



22.04.2008 - 10:30 Uhr

Test TCS de tunnels 2008: bons résultats des tunnels suisses Excellente note pour le tunnel du San Bernardino après son assainissement

Bern (ots) -

- Indication: Des images peuvent être téléchargées sous:

<http://www.presseportal.ch/fr/pm/100000091> -

Les tunnels suisses inspectés par le TCS, dans le cadre d'un test international de tunnels, ont tous obtenu de bons résultats. Aspect particulièrement positif: le tunnel du San Bernardino, qui avait été jugé critique en 1999 et qui a subi d'importants travaux d'assainissement depuis, a obtenu la mention "très bon". Cette nouvelle intéresse surtout la Suisse orientale qui dispose ainsi d'une infrastructure routière plus sûre pour "sa" liaison nord-sud. En comparaison européenne, les tunnels des pays alpins ont reçu les meilleures notes alors que les tunnels norvégiens et italiens sont les lanternes rouges.

Résultats du test de tunnels TCS-EuroTAP 2008

31 tunnels dans onze pays, dont cinq en Suisses, ont été testés en 2008. Le premier de classe est le tunnel long de 1,3 km de Pont Pla à Andorre-la-Vieille qui a été ouvert en 2006. A l'inverse et pour la quatrième année consécutive parmi les perdants du test, l'Italie se distingue de manière négative avec son tunnel de Cernobbio long de 2,4 km et mis en service en 1983. Au total, deux tunnels ont été jugés insatisfaisants et sept autres critiques.

Les tunnels suisses ont obtenu à une exception près des mentions allant de bon à très bon comme l'indique le tableau en annexe:

Le tunnel de Sachseln nécessite un assainissement qui est d'ores et déjà planifié par l'Office fédérale des routes.

Résultat réjouissant du tunnel du San Bernardino

L'excellent résultat obtenu par le tunnel du San Bernardino, long de 6596 m, ouvert en 1967 et complètement assaini aujourd'hui est particulièrement réjouissant. En 1999, cet ouvrage a encore été jugé critique en raison notamment de lacunes dans le système d'aération et d'un manque de voies de fuite. En collaboration étroite avec les autorités fédérales (OFROU), le service des travaux publics du canton des Grisons a réalisé un ambitieux programme d'assainissement de cette galerie. Le résultat est convaincant: ce tunnel offre désormais des voies plus larges, des places d'évitement pour les véhicules en panne et un bon éclairage. De surcroît, il est surveillé 24 heures sur 24 par un personnel qualifié, grâce à un système vidéo. En cas de besoin, le trafic est géré par des feux de signalisation et des panneaux de signalisation variable et les automobilistes peuvent recevoir des informations des exploitants du tunnel via la radio. Un système automatique de détection des incendies active la ventilation et ferme le tunnel en cas de besoin. Des perfectionnements ont été apportés aux voies de fuite et à la ventilation qui aspire la fumée à proximité du foyer de l'incendie. Grâce à ce système, les personnes enfermées dans le tunnel bénéficient d'une atmosphère contenant un

minimum de fumée et peuvent se mettre en sécurité par des issues de secours bien signalées et rejoindre la galerie de secours. La direction et la distance jusqu'à la prochaine issue de secours sont affichées et permettent aux personnes de se sauver plus facilement par leurs propres moyens.

Dix ans de tests de tunnels en Europe

La Suisse est le pays des tunnels. Jusqu'en 2015, 280 km du réseau des routes nationales, soit un septième du total, seront souterrains. C'est dire l'importance de la sécurité des tunnels. Le TCS effectue depuis dix ans des tests de tunnels en collaboration avec ses clubs-partenaires. Le but de ces examens est de déterminer dans quelle mesure les galeries répondent aux exigences de sécurité actuelles et où il faut procéder à des améliorations. Cet important programme de test est nommé EuroTAP (European Tunnel Assessment Programme). Durant les dix ans écoulés, 282 tunnels ont été vérifiés dans vingt pays. L'objectif premier des experts neutres est la sécurité des usagers. Leur attention se porte en particulier sur les issues de secours, l'éclairage, la ventilation et la protection pare-feu. EuroTAP révèle sans ménagement les défauts et encourage les autorités à appliquer des standards de sécurité élevés dans la construction de tunnels et ce, avec succès, comme en témoigne l'exemple du San Bernardino. Jugé critique lors du test de 1999, ce tunnel a en effet obtenu la mention "très bon" en 2008 après avoir été complètement assaini. Malgré les énormes efforts entrepris pour améliorer la sécurité des tunnels en Europe, un tiers d'entre eux ne satisfont toujours pas aux critères imposés: en 2008, 9 tunnels testés sur 31 se situaient en dessous du standard minimal.

La méthode du test

La société indépendante DMT GmbH, entreprise de services technologiques dans les domaines des matières premières, de la sécurité et des infrastructures, a été chargée de réaliser ces tests. Les experts étaient en route entre le 7 janvier et le 1er février pour vérifier 31 tunnels sur la base d'une liste détaillée de 200 points de contrôle. Cette dernière comporte les critères suivants qui sont différemment pondérés: système du tunnel, éclairage et alimentation énergétique, trafic et surveillance du trafic, communication, voies de fuite et de sauvetage, protection anti-feu, ventilation et dispositif d'intervention d'urgence.

Pour obtenir une mention bonne voire même très bonne, un tunnel doit satisfaire aux exigences des huit catégories. Si certains critères primordiaux ne sont pas remplis, la note finale est réduite et le tunnel peut tout au plus obtenir la mention "satisfaisant". C'est notamment le cas pour les aspects de sécurité que sont les voies de fuite et de sauvetage ainsi que la ventilation. Dans le cas du tunnel de Sachseln, une galerie longue de 5190 mètres, le bon résultat global du test a été dévalorisé par des défauts relevés dans les voies de fuite et de sauvetage ainsi qu'au niveau de la ventilation, si bien que la mention finale n'est que "satisfaisant". On lit notamment la remarque suivante dans le rapport du test: "Les conditions permettant aux personnes de se mettre en sécurité par leurs propres moyens en cas d'incendie sont insuffisantes. La distance entre les issues de secours est trop grande. De plus, le système de ventilation n'assure qu'une aspiration réduite de la fumée."

Information de base sur EuroTAP

Le programme European Tunnel Assessment Programme (EuroTAP), auquel participe également le TCS et que la Commission européenne a soutenu

financièrement entre 2005 et 2007, comporte des tests systématiques des principaux tunnels routiers d'Europe. Moyennant des campagnes d'information, EuroTAP s'efforce de faire comprendre la nécessité d'améliorer la sécurité dans les tunnels et d'améliorer le comportement des automobilistes dans les tunnels.

Infos supplémentaires: www.tunnel.tcs.ch, www.eurotestmobility.com
Le dossier de presse complet peut être téléchargé sous le lien
suivant: http://www.tcs.ch/main/fr/home/der_tcs/presse/konferenz.html

Contact:

Thierry Pucci, Dr. Ing. dipl. EPF, ingénieur des transports
tél: 022 417 28 46, 078 808 24 26, tpucci@tcs.ch

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100000091/100559589> abgerufen werden.