

«Le risque a été considérablement réduit ces dernières années»

La tragédie du Mont-Blanc a provoqué une prise de conscience à travers toute l'Europe. Interview.

L'Association internationale des travaux en souterrain (AITES), basée à l'École polytechnique fédérale de Lausanne, réunit les constructeurs de tunnels de 53 pays. Son objectif est d'encourager l'utilisation du sous-sol et de promouvoir les progrès techniques dans les tunnels et les ouvrages souterrains. Son secrétaire général, Claude Berenguier, dresse un bilan des changements qui sont intervenus dans les tunnels européens après la catastrophe du Mont-Blanc.

Le Temps: La catastrophe du tunnel du Mont-Blanc a provoqué une prise de conscience de la part des autorités françaises et européennes. Pourquoi ce déclin est-il venu si tardivement, alors que des spécialistes avaient déjà conseillé d'améliorer les mesures de sécurité?

Claude Berenguier: La prise de conscience du grand public et des autorités n'a généralement lieu qu'après une catastrophe. Depuis toujours, les statistiques montrent que le nombre d'accidents est moindre en tunnel qu'à l'air libre, mais leur potentiel de gravité est bien plus important, notamment en cas d'incendie. Il y avait déjà eu de nombreux accidents et plusieurs incendies dans les tunnels routiers. Mais aucun n'avait eu un caractère aussi dramatique, car les moyens pour assurer la sécurité avaient toujours pu en limiter les conséquences.

- La législation sur les tunnels a-t-elle changé en Europe depuis l'incendie?

- La réaction des autorités a été à la mesure de l'impact causé par les incendies survenus au tunnel du Mont-Blanc, mais aussi, plus tard, au tunnel du Tauern en Autriche (12 morts) et au Gothard en Suisse (11 morts). Plusieurs pays ont entrepris une inspection systématique des niveaux de sécurité dans les tunnels existants. Ces évaluations ont permis de rédiger de nouvelles directives au

“Les statistiques montrent que les accidents en tunnel qu'à l'air libre mais que leur gravité potentielle est bien plus grande”

niveau de la Commission des Nations unies pour l'Europe, puis au niveau de la Commission européenne. Ces directives ont défini un standard de sécurité en fonction de la longueur des tunnels et du trafic supporté.

- Quels changements majeurs ont été apportés en matière de sécurité?

- Ces changements concernent les systèmes d'évacuation des fumées; les systèmes de détection des incendies; les conditions d'évacuation des usagers; la stratégie d'intervention des secours; la réalisation d'exercices réguliers des équipes d'intervention; la réglementation concernant le contrôle et la circulation des véhicules lourds; les campagnes d'information et de recommandation auprès des usagers.

- Peut-on dire que la catastrophe du 24 mars 1999 ne pourrait plus se reproduire aujourd'hui?

- L'AITES n'est pas en mesure de donner une opinion sur l'incendie du tunnel sous le Mont-Blanc compte tenu de notre connaissance limitée du dossier et de la procédure en cours. Personne ne peut raisonnablement prétendre assurer le «risque zéro». On peut cependant penser que le risque de catastrophe de ce type dans les tunnels routiers a été considérablement réduit par les mesures prises ces dernières années.

- Beaucoup d'accidents graves dans les tunnels sont imputés aux camions. L'augmentation annoncée du transport de marchandises va-t-elle accroître le risque d'accidents?

- L'augmentation du trafic, notamment des véhicules lourds, va inéluctablement accroître le risque d'accidents, même si les statistiques montrent une diminution sensible du taux d'accidents sur la route. Mais la politique européenne des Transports prévoit que le transport de marchandises devra de plus en plus être transféré de la route vers le rail.

- Quelle appréciation portez-vous sur la sécurité dans les tunnels suisses?

- La Suisse a toujours été considérée comme un pays à la pointe du progrès en matière de sécurité dans les tunnels. Encore maintenant, l'adaptation de la politique des transports de marchandises va certainement dans le bon sens. Il ne faut cependant pas minimiser les risques qui subsistent, comme dans toute activité humaine, et comme partout dans le monde.

Propos recueillis par N. M.