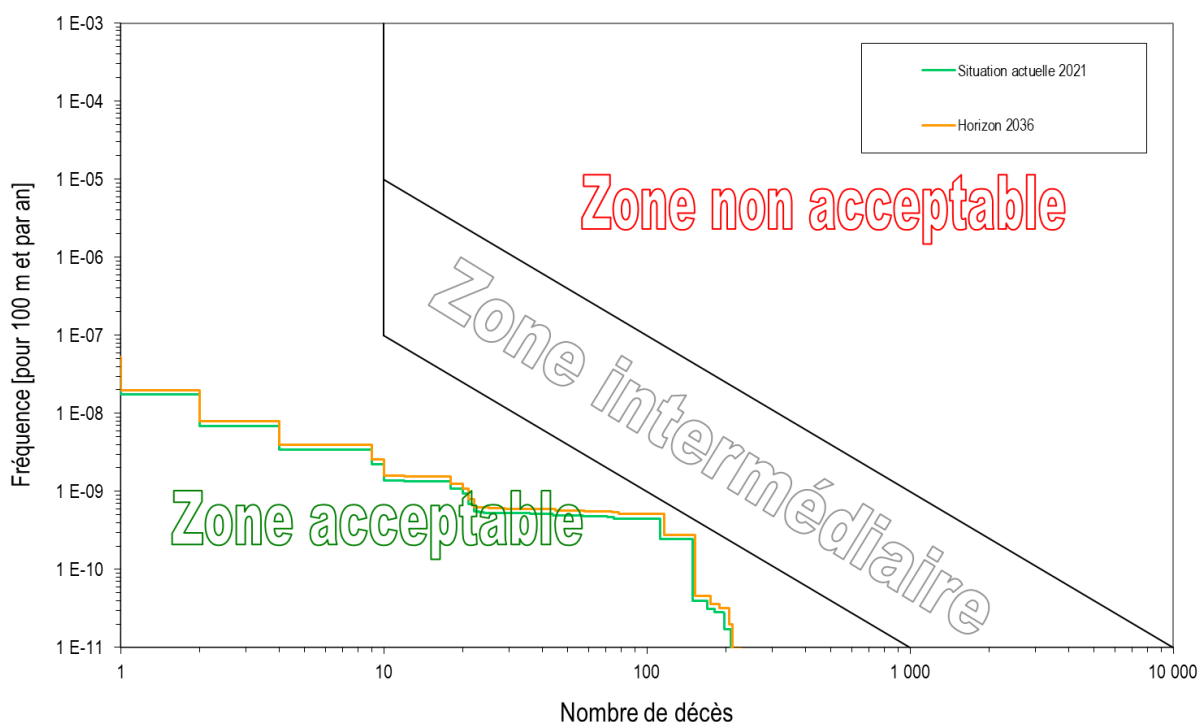


Figure 63. Résultats du screening des voies CFF – Position 20 – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est légèrement plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Néanmoins, le niveau de risque à l'horizon 2036 demeure dans le domaine acceptable au sens de l'OPAM.

2.5.21 Tronçon global

À titre indicatif, les niveaux de risques ont également été calculés au niveau du tronçon global d'une longueur d'environ 2'000 mètres et comprenant les 20 positions d'accident.

Situation actuelle

La Figure 64 présente les résultats du calcul screening pour le tronçon global vis-à-vis des risques population à l'état actuel pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

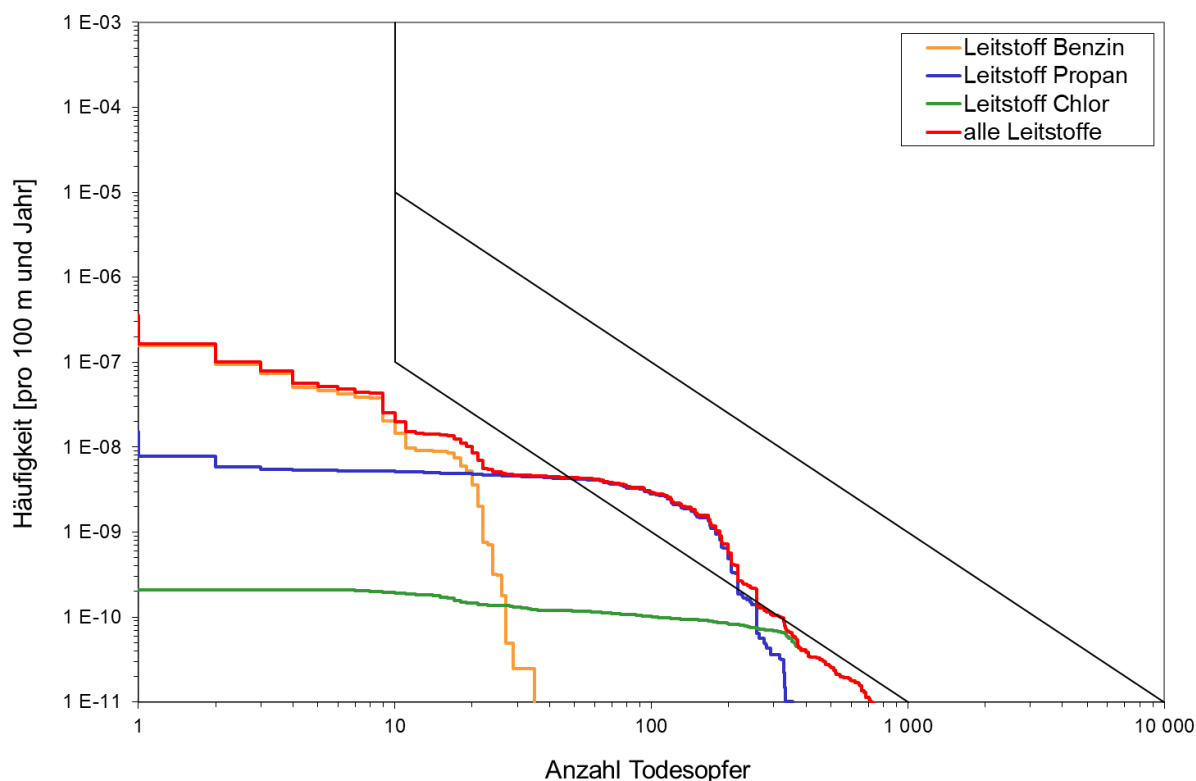


Figure 64. Résultats du screening des voies CFF – Tronçon global – Situation actuelle (2021)

La courbe cumulative associée au risque propane se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que les courbes associées aux risques essence et chlore se situent dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour le tronçon global relative à la situation actuelle (2021) se situe dans le domaine intermédiaire inférieure au sens de l'OPAM.

Horizon 2036

La Figure 65 présente les résultats du calcul screening pour le tronçon global vis-à-vis des risques population à l'horizon 2036 pour chacune des substances représentatives (essence, propane et chlore) ainsi que la courbe globale intégrant l'ensemble des *scenarii* associés à ces trois produits.

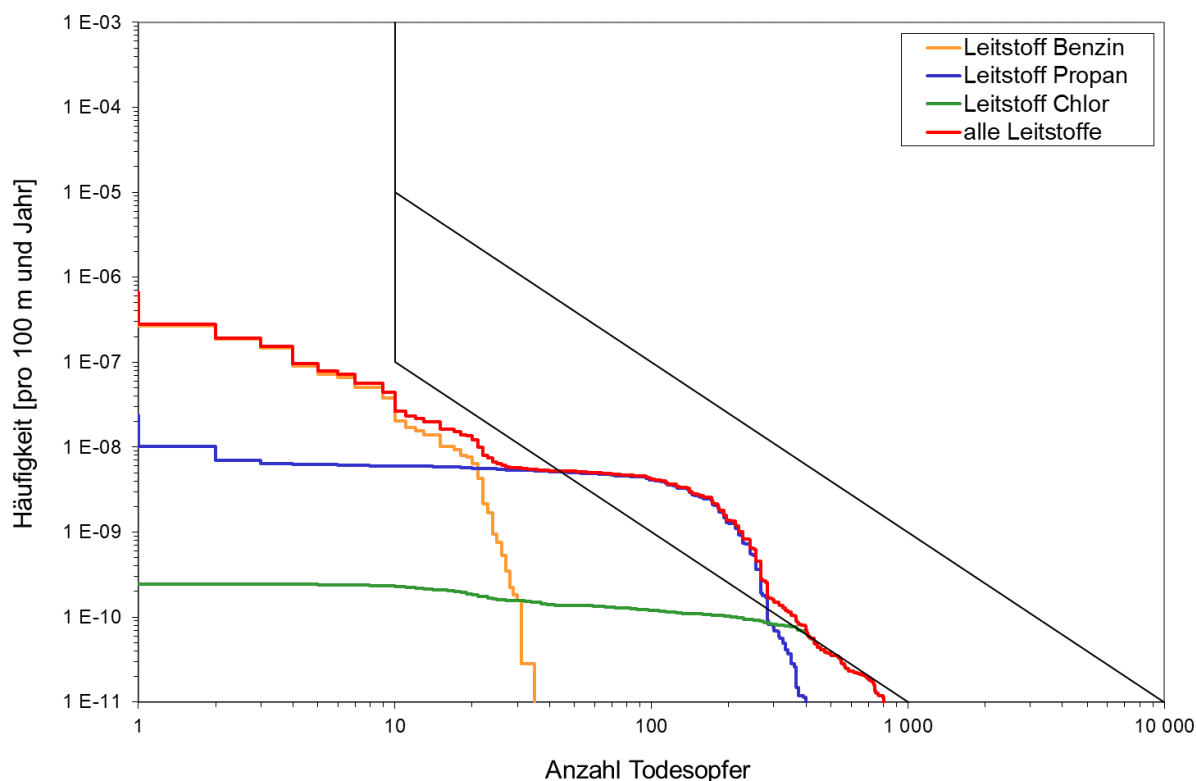


Figure 65. Résultats du screening des voies CFF – Tronçon global – Horizon 2036

La courbe cumulative associée au risque propane se situe dans la zone intermédiaire inférieure, alors que les courbes associées aux risques essence et chlore se situent dans la zone acceptable.

Ainsi, la courbe cumulative des risques pour le tronçon global relative à la situation actuelle (2021) se situe dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM.

Comparaison situation actuelle / horizon 2036

La Figure 66 compare les courbes cumulatives des risques de l'ensemble des produits obtenues au niveau du tronçon global pour la situation actuelle (2021) et à l'horizon 2036.

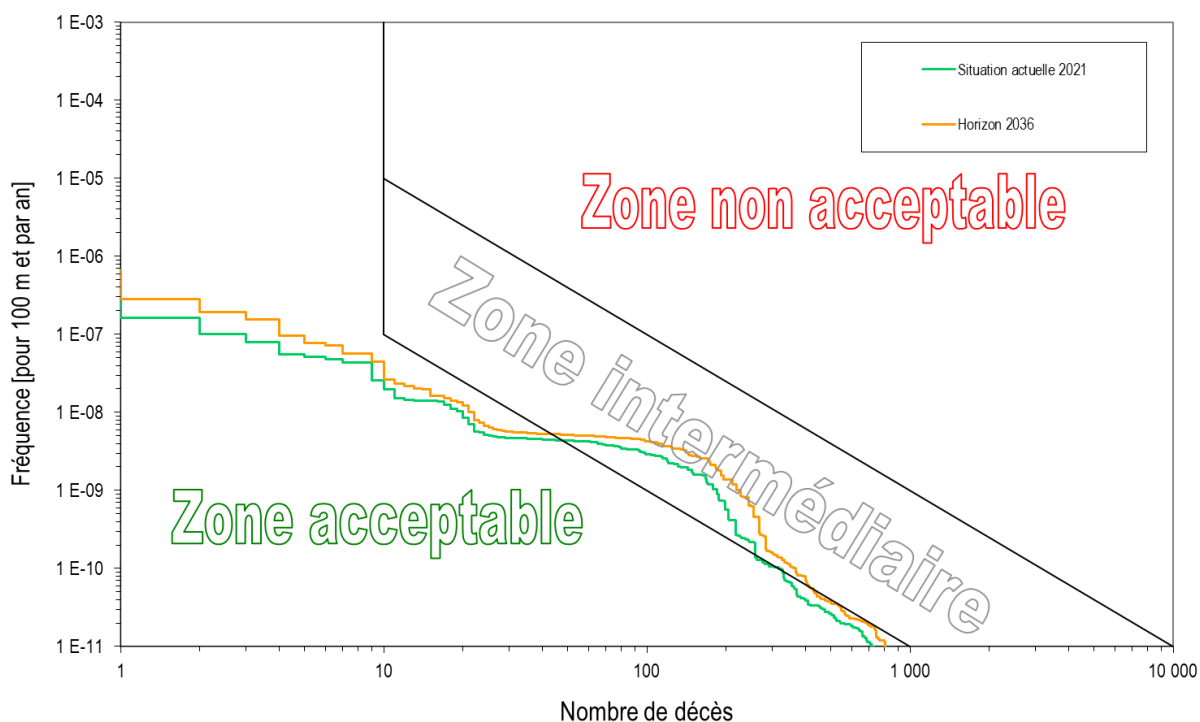


Figure 66. Résultats du screening des voies CFF – Tronçon global – Comparaison 2021 / 2036

Le niveau de risque est plus élevé à l'horizon 2036 en raison de la prise en compte des densifications prévues par les différents plans d'affectation (cf. §2.4.1) et de l'augmentation du trafic de marchandises dangereuses (cf. §2.4.2).

Néanmoins, le niveau de risque à l'horizon 2036 demeure dans le domaine intermédiaire inférieur au sens de l'OPAM. Ceci s'explique par le fait que la prise en compte du tronçon global de 2'000 mètres de long lisse les résultats associés aux évaluations individuelles des 20 positions d'accident concernées, qui se traduisaient par des niveaux de risques allant du domaine acceptable au domaine intermédiaire supérieur (cf. §2.5.1 à 2.5.20).

2.6 Synthèse des résultats du screening CFF

Le Tableau 2 présente la synthèse des niveaux de risques déterminés pour les 20 positions d'accident étudiées.

Tableau 2. Synthèse des résultats du screening CFF

| Position d'accident | Niveau de risque OPAM | | Commentaires |
|---------------------|---------------------------|-------------------------|--|
| | Situation actuelle (2021) | Horizon 2036 | |
| 1 | Acceptable | Acceptable | |
| 2 | Intermédiaire inférieur | Intermédiaire inférieur | Courbe dans le domaine intermédiaire inférieur en raison de la substance propane |
| 3 | Intermédiaire inférieur | Intermédiaire supérieur | Courbe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur en raison de la substance propane |
| 4 | Intermédiaire supérieur | Intermédiaire supérieur | Courbe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur en raison de la substance propane |
| 5 | Intermédiaire supérieur | Intermédiaire supérieur | Courbe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur en raison de la substance propane |
| 6 | Intermédiaire supérieur | Intermédiaire supérieur | Courbe dans le domaine intermédiaire supérieur en raison de la substance propane |
| 7 | Intermédiaire supérieur | Intermédiaire supérieur | Courbe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur en raison de la substance propane |
| 8 | Intermédiaire supérieur | Intermédiaire supérieur | Courbe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur en raison de la substance propane |
| 9 | Acceptable | Acceptable | |
| 10 | Intermédiaire inférieur | Intermédiaire inférieur | Courbe dans le domaine intermédiaire inférieur en raison des substances propane et chlore |
| 11 | Intermédiaire inférieur | Intermédiaire inférieur | Courbe dans le domaine intermédiaire inférieur en raison des substances propane et chlore |
| 12 | Intermédiaire inférieur | Intermédiaire inférieur | Courbe dans le domaine intermédiaire inférieur en raison des substances propane et chlore |
| 13 | Intermédiaire supérieur | Intermédiaire supérieur | Courbe dans le domaine intermédiaire supérieur en raison de la substance propane |
| 14 | Intermédiaire inférieur | Intermédiaire supérieur | Courbe partiellement dans le domaine intermédiaire supérieur en raison de la substance propane |
| 15 | Intermédiaire inférieur | Intermédiaire inférieur | Courbe dans le domaine intermédiaire inférieur en raison des substances propane et chlore |

| Position d'accident | Niveau de risque OPAM | | Commentaires |
|---------------------|---------------------------|-------------------------|---|
| | Situation actuelle (2021) | Horizon 2036 | |
| 16 | Intermédiaire inférieur | Intermédiaire inférieur | Courbe dans le domaine intermédiaire inférieur en raison des substances propane et chlore |
| 17 | Acceptable | Acceptable | |
| 18 | Acceptable | Acceptable | |
| 19 | Acceptable | Acceptable | |
| 20 | Acceptable | Acceptable | |

2.7 Représentations cartographiques

2.7.1 Situation actuelle (2021)

La cartographie présentée à la Figure 67 illustre les niveaux de risques déterminés par la méthode du screening CFF pour la situation actuelle (2021).



Figure 67. Représentation cartographique des niveaux de risques – Situation actuelle (2021)

2.7.2 Horizon 2036

La cartographie présentée à la Figure 68 illustre les niveaux de risques déterminés par la méthode du screening CFF à l'horizon 2036 vis-à-vis des 5 plans d'affectation en cours de développement par la Ville de Vevey, ainsi que le périmètre des 100 mètres de part et d'autre des voies ferrées.

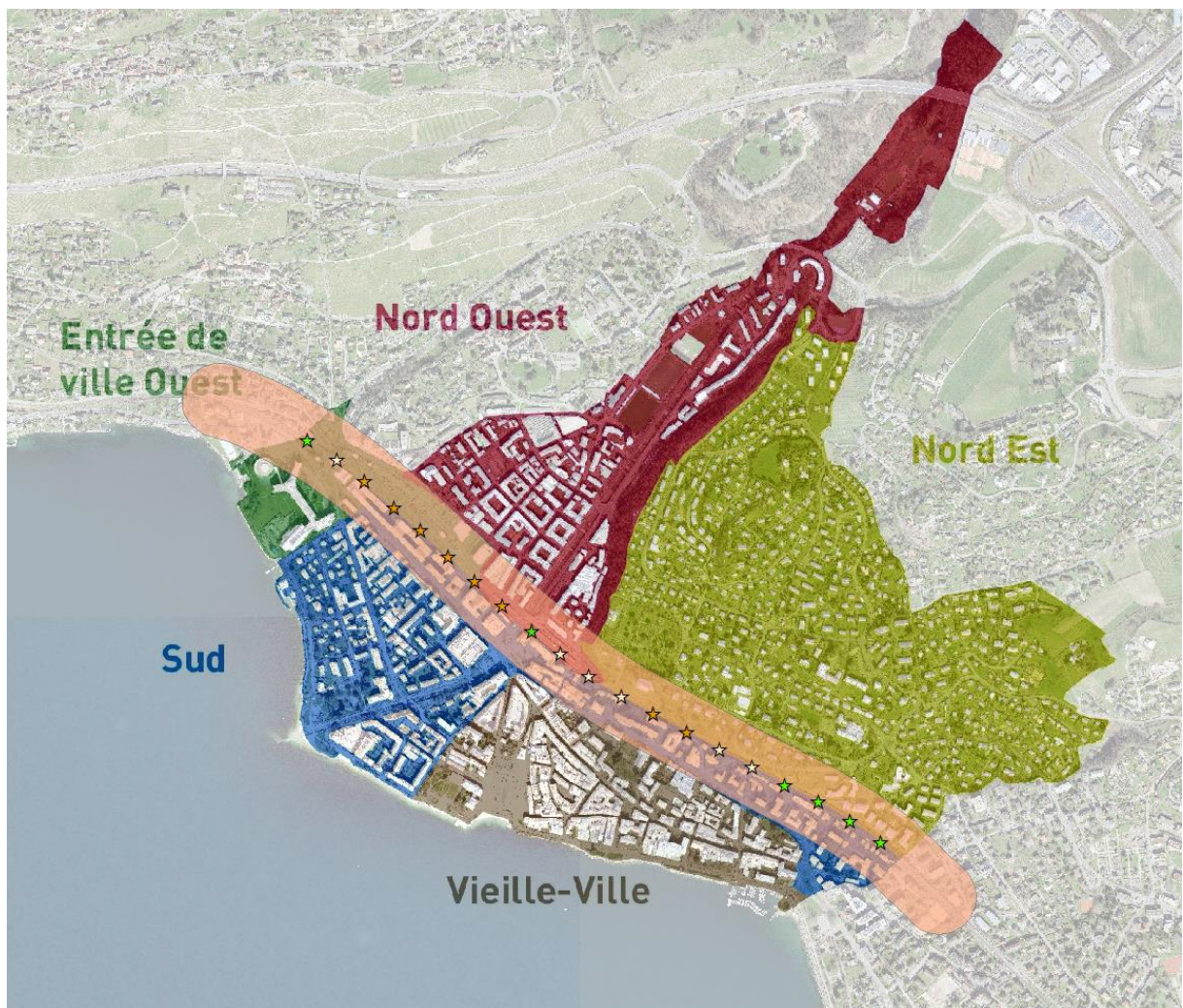


Figure 68. Représentation cartographique des niveaux de risques – Horizon 2036

3. Compatibilité du gazoduc

Une analyse de la compatibilité du développement du plan d'affectation Sud avec le gazoduc G200 Les Grangettes – La Gabiule – Le Vengeron a également été réalisée.

Compte tenu de la présence du parc de l'Arabie dans le périmètre du gazoduc, une étude de risques détaillée a été mandaté par Gaznat. Cette étude n'est pas encore finalisée et ne peut pas être jointe à la présente analyse mais les premiers résultats démontrent que le niveau de risque est élevé sur cette partie du gazoduc. Ainsi, Gaznat a déjà prévu de daller le gazoduc afin de diminuer le niveau de risque et d'améliorer la sécurité.

L'analyse des potentiels de développement prévus dans le plan d'affectation Sud se traduirait par 3.5 habitants et 22.5 employés supplémentaires à l'horizon 2036 dans le périmètre du gazoduc. Compte tenu des éléments transmis par Gaznat, ces personnes supplémentaires ne modifieraient pas sensiblement le niveau de risque associé au gazoduc.

Une analyse plus fine de l'influence des personnes supplémentaires associées au plan d'affectation Sud pourra être réalisée lorsque l'étude de risques détaillée aura été finalisée.

4. Conclusion

Les calculs réalisés selon la méthode du screening CFF ont permis d'évaluer les niveaux de risques relatifs aux voies CFF pour la situation actuelle (2021) et l'horizon 2036. Les résultats de cette étude ont permis de démontrer que les niveaux de risques déterminés pour les 20 positions d'accident étudiées se répartissent de la façon suivante à l'horizon 2036 :

- Domaine acceptable : 6 positions ;
- Domaine intermédiaire inférieur : 6 positions ;
- Domaine intermédiaire supérieur : 8 positions ;
- Domaine inacceptable : 0 position.

Compte tenu du caractère majorant de la méthode screening, ces résultats ne remettent a priori pas en question les densifications prévues au niveau des différents plans d'affectation. En effet, dans le cadre du développement de projets à proximité des positions d'accident associées aux niveaux de risques les plus élevés, la réalisation d'études de risques détaillées permettra d'évaluer plus finement le niveau de risque OPAM, ce qui permettra d'aboutir à des niveaux de risques moins élevés.

Ainsi, une attention particulière sera nécessaire pour les secteurs de l'Avenue du Général-Guisan et de la Rue du Clos qui sont déjà fortement densifiés et pour lesquels la marge de densification est limitée vis-à-vis des exigences OPAM. En revanche, du point de vue de l'OPAM, il existe un potentiel de densification plus important au niveau des secteurs du siège de Nestlé, de la gare de Vevey et de la Rue des Chenevières.

Par ailleurs, il convient de rappeler les hypothèses globalement majorantes prises en compte dans la présente étude :

- Les hypothèses de densités de personnes retenues pour les potentiels de densification des différents plans d'affectation sont globalement majorantes ;
- La méthode du screening est une méthode globalement majorante, permettant une première estimation du niveau de risques, comme indiqué au §1.3 du Manuel OPAM : *"Avec la méthode screening, les risques sont ainsi estimés de manière conservative"* ;
- La prise en compte d'une hypothèse majorante avec une augmentation forfaitaire de 1% du volume du trafic de marchandises dangereuses transportées par année.

En ce qui concerne le gazoduc G200, d'après les premiers éléments transmis par Gaznat, les personnes supplémentaires engendrées par le plan d'affectation Sud ne modifieraient pas sensiblement le niveau de risque associé au gazoduc. Une analyse plus fine de l'influence du plan d'affectation Sud pourra être réalisée lorsque l'étude de risques détaillée aura été finalisée.

Enfin, il est rappelé que l'ensemble des projets se situant dans le périmètre de consultation des voies CFF (100m) devra faire l'objet d'une évaluation du point de vue de l'OPAM (analyse de conformité selon le Guide de planification [5] et le Guide sur les mesures constructives [6], éventuellement screening ou étude de risque détaillée) afin d'assurer une bonne intégration du projet et une bonne gestion des risques associés aux voies ferrées.



Annexe

Données d'entrée pour les calculs selon la
méthode screening CFF



Données d'entrée pour les calculs selon la méthode screening CFF

Situation actuelle (2021)

Applikation TgG 2.1: Up- und Download ortsspezifischer Daten pro Subelement

| Thema | Identifikation | | | | | | | | Relevanzkriterium | Info Risikoaggregation | | | | Einflussgrößen Personen- und Umw | | |
|---|----------------|--------------|--------------|--------------|-----------|--------|-----------------------|--------|----------------------|------------------------|---------|---------|-------|----------------------------------|---------------|--|
| Kurzbeschreibung (in Excel-Down- bzw Uploaddatei) | Nr. Subelement | X-Koordinate | Y-Koordinate | H-Koordinate | DfA-Linie | Dfa-km | Name | Kanton | Gefahrgutmenge total | Element | Segment | Cluster | Länge | Streckentyp | Weichendichte | |
| Kurzbezeichnung Infotool | Nr. Subelement | - | - | - | DfA-Linie | Dfa-km | Name | Kanton | Gefahrgut total | Element | Segment | Cluster | Länge | Streckentyp | Weichendichte | |
| Einheit | - | - | - | - | - | km | - | - | t/Jahr | - | - | - | km | - | - | |
| | 10013682 | 555182 | 145391 | 384 | 100 | 19.4 | SORTIE VEVEY / Vevey | VD | 869 521 | A14602 | A146 | | 0.100 | O | Null | |
| | 10013692 | 555101 | 145450 | 386 | 100 | 19.3 | SORTIE VEVEY / Vevey | VD | 869 521 | A14602 | A146 | | 0.100 | O | Null | |
| | 10013702 | 555015 | 145501 | 388 | 100 | 19.2 | SORTIE VEVEY / Vevey | VD | 869 521 | A14602 | A146 | | 0.100 | O | Null | |
| | 10013712 | 554927 | 145548 | 390 | 100 | 19.1 | SORTIE VEVEY / Vevey | VD | 869 521 | A14602 | A146 | | 0.100 | O | Null | |
| | 10013722 | 554839 | 145595 | 395 | 100 | 19.0 | SORTIE VEVEY / Vevey | VD | 869 521 | A14602 | A146 | | 0.100 | O | 1 - 2 | |
| | 10013732 | 554751 | 145643 | 399 | 100 | 18.9 | SORTIE VEVEY / Vevey | VD | 869 521 | A14602 | A146 | | 0.100 | O | 1 - 2 | |
| | 10013742 | 554663 | 145690 | 399 | 100 | 18.8 | SORTIE VEVEY / Vevey | VD | 869 521 | A14602 | A146 | | 0.100 | O | > 2 | |
| | 10013752 | 554574 | 145737 | 394 | 100 | 18.7 | SORTIE VEVEY / Vevey | VD | 869 521 | A14602 | A146 | | 0.100 | O | > 2 | |
| | 10013762 | 554486 | 145784 | 398 | 100 | 18.6 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 869 521 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | > 2 | |
| | 10013772 | 554403 | 145839 | 406 | 100 | 18.5 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 869 521 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | 1 - 2 | |
| | 10013782 | 554323 | 145899 | 398 | 100 | 18.4 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 869 521 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | 1 - 2 | |
| | 10013792 | 554246 | 145963 | 386 | 100 | 18.3 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 870 512 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | Null | |
| | 10013802 | 554169 | 146027 | 382 | 100 | 18.2 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 870 512 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | 1 - 2 | |
| | 10013812 | 554095 | 146094 | 387 | 100 | 18.1 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 870 512 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | > 2 | |
| | 10013822 | 554021 | 146161 | 391 | 100 | 18.0 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 870 512 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | > 2 | |
| | 10013832 | 553947 | 146229 | 393 | 100 | 17.9 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 870 512 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | > 2 | |
| | 10013842 | 553873 | 146296 | 393 | 100 | 17.8 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 870 512 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | > 2 | |
| | 10013852 | 553799 | 146363 | 391 | 100 | 17.7 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 870 512 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | > 2 | |
| | 10013862 | 553724 | 146430 | 388 | 100 | 17.7 | ENTREE VEVEY / Vevey | VD | 870 512 | A14501 | A145 | | 0.100 | B | 1 - 2 | |
| | 10013872 | 553646 | 146492 | 388 | 100 | 17.6 | ENTREE VEVEY / Vevey | VD | 866 418 | A14501 | A145 | | 0.100 | B | Null | |

| eltrisiken | | | Gefahrgutmengen Personenrisiken | | | | | Dichte Personen ausserhalb Bahnareal | | | | Dichte Arbeitsplätze ausserhalb Bahnareal | | | | Dichte zusätzliche Personen |
|--------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|---------------------------|----------------------------|-----------------------------|---|--------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| Geschwindigkeit GZ | Abdeckung HFO Richtung 1 | Abdeckung HFO Richtung 2 | Gefahrgutmenge LS Benzin | Gefahrgutmenge LS Propan | Gefahrgutmenge LS Chlor | Anteil UN 1017 am LS Chlor | Skalierungsfaktor Gefahrgutmenge | Anwohnerdichte 0 - 50 m | Anwohnerdichte 50 - 250 m | Anwohnerdichte 250 - 500 m | Anwohnerdichte 500 - 2500 m | Arbeitsplatz-dichte 0 - 50 m | Arbeitsplatz-dichte 50 - 250 m | Arbeitsplatz-dichte 250 - 500 m | Arbeitsplatz-dichte 500 - 2500 m | Dichte Zusatzpersonen tags 0 - 50 m |
| Geschwindigkeit | HFO Richtung 1 | HFO Richtung 2 | LS Benzin | LS Propan | LS Chlor | Anteil neue KW (veralteter Name) | Faktor Gefahrgut | Anwohner 0-50m | Anwohner 50-250m | Anwohner 250-500m | Anwohner 500-2'500m | Arbeitsplätze 0-50m | Arbeitsplätze 50-250m | Arbeitsplätze 250-500m | Arbeitsplätze 500-2'500m | Zusätzl. Personen tags 0-50m |
| km/h | - | - | t/Jahr | t/Jahr | t/Jahr | - | - | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 |
| 100 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 258 213 | 66 320 | 20 407 | 100% | 1.00 | 8 403 | 9 549 | 6 937 | 1 793 | 283 | 6 591 | 2 855 | 738 | 0 |
| 100 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 258 213 | 66 320 | 20 407 | 100% | 1.00 | 6 366 | 9 549 | 6 298 | 1 812 | 192 | 10 101 | 1 980 | 728 | 0 |
| 100 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 258 213 | 66 320 | 20 407 | 100% | 1.00 | 3 565 | 8 918 | 6 538 | 1 811 | 0 | 5 775 | 3 936 | 702 | 0 |
| 100 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 258 213 | 66 320 | 20 407 | 100% | 1.00 | 1 910 | 9 438 | 6 351 | 1 824 | 0 | 6 723 | 4 311 | 677 | 0 |
| 100 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 258 213 | 66 320 | 20 407 | 100% | 1.00 | 0 | 7 905 | 6 560 | 1 851 | 0 | 4 658 | 5 377 | 662 | 0 |
| 100 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 258 213 | 66 320 | 20 407 | 100% | 1.00 | 4 329 | 8 578 | 6 500 | 1 866 | 8 736 | 4 301 | 4 748 | 679 | 0 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 258 213 | 66 320 | 20 407 | 100% | 1.00 | 764 | 5 825 | 8 229 | 1 846 | 7 343 | 4 239 | 6 478 | 616 | 0 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 258 213 | 66 320 | 20 407 | 100% | 1.00 | 23 937 | 4 244 | 8 446 | 1 848 | 378 | 5 204 | 6 323 | 612 | 0 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 258 213 | 66 320 | 20 407 | 100% | 1.00 | 382 | 7 486 | 8 419 | 1 824 | 219 | 7 919 | 7 384 | 550 | 111 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 258 213 | 66 320 | 20 407 | 100% | 1.00 | 891 | 8 244 | 10 008 | 1 765 | 1 312 | 8 097 | 7 733 | 535 | 891 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 258 213 | 66 320 | 20 407 | 100% | 1.00 | 127 | 9 104 | 11 729 | 1 693 | 5 270 | 10 098 | 7 353 | 537 | 2 785 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 258 487 | 66 330 | 20 407 | 100% | 1.00 | 1 019 | 10 414 | 12 778 | 1 629 | 2 530 | 14 035 | 5 782 | 546 | 2 897 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 258 487 | 66 330 | 20 407 | 100% | 1.00 | 0 | 13 597 | 12 680 | 1 590 | 14 520 | 13 582 | 5 843 | 544 | 2 451 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 258 487 | 66 330 | 20 407 | 100% | 1.00 | 0 | 16 451 | 12 291 | 1 554 | 0 | 12 071 | 5 931 | 562 | 1 448 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 258 487 | 66 330 | 20 407 | 100% | 1.00 | 4 584 | 18 605 | 10 076 | 1 575 | 5 433 | 11 064 | 7 601 | 497 | 111 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 258 487 | 66 330 | 20 407 | 100% | 1.00 | 0 | 16 855 | 9 356 | 1 587 | 1 351 | 9 240 | 6 970 | 534 | 0 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 258 487 | 66 330 | 20 407 | 100% | 1.00 | 6 875 | 14 271 | 8 964 | 1 577 | 844 | 13 711 | 4 469 | 564 | 0 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 4 - 20 km | 258 487 | 66 330 | 20 407 | 100% | 1.00 | 5 857 | 9 135 | 8 843 | 1 567 | 1 402 | 10 911 | 3 242 | 624 | 0 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 4 - 20 km | 258 487 | 66 330 | 20 407 | 100% | 1.00 | 0 | 7 337 | 6 836 | 1 585 | 247 | 10 542 | 1 905 | 665 | 3 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 4 - 20 km | 257 470 | 66 327 | 20 406 | 100% | 1.00 | 2 419 | 3 310 | 5 860 | 1 612 | 769 | 9 388 | 1 240 | 691 | 29 |

| Personen (Standardwerte >0: Personen im Bereich von Perrons; weitere Nutzer-spezifische Daten bei Bedarf für Berücksichtigung weiterer Personengruppen) | | | | | | | | Dichte Reisende | | Weitere Einflussgrößen Personenrisiken | | |
|---|--|---|--|--|---|--|--------------------------------------|---------------------|------------------------------------|--|---------------|---------------------------|
| Dichte Zusatzpersonen tags 50 - 250 m | Dichte Zusatzpersonen tags 250 - 500 m | Dichte Zusatzpersonen tags 500 - 2500 m | Dichte Zusatzpersonen nachts 0 - 50 m | Dichte Zusatzpersonen nachts 50 - 250 m | Dichte Zusatzpersonen nachts 250 - 500 m | Dichte Zusatzpersonen nachts 500 - 2500 m | Anteil Zusatzpersonen in Gebäuden | Anzahl Reisezüge | Anzahl Reisende pro Reisezug | Strecke mehrspurig | Perronbereich | Zugänglichkeit Strecke |
| Zusätzl. Personen tags 50-250m | Zusätzl. Personen tags 250-500m | Zusätzl. Personen tags 500-2'500m | Zusätzl. Personen nachts 0-50m | Zusätzl. Personen nachts 50-250m | Zusätzl. Personen nachts 250-500m | Zusätzl. Personen nachts 500-2'500m | Anteil zusätzl. Personen Gebäude | Reisezüge total | Reisezüge Besetzung | mehrspurig | Perronbereich | Zugänglichkeit |
| Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | - | /Tag | - | - | - | - |
| 0 | 11 | 5 | 0 | 0 | 4 | 2 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | FAUX | mittel |
| 0 | 3 | 5 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | FAUX | mittel |
| 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | FAUX | mittel |
| 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | FAUX | mittel |
| 0 | 3 | 5 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | FAUX | mittel |
| 0 | 28 | 4 | 0 | 0 | 9 | 1 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | FAUX | mittel |
| 5 | 70 | 3 | 0 | 2 | 23 | 1 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | FAUX | mittel |
| 37 | 97 | 2 | 0 | 12 | 32 | 1 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | FAUX | mittel |
| 153 | 86 | 1 | 37 | 51 | 29 | 0 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |
| 251 | 56 | 0 | 297 | 84 | 19 | 0 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |
| 279 | 24 | 0 | 928 | 93 | 8 | 0 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |
| 330 | 3 | 0 | 966 | 110 | 1 | 0 | 0.10 | 188 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |
| 320 | 13 | 0 | 817 | 107 | 4 | 0 | 0.10 | 188 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |
| 237 | 53 | 0 | 483 | 79 | 18 | 0 | 0.10 | 188 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |
| 167 | 90 | 1 | 37 | 56 | 30 | 0 | 0.10 | 188 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |
| 65 | 94 | 2 | 0 | 22 | 31 | 1 | 0.10 | 188 | 120 | VRAI | FAUX | sehr gut |
| 5 | 70 | 3 | 0 | 2 | 23 | 1 | 0.10 | 188 | 120 | VRAI | FAUX | sehr gut |
| 2 | 36 | 4 | 0 | 1 | 12 | 1 | 0.10 | 188 | 120 | VRAI | FAUX | sehr gut |
| 1 | 9 | 5 | 1 | 0 | 3 | 2 | 0.10 | 188 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |
| 0 | 0 | 5 | 10 | 0 | 0 | 2 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |



Données d'entrée pour les calculs selon la méthode screening CFF

Horizon 2036

Applikation TgG 2.1: Up- und Download ortsspezifischer Daten pro Subelement

| Thema | Identifikation | | | | | | | | Relevanzkriterium | Info Risikoaggregation | | | | Einflussgrössen Personen- und Umw | | |
|---|----------------|--------------|--------------|--------------|-----------|--------|-----------------------|--------|-----------------------|------------------------|---------|---------|-------|-----------------------------------|---------------|--|
| Kurzbeschreibung (in Excel-Down- bzw Uploaddatei) | Nr. Subelement | X-Koordinate | Y-Koordinate | H-Koordinate | DfA-Linie | Dfa-km | Name | Kanton | Gefahrrgutmenge total | Element | Segment | Cluster | Länge | Streckentyp | Weichendichte | |
| Kurzbezeichnung Infotool | Nr. Subelement | - | - | - | DfA-Linie | Dfa-km | Name | Kanton | Gefahrgut total | Element | Segment | Cluster | Länge | Streckentyp | Weichendichte | |
| Einheit | - | - | - | - | - | km | - | - | t/Jahr | - | - | - | km | - | - | |
| | 10013682 | 555182 | 145391 | 384 | 100 | 19.4 | SORTIE VEVEY / Vevey | VD | 999 949 | A14602 | A146 | | 0.100 | O | Null | |
| | 10013692 | 555101 | 145450 | 386 | 100 | 19.3 | SORTIE VEVEY / Vevey | VD | 999 949 | A14602 | A146 | | 0.100 | O | Null | |
| | 10013702 | 555015 | 145501 | 388 | 100 | 19.2 | SORTIE VEVEY / Vevey | VD | 999 949 | A14602 | A146 | | 0.100 | O | Null | |
| | 10013712 | 554927 | 145548 | 390 | 100 | 19.1 | SORTIE VEVEY / Vevey | VD | 999 949 | A14602 | A146 | | 0.100 | O | Null | |
| | 10013722 | 554839 | 145595 | 395 | 100 | 19.0 | SORTIE VEVEY / Vevey | VD | 999 949 | A14602 | A146 | | 0.100 | O | 1 - 2 | |
| | 10013732 | 554751 | 145643 | 399 | 100 | 18.9 | SORTIE VEVEY / Vevey | VD | 999 949 | A14602 | A146 | | 0.100 | O | 1 - 2 | |
| | 10013742 | 554663 | 145690 | 399 | 100 | 18.8 | SORTIE VEVEY / Vevey | VD | 999 949 | A14602 | A146 | | 0.100 | O | > 2 | |
| | 10013752 | 554574 | 145737 | 394 | 100 | 18.7 | SORTIE VEVEY / Vevey | VD | 999 949 | A14602 | A146 | | 0.100 | O | > 2 | |
| | 10013762 | 554486 | 145784 | 398 | 100 | 18.6 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 999 949 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | > 2 | |
| | 10013772 | 554403 | 145839 | 406 | 100 | 18.5 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 999 949 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | 1 - 2 | |
| | 10013782 | 554323 | 145899 | 398 | 100 | 18.4 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 999 949 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | 1 - 2 | |
| | 10013792 | 554246 | 145963 | 386 | 100 | 18.3 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 1 001 089 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | Null | |
| | 10013802 | 554169 | 146027 | 382 | 100 | 18.2 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 1 001 089 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | 1 - 2 | |
| | 10013812 | 554095 | 146094 | 387 | 100 | 18.1 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 1 001 089 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | > 2 | |
| | 10013822 | 554021 | 146161 | 391 | 100 | 18.0 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 1 001 089 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | > 2 | |
| | 10013832 | 553947 | 146229 | 393 | 100 | 17.9 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 1 001 089 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | > 2 | |
| | 10013842 | 553873 | 146296 | 393 | 100 | 17.8 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 1 001 089 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | > 2 | |
| | 10013852 | 553799 | 146363 | 391 | 100 | 17.7 | GARE DE VEVEY / Vevey | VD | 1 001 089 | A14601 | A146 | | 0.100 | B | > 2 | |
| | 10013862 | 553724 | 146430 | 388 | 100 | 17.7 | ENTREE VEVEY / Vevey | VD | 1 001 089 | A14501 | A145 | | 0.100 | B | 1 - 2 | |
| | 10013872 | 553646 | 146492 | 388 | 100 | 17.6 | ENTREE VEVEY / Vevey | VD | 996 381 | A14501 | A145 | | 0.100 | B | Null | |

| eltrisiken | | | Gefahrgutmengen Personenrisiken | | | | | Dichte Personen ausserhalb Bahnareal | | | | Dichte Arbeitsplätze ausserhalb Bahnareal | | | | Dichte zusätzliche Personen |
|-----------------------|-----------------------------|-----------------------------|---------------------------------|-----------------------------|----------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|---|---------------------------------------|--|---|---|
| Geschwindigkeit GZ | Abdeckung HFO Richtung 1 | Abdeckung HFO Richtung 2 | Gefahrgutmenge LS Benzin | Gefahrgutmenge LS Propan | Gefahrgutmenge LS Chlor | Anteil UN 1017 am LS Chlor | Skalierungsfaktor Gefahrgutmenge | Anwohnerdichte 0 - 50 m | Anwohnerdichte 50 - 250 m | Anwohnerdichte 250 - 500 m | Anwohnerdichte 500 - 2500 m | Arbeitsplatz- dichte 0 - 50 m | Arbeitsplatz- dichte 50 - 250 m | Arbeitsplatz- dichte 250 - 500 m | Arbeitsplatz- dichte 500 - 2500 m | Dichte Zusatzpersonen tags 0 - 50 m |
| Geschwindigkeit | HFO Richtung 1 | HFO Richtung 2 | LS Benzin | LS Propan | LS Chlor | Anteil neue KW (veralteter Name) | Faktor Gefahrgut | Anwohner 0-50m | Anwohner 50-250m | Anwohner 250-500m | Anwohner 500-2'500m | Arbeitsplätze 0-50m | Arbeitsplätze 50-250m | Arbeitsplätze 250-500m | Arbeitsplätze 500-2'500m | Zusätzl. Personen tags 0-50m |
| km/h | - | - | t/Jahr | t/Jahr | t/Jahr | - | - | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 |
| 100 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 296 945 | 76 268 | 23 468 | 100% | 1.00 | 8 403 | 9 935 | 7 411 | 1 904 | 283 | 6 899 | 3 170 | 827 | 0 |
| 100 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 296 945 | 76 268 | 23 468 | 100% | 1.00 | 7 147 | 10 053 | 6 870 | 1 918 | 192 | 10 452 | 2 369 | 814 | 0 |
| 100 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 296 945 | 76 268 | 23 468 | 100% | 1.00 | 4 733 | 9 645 | 7 141 | 1 914 | 628 | 6 399 | 4 352 | 784 | 0 |
| 100 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 296 945 | 76 268 | 23 468 | 100% | 1.00 | 3 217 | 10 558 | 6 974 | 1 922 | 380 | 7 750 | 4 720 | 755 | 0 |
| 100 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 296 945 | 76 268 | 23 468 | 100% | 1.00 | 3 702 | 9 032 | 7 156 | 1 949 | 1 351 | 5 474 | 5 923 | 738 | 0 |
| 100 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 296 945 | 76 268 | 23 468 | 100% | 1.00 | 6 027 | 10 050 | 7 009 | 1 964 | 8 981 | 5 395 | 5 312 | 752 | 0 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 296 945 | 76 268 | 23 468 | 100% | 1.00 | 8 026 | 7 019 | 8 769 | 1 943 | 11 247 | 5 270 | 7 412 | 676 | 0 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 296 945 | 76 268 | 23 468 | 100% | 1.00 | 32 405 | 5 423 | 8 877 | 1 949 | 4 131 | 6 373 | 7 482 | 664 | 0 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 296 945 | 76 268 | 23 468 | 100% | 1.00 | 1 117 | 8 810 | 8 898 | 1 925 | 219 | 9 141 | 8 602 | 601 | 111 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 296 945 | 76 268 | 23 468 | 100% | 1.00 | 891 | 9 142 | 10 733 | 1 863 | 1 312 | 10 167 | 8 659 | 587 | 891 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 296 945 | 76 268 | 23 468 | 100% | 1.00 | 127 | 9 499 | 12 715 | 1 788 | 5 270 | 12 511 | 8 272 | 586 | 2 785 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 297 261 | 76 279 | 23 468 | 100% | 1.00 | 1 019 | 10 847 | 13 786 | 1 722 | 2 530 | 16 623 | 6 619 | 595 | 2 897 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 297 261 | 76 279 | 23 468 | 100% | 1.00 | 0 | 14 423 | 13 787 | 1 676 | 14 520 | 16 282 | 6 680 | 592 | 2 451 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 297 261 | 76 279 | 23 468 | 100% | 1.00 | 2 551 | 17 290 | 13 389 | 1 617 | 5 916 | 13 424 | 7 101 | 611 | 1 448 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 297 261 | 76 279 | 23 468 | 100% | 1.00 | 8 519 | 19 807 | 10 974 | 1 663 | 7 548 | 12 827 | 8 586 | 549 | 111 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 297 261 | 76 279 | 23 468 | 100% | 1.00 | 923 | 18 709 | 10 036 | 1 676 | 1 848 | 10 600 | 8 055 | 588 | 0 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 20 - 40 km | 297 261 | 76 279 | 23 468 | 100% | 1.00 | 8 550 | 16 319 | 9 475 | 1 641 | 2 104 | 14 756 | 5 112 | 662 | 0 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 4 - 20 km | 297 261 | 76 279 | 23 468 | 100% | 1.00 | 11 472 | 10 505 | 9 418 | 1 662 | 4 420 | 11 640 | 3 645 | 704 | 0 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 4 - 20 km | 297 261 | 76 279 | 23 468 | 100% | 1.00 | 11 095 | 7 910 | 7 433 | 1 658 | 6 210 | 10 978 | 2 166 | 779 | 3 |
| 90 km/h | 4 - 20 km | 4 - 20 km | 296 091 | 76 276 | 23 467 | 100% | 1.00 | 2 419 | 4 232 | 6 282 | 1 719 | 769 | 9 884 | 1 433 | 782 | 29 |

| Personen (Standardwerte >0: Personen im Bereich von Perrons; weitere Nutzer-spezifische Daten bei Bedarf für Berücksichtigung weiterer Personengruppen) | | | | | | | | Dichte Reisende | | Weitere Einflussgrößen Personenrisiken | | |
|---|--|---|--|--|---|--|--------------------------------------|---------------------|------------------------------------|--|---------------|---------------------------|
| Dichte Zusatzpersonen tags 50 - 250 m | Dichte Zusatzpersonen tags 250 - 500 m | Dichte Zusatzpersonen tags 500 - 2500 m | Dichte Zusatzpersonen nachts 0 - 50 m | Dichte Zusatzpersonen nachts 50 - 250 m | Dichte Zusatzpersonen nachts 250 - 500 m | Dichte Zusatzpersonen nachts 500 - 2500 m | Anteil Zusatzpersonen in Gebäuden | Anzahl Reisezüge | Anzahl Reisende pro Reisezug | Strecke mehrspurig | Perronbereich | Zugänglichkeit Strecke |
| Zusätzl. Personen tags 50-250m | Zusätzl. Personen tags 250-500m | Zusätzl. Personen tags 500-2'500m | Zusätzl. Personen nachts 0-50m | Zusätzl. Personen nachts 50-250m | Zusätzl. Personen nachts 250-500m | Zusätzl. Personen nachts 500-2'500m | Anteil zusätzl. Personen Gebäude | Reisezüge total | Reisezüge Besetzung | mehrspurig | Perronbereich | Zugänglichkeit |
| Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | Pers./km2 | - | /Tag | - | - | - | - |
| 0 | 11 | 5 | 0 | 0 | 4 | 2 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | FAUX | mittel |
| 0 | 3 | 5 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | FAUX | mittel |
| 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | FAUX | mittel |
| 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | FAUX | mittel |
| 0 | 3 | 5 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | FAUX | mittel |
| 0 | 28 | 4 | 0 | 0 | 9 | 1 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | FAUX | mittel |
| 5 | 70 | 3 | 0 | 2 | 23 | 1 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | FAUX | mittel |
| 37 | 97 | 2 | 0 | 12 | 32 | 1 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | FAUX | mittel |
| 153 | 86 | 1 | 37 | 51 | 29 | 0 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |
| 251 | 56 | 0 | 297 | 84 | 19 | 0 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |
| 279 | 24 | 0 | 928 | 93 | 8 | 0 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |
| 330 | 3 | 0 | 966 | 110 | 1 | 0 | 0.10 | 188 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |
| 320 | 13 | 0 | 817 | 107 | 4 | 0 | 0.10 | 188 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |
| 237 | 53 | 0 | 483 | 79 | 18 | 0 | 0.10 | 188 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |
| 167 | 90 | 1 | 37 | 56 | 30 | 0 | 0.10 | 188 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |
| 65 | 94 | 2 | 0 | 22 | 31 | 1 | 0.10 | 188 | 120 | VRAI | FAUX | sehr gut |
| 5 | 70 | 3 | 0 | 2 | 23 | 1 | 0.10 | 188 | 120 | VRAI | FAUX | sehr gut |
| 2 | 36 | 4 | 0 | 1 | 12 | 1 | 0.10 | 188 | 120 | VRAI | FAUX | sehr gut |
| 1 | 9 | 5 | 1 | 0 | 3 | 2 | 0.10 | 188 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |
| 0 | 0 | 5 | 10 | 0 | 0 | 2 | 0.10 | 154 | 120 | VRAI | VRAI | sehr gut |