



Communiqué de presse

## Audit de tunnels TCS 2009: quatre tunnels cantonaux sous la loupe Le tunnel de la Vue-des-Alpes, lanterne rouge européenne

TCS, Berne 21 avril 2009. Le TCS a testé pour la première fois, dans le cadre du programme international EuroTap, quatre tunnels du réseau suisse des routes principales. Il s'agit des tunnels à trafic bidirectionnel de Flimserstein (GR), Stägjitschugge (VS), Collombey (VS) et de la Vue-des-Alpes (NE). Obtenant la mention "satisfaisant", la galerie neuchâteloise est la lanterne rouge de la comparaison européenne. Informations détaillées sur <http://tunnel.tcs.ch/>.

### Résultat de l'audit de tunnels TCS-EuroTAP 2009

Cette année, 13 tunnels dans quatre pays ont été audités dans le cadre de l'European Tunnel Assessment Programme (EuroTAP). En Suisse, l'accent a été mis cette fois-ci sur des tunnels monotube du réseau des routes principales. Tous les ouvrages suisses à l'exception de celui de la Vue-des-Alpes ont reçu des mentions excellentes. Voici l'aperçu des résultats:

Nom	Route	Long.	Ouverture	Résultat
Stägjitschugge	Stalden – Täsch	2300 m	2008	très bien
Collombey	contournement de Monthey	1200 m	2003	très bien
Flimserstein	contournement de Flims	2900 m	2007	très bien
La Vue-des-Alpes	Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds	3300 m	1994	suffisant

Les 13 tunnels audités ont tous obtenu des notes positives dans l'évaluation finale. Pas une seule fois les experts n'ont dû tirer la carte rouge. Le groupe de tête comprend notamment le tunnel de **Warnow** qui se trouve dans le nord-est de l'Allemagne. Cet ouvrage ouvert en 2003 est le premier tunnel du pays exploité par une société privée, donc soumis à péage. Les deux tubes sont surveillés 24 heures sur 24 via un système vidéo depuis une centrale d'exploitation desservie par un personnel instruit à intervalles réguliers. Les événements particuliers dans le tunnel sont annoncés instantanément au moyen de la reconnaissance automatique des images vidéo. Une borne d'appel d'urgence et un extincteur sont disposés tous les 150 mètres. Le système automatique d'alerte en cas d'incendie active une ventilation suffisamment puissante, ferme le tunnel au trafic et avertit le service du feu. Des chemins de fuite clairement fléchés permettent aux accidentés de se sauver eux-mêmes.

Jugé juste "satisfaisant", le tunnel de la **Vue des Alpes** près de la Chaux-de-Fond ne répond plus aux exigences techniques actuelles. Affichant le plus fort trafic quotidien parmi tous les ouvrages suisses audités, ce tunnel à trafic bidirectionnel possède un éclairage faible; il n'existe que tous les 300 mètres une caméra de vidéosurveillance ainsi qu'une borne d'appel d'urgence

**Mediendienst**  
Mediensprecher: Stephan Müller  
Maulbeerstrasse 10  
3001 Bern  
Tel.: 031 380 11 44  
Fax: 031 380 11 46  
E-Mail: [smueller@tcs.ch](mailto:smueller@tcs.ch)  
[www.tcs.ch](http://www.tcs.ch)

**Service de Presse**  
Porte-parole: Bernard Manguin  
Chemin de Blandonnet 4, CP 820  
1214 Vernier  
Tél.: 022 417 27 16  
Fax: 022 417 27 22  
E-Mail: [bmanguin@tcs.ch](mailto:bmanguin@tcs.ch)  
[www.tcs.ch](http://www.tcs.ch)

avec un extincteur et une bouche d'incendie; en cas d'interruption du trafic, les caméras ne s'enclenchent pas automatiquement; les chemins de fuite ne sont pas suffisamment signalés et les distances entre les sorties de secours sont trop longues. Autre déficience notable: les locaux de secours n'ont pas de deuxième issue, ce qui n'est pas conforme à la directive UE. En cas d'incendie dans le tunnel, un séjour prolongé dans ces locaux peut devenir critique.

Au total, neuf tunnels audités ont décroché la mention "très bien", trois ont été jugés "bien" et un seul a dû se contenter d'un "satisfaisant".

## **Conclusion**

L'audit des tunnels suisses de cette année confirme que le souci de garantir une sécurité maximale a fortement progressé dans les cantons et que tout est entrepris pour rendre les tunnels aussi sûrs que possible. Il ne faut pas oublier que les normes européennes actuelles ne sont en vigueur que depuis cinq ans environ et que de nombreux tunnels ont dû y être adaptés durant leur période de construction. L'adaptation d'un tunnel aux nouveaux standards coûte du temps et de l'argent: s'agissant du premier facteur, il est à espérer qu'aucun accident grave ne se produit entre-temps; quant au facteur financier, les moyens des cantons sont limités. Les budgets des tunnels ne tiennent souvent pas assez compte des frais d'exploitation et d'entretien qui s'ajoutent au coût de la construction à proprement parler.

la présence d'une infrastructure sûre ne réduit pas pour autant la responsabilité individuelle du conducteur qui doit redoubler d'attention dans les tunnels et veiller à observer une distance suffisante par rapport au véhicule précédent. Si néanmoins il se retrouve un jour dans une situation critique, il veillera à sauver d'abord sa propre vie et non pas le véhicule et les objets de valeur qu'il peut contenir. Ce sont les premières secondes et minutes qui comptent pour se sauver. Les investissements dans une infrastructure moderne ne sont utiles que si on sait en user.

## **Contacts pour les médias:**

**Daniel Baumann, ing. dipl. EPF, coordinateur des audits de tunnels pour le TCS,  
078 802 81 96**

**Stephan Müller, porte-parole du TCS, 079 302 16 36**

Informations supplémentaires: <http://tunnel.tcs.ch>, [www.eurotestmobility.com](http://www.eurotestmobility.com)