

Le 14/02/2006

Communiqué SFTRF
Tunnel du Fréjus :
De nouvelles mesures d'exploitation pour la sécurité

La réouverture du tunnel du Fréjus à compter du 4 août 2005 avait été assortie de mesures d'exploitation complémentaires, dont la mise en place d'un alternat en cas de différence de pression entre les 2 têtes du tunnel supérieure à 400 Pascal pendant plus de 30 minutes, alternat initialement pour les tous les véhicules, puis pour les seuls poids lourds à compter du 29 janvier 2006. Cette mesure se justifiait par le fait que le système de ventilation destiné à contrôler le déplacement des fumées dans l'ouvrage, ne peut fonctionner de façon optimale dans le cas d'une différence de pression atmosphérique trop importante entre les deux têtes de l'ouvrage. Ce phénomène atmosphérique se produisant plus fréquemment en hiver, mais ayant toutefois un caractère imprévisible, le dispositif d'alternat pour les poids lourds a été mis en place à de nombreuses reprises durant ces dernières semaines, générant des difficultés de gestion du trafic, notamment sur les rampes d'accès au tunnel.

Depuis la réouverture de l'ouvrage, l'amélioration du dispositif de contrôle du courant d'air longitudinal dans le tunnel en cas d'incendie s'est poursuivie, grâce à un travail d'optimisation de la gestion des équipements existants. Une étape importante a été franchie le 1^{er} décembre dernier par la mise en oeuvre du dispositif d'extraction ou de soufflage à l'opposé et, concomitamment, deux postes de secours fixes ont été mis en place à l'intérieur de l'ouvrage, afin de renforcer encore la sécurité et de diminuer les délais d'intervention en cas d'incendie dans l'ouvrage.

A la demande du Comité de sécurité, une étude de danger a été réalisée au début de l'année 2006 afin de mesurer l'impact de la mise en place des postes fixes et des travaux d'optimisation de la ventilation. Suite aux résultats de cette étude, et après avis favorable du Comité de sécurité, la Commission intergouvernementale du tunnel du Fréjus a levé ce dispositif d'alternat, et adopté une mesure d'exploitation portant désormais l'interdistance à 300 m en circulation et à 200 m en cas d'arrêt (soit le double des distance habituelles), pour l'ensemble des véhicules dans le cas d'une différence de pression supérieure à 500 Pascal pendant plus de 30 minutes. De plus, toujours dans cette hypothèse de différence de pression, les matières dangereuses seront interdites, et les autocars accompagnés ou escortés en convoi. Par ailleurs, et indépendamment des facteurs de pression atmosphérique, la distance de sécurité à l'arrêt entre autocars et poids lourds a été doublée. Ainsi les autocars suivant un poids lourd, qui devaient déjà respecter une interdistance de 300 mètres en circulation, devront désormais, en cas d'arrêt de la circulation ou d'incident, s'arrêter à une distance minimum de 200 mètres du véhicule les précédant, lorsqu'il s'agit d'un poids lourd. Ces deux points, qui visent notamment à limiter la propagation d'un éventuel incendie, ont fait l'objet d'une modification du règlement de circulation applicable au tunnel du Fréjus.

D'autres travaux devront être réalisés pour améliorer encore la maîtrise du courant d'air longitudinal comme par exemple l'agrandissement des trappes de désenfumage de 1 m² à 6 m². Dans l'attente de la réalisation des solutions définitives de mise en sécurité de l'ouvrage, conformément à la directive d'août 2000, à savoir d'une part la construction d'abris de sécurité distants d'environ 400 mètres reliés à une galerie d'évacuation indépendante, et d'autre part l'achèvement des interventions pour le contrôle complet du courant d'air longitudinal, la présence de deux postes fixes de secours à l'intérieur de l'ouvrage, ainsi que les nouvelles mesures associées, permettront de renforcer encore le dispositif de sécurité du tunnel, tout en permettant une meilleure gestion du trafic.