



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes

L'Office fédéral des routes (OFROU) : Stratégie en matière d'auto-sauvetage

Philippe Poffet, resp. dom. gestion du patrimoine
de la filiale 1, 14.10.2016



Organisation de la présentation

- 1 L'Office fédéral des routes:
 - 1 Sa mission
 - 2 Son organisation générale
 - 3 Ses filiales

- 2 La gestion de la sécurité
 - 1 Les bases légales et administratives
 - 2 L'organisation mise en place

- 3 Stratégie en matière d'auto-sauvetage
 - 1 La stratégie de l'Office
 - 2 La formation et la communication
 - 3 Un exemple concret: l'incendie d'Arrissoules



1. L'Office fédéral des routes (OFROU)

1.1 Sa mission: les bases légales

En novembre 2004, lors d'une votation populaire, le peuple suisse a décidé de modifier la constitution et de transférer les tâches de construction et gestion des routes nationales des Cantons à la Confédération.

83/1

La **Confédération** assure la création d'un réseau de routes nationales et veille à ce que ces routes soient utilisables.

83/2

Avant le 1.1.2008

Les **cantons** construisent et entretiennent les routes nationales conformément aux dispositions fédérales et sous la haute surveillance de la Confédération.

La **Confédération** et les **cantons** en assument conjointement les coûts.

En vigueur

La **Confédération** construit, exploite et entretient les routes nationales.

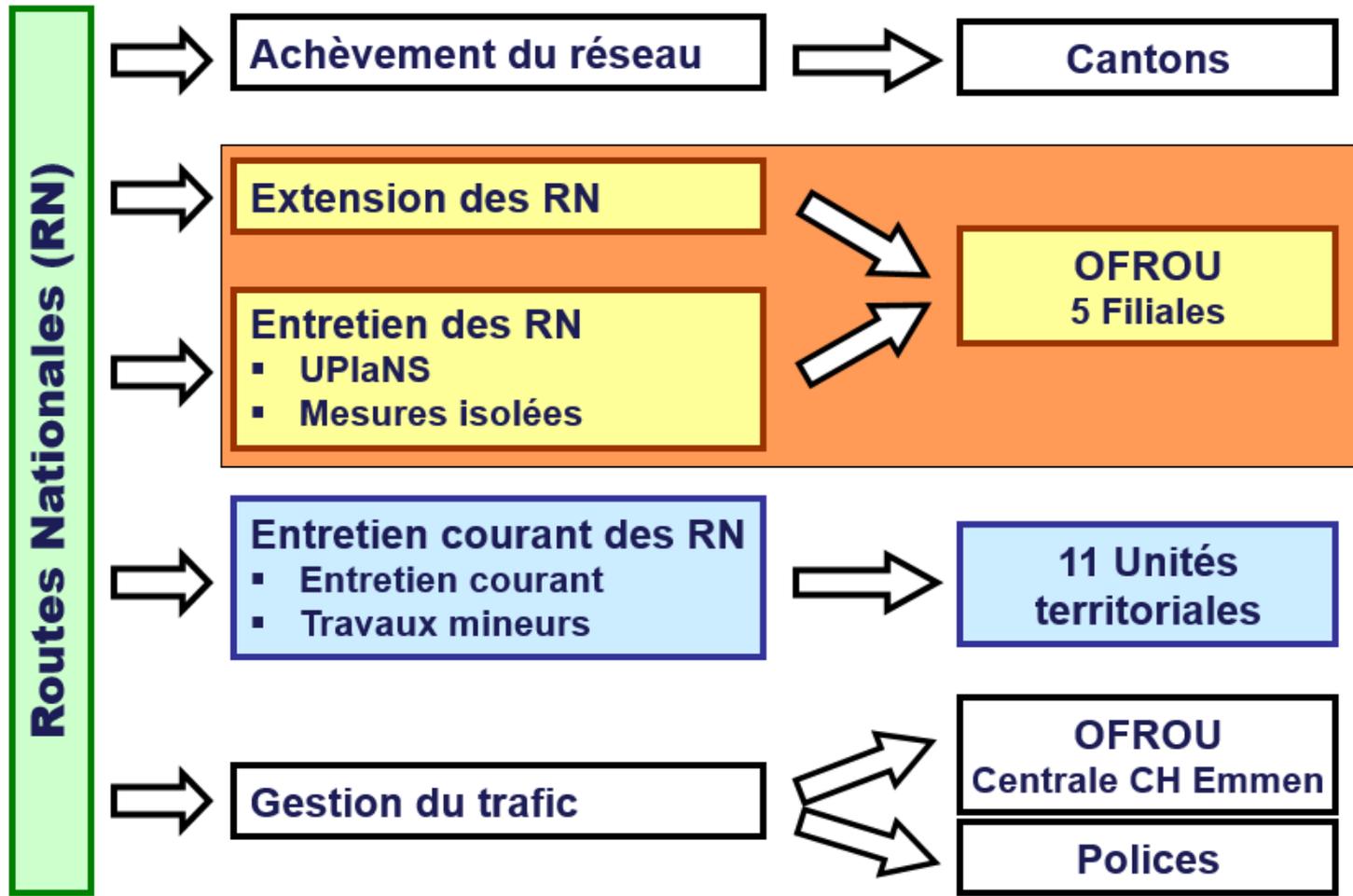
Elle en assume les coûts.

Elle peut déléguer tout ou partie de ces tâches à des organismes publics, privés ou mixtes.



1. L'Office fédéral des routes (OFROU)

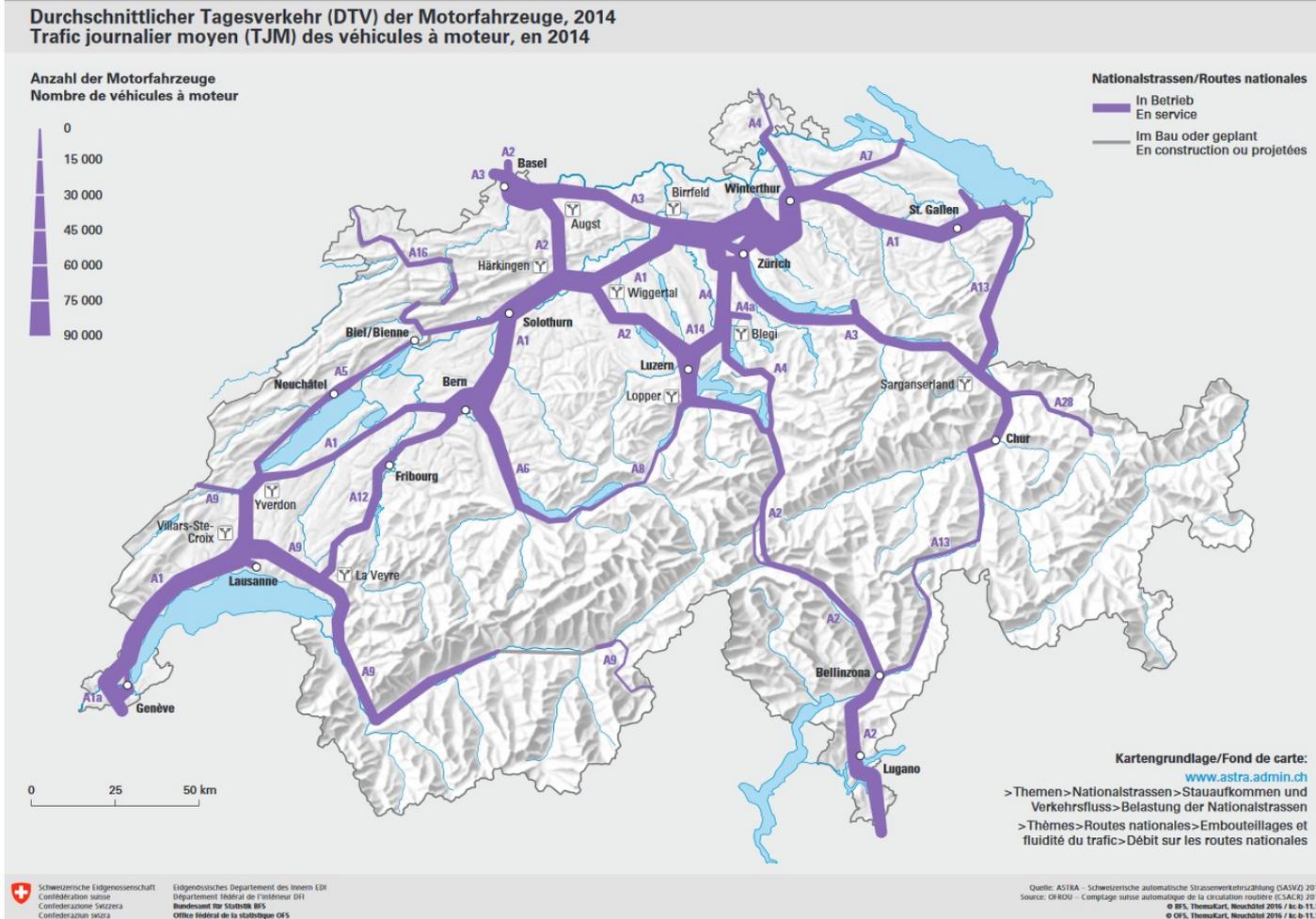
1.1 Sa mission: tâches à assumer





1. L'Office fédéral des routes (OFROU)

1.1 Sa mission: les enjeux: le trafic





1. L'Office fédéral des routes (OFROU)

1.1 Sa mission: les enjeux, le trafic

La longueur du réseau des routes nationales représente env. 3% de l'ensemble des routes suisses, alors que ce réseau accueille env. 40% de tout le trafic routier (70% du trafic lourd).

| | | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|------------------------------|--------|--------|--------|-----------------------|-----------------------|
| Part des routes nationales dans les kilomètres parcourus sur l'ensemble du réseau routier (source : OFROU) | Ensemble du trafic | 42,8 % | 43,4 % | 42,7 % | 40,8 %* (42,8 %)^^ | 40,6 %* (42,9 %)^^ |
| | Trafic lourd de marchandises | 67,7 % | 67,7 % | 67,8 % | 67,3 %* (67,3 %)^^ | 69,0 %* (67,2 %)^^ |

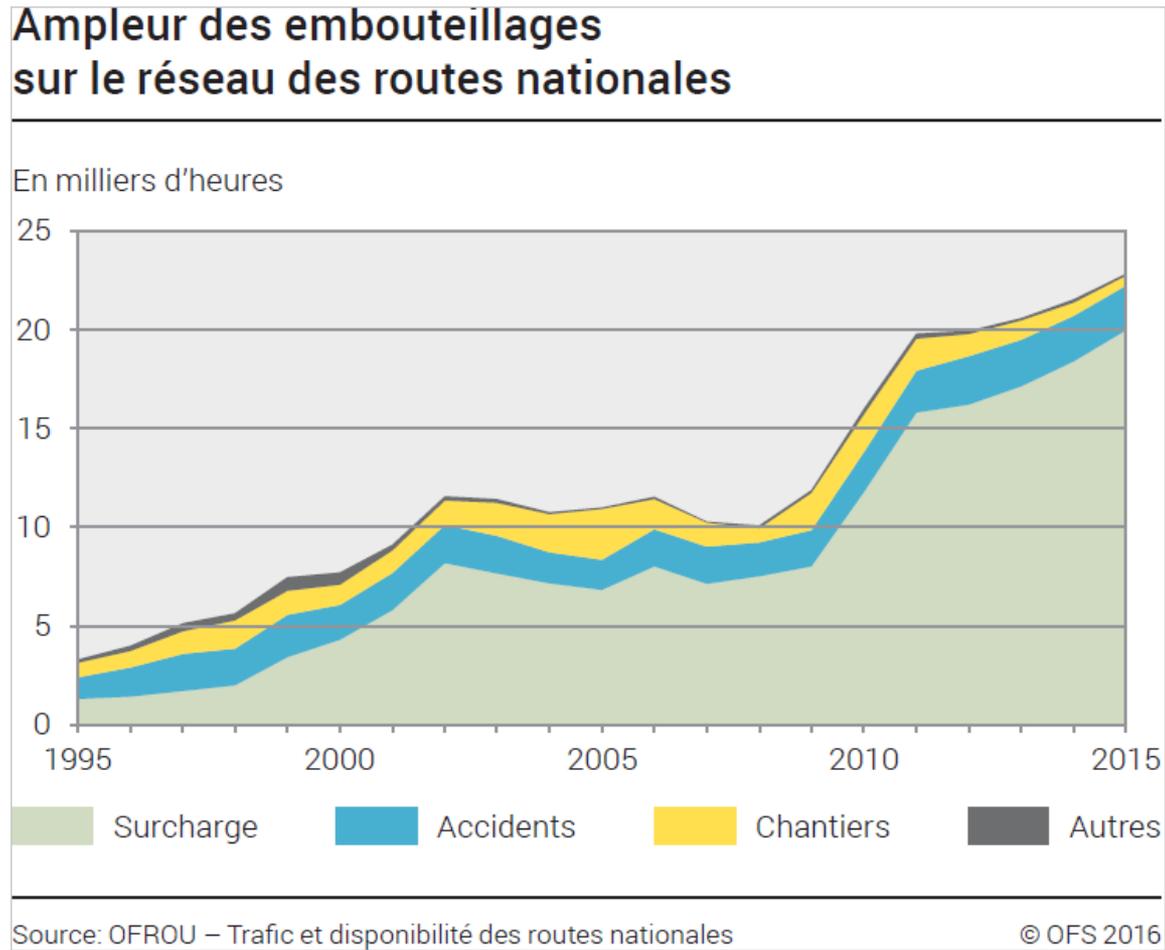
* Nouvelle méthode de calcul des kilomètres parcourus (cf. annexe)

^^ Ancienne méthode



1. L'Office fédéral des routes (OFROU)

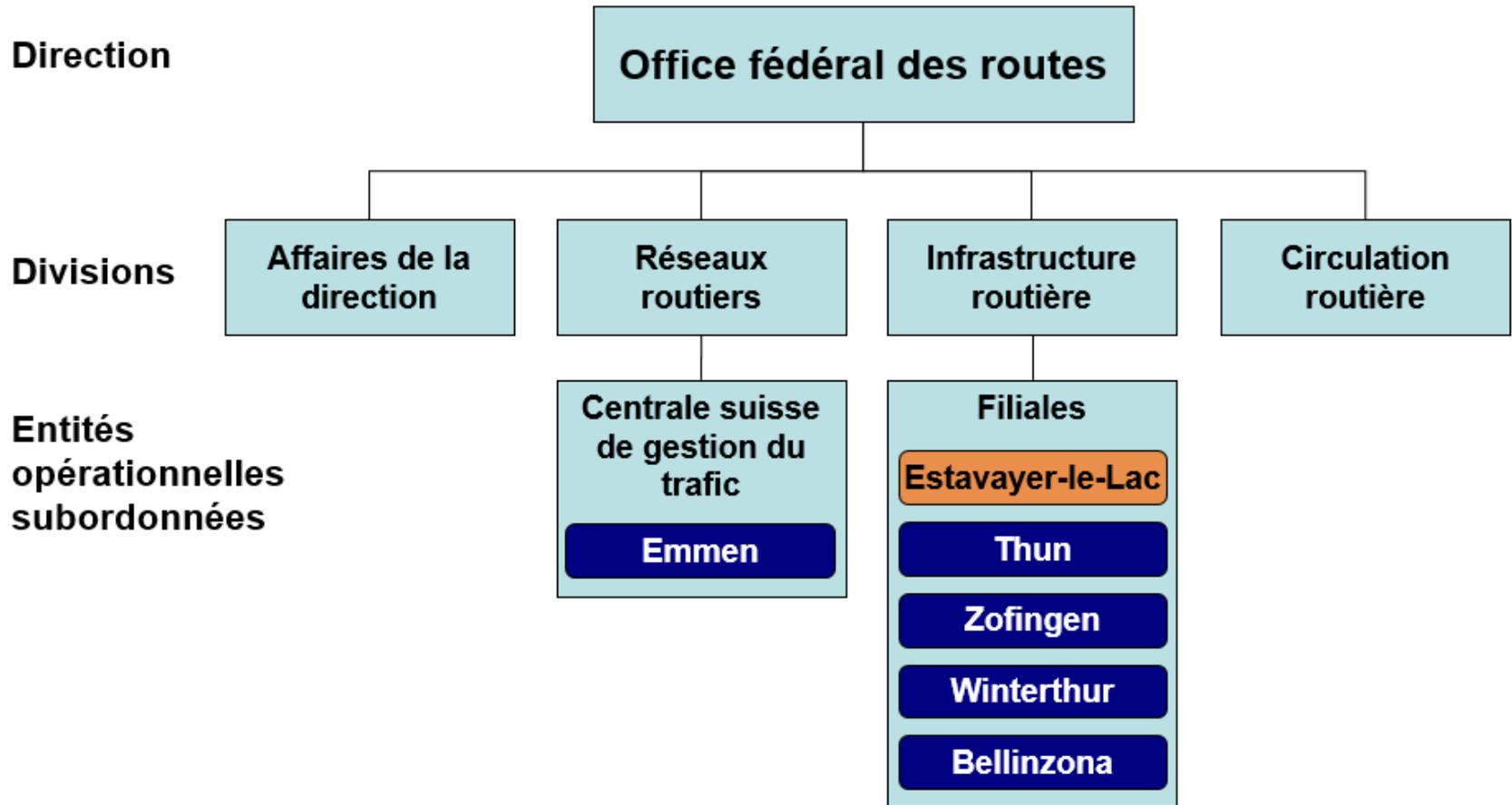
1.1 Sa mission: les enjeux, le trafic





1. L'Office fédéral des routes (OFROU)

1.2 Son organisation: organisation générale





1. L'Office fédéral des routes (OFROU)

1.2 Son organisation: sites des filiales et découpage du réseau organisation générale

Filiales

Estavayer-le-Lac
447 km

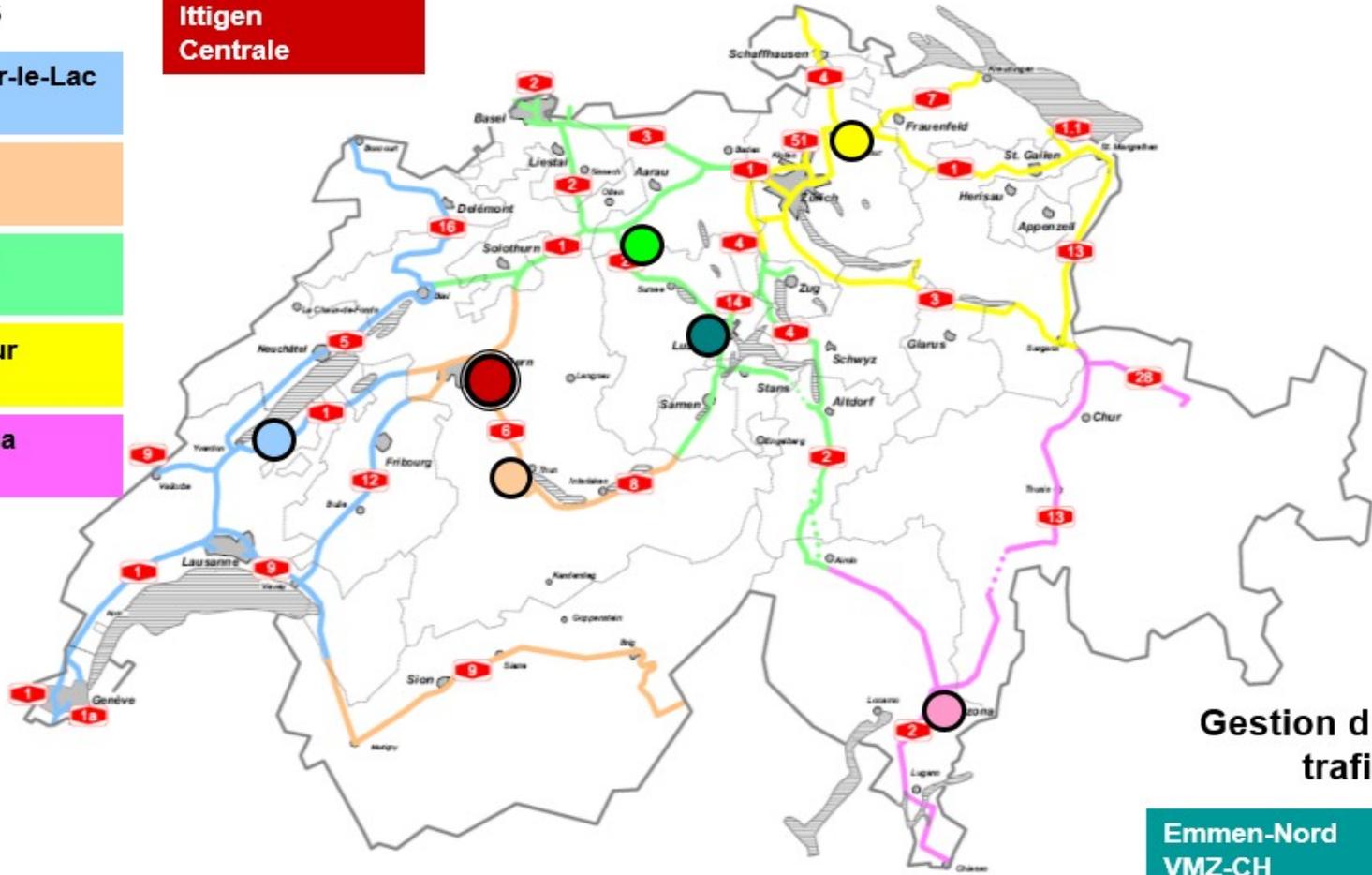
Thun
317 km

Zofingen
436 km

Winterthur
423 km

Bellinzona
299 km

Ittigen
Centrale



Gestion du
trafic

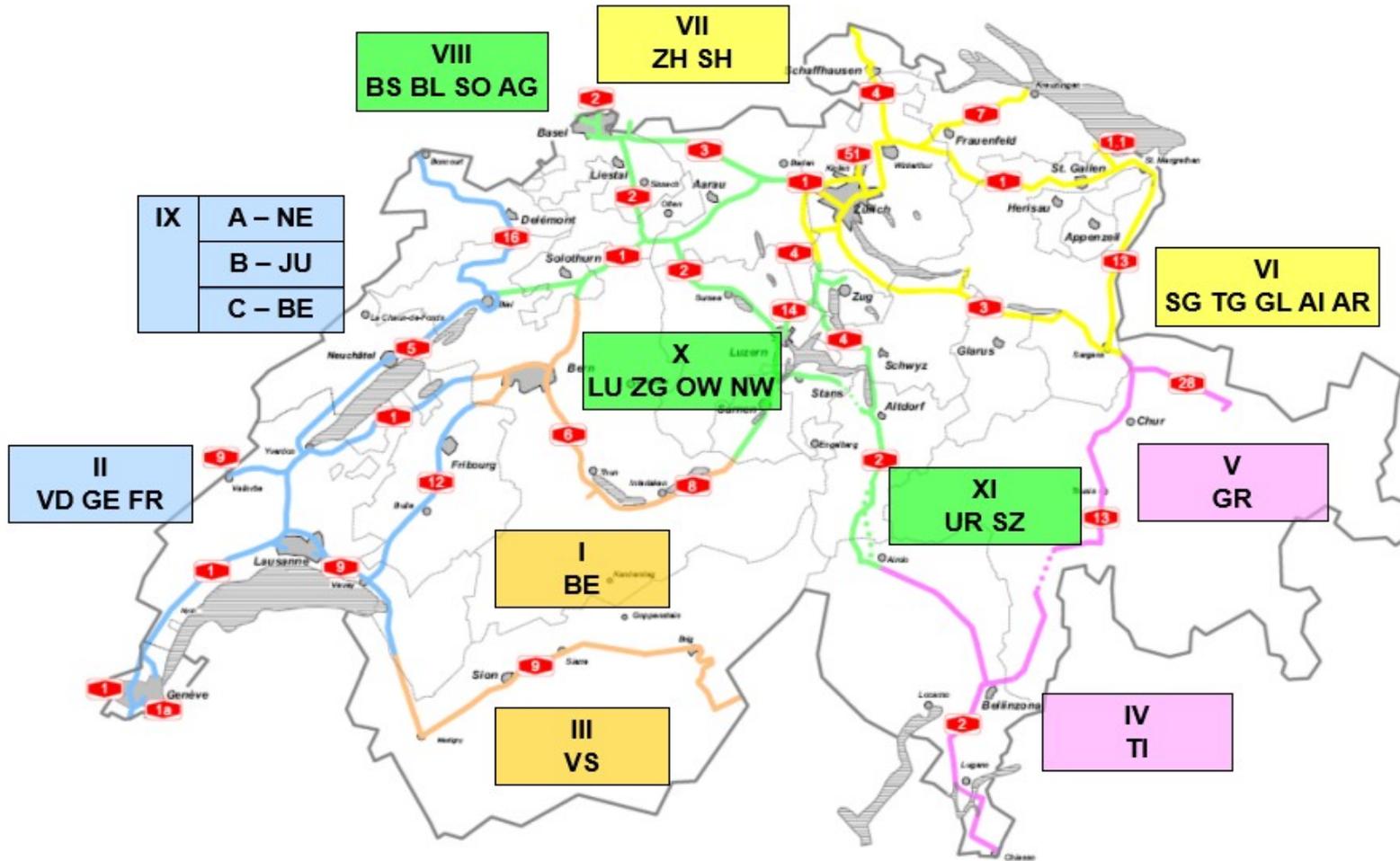
Emmen-Nord
VMZ-CH

autobahnschweiz.ch
autoroutesuisse.ch
autostradasvizzera.ch



1. L'Office fédéral des routes (OFROU)

1.2 Son organisation: exploitation par les Unités Territoriales (UT)



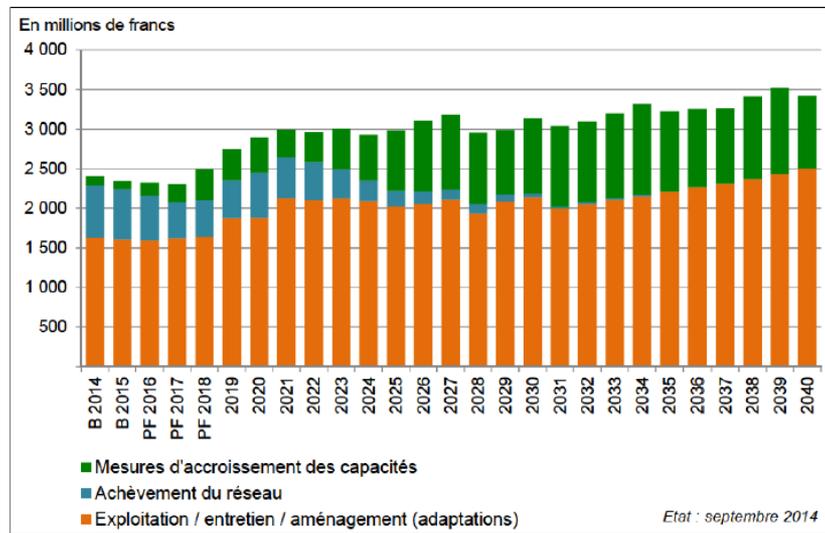


1. L'Office fédéral des routes (OFROU)

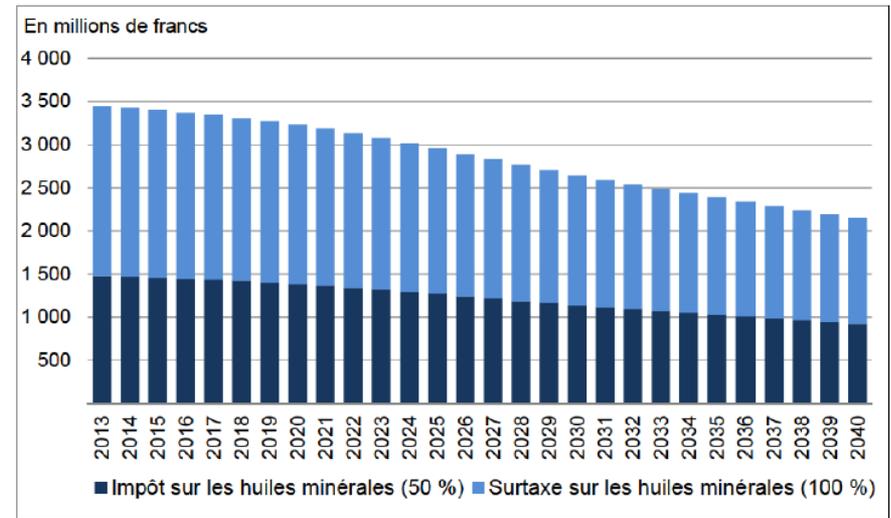
1.2 Son organisation: Les finances

Pour faire face à la diminution des recettes générées principalement par des impôts sur les huiles minérales et la vignette et garantir un financement à long terme, un nouveau mode de financement sera soumis au vote populaire en février 2017.

Estimation des besoins financiers pour les routes nationales d'ici 2040 (en valeurs nominales, avec un renchérissement annuel de 1 %) :



Estimation de l'évolution des recettes de l'impôt sur les huiles minérales d'ici 2040 (selon le scénario PCF)²





1. L'Office fédéral des routes (OFROU)

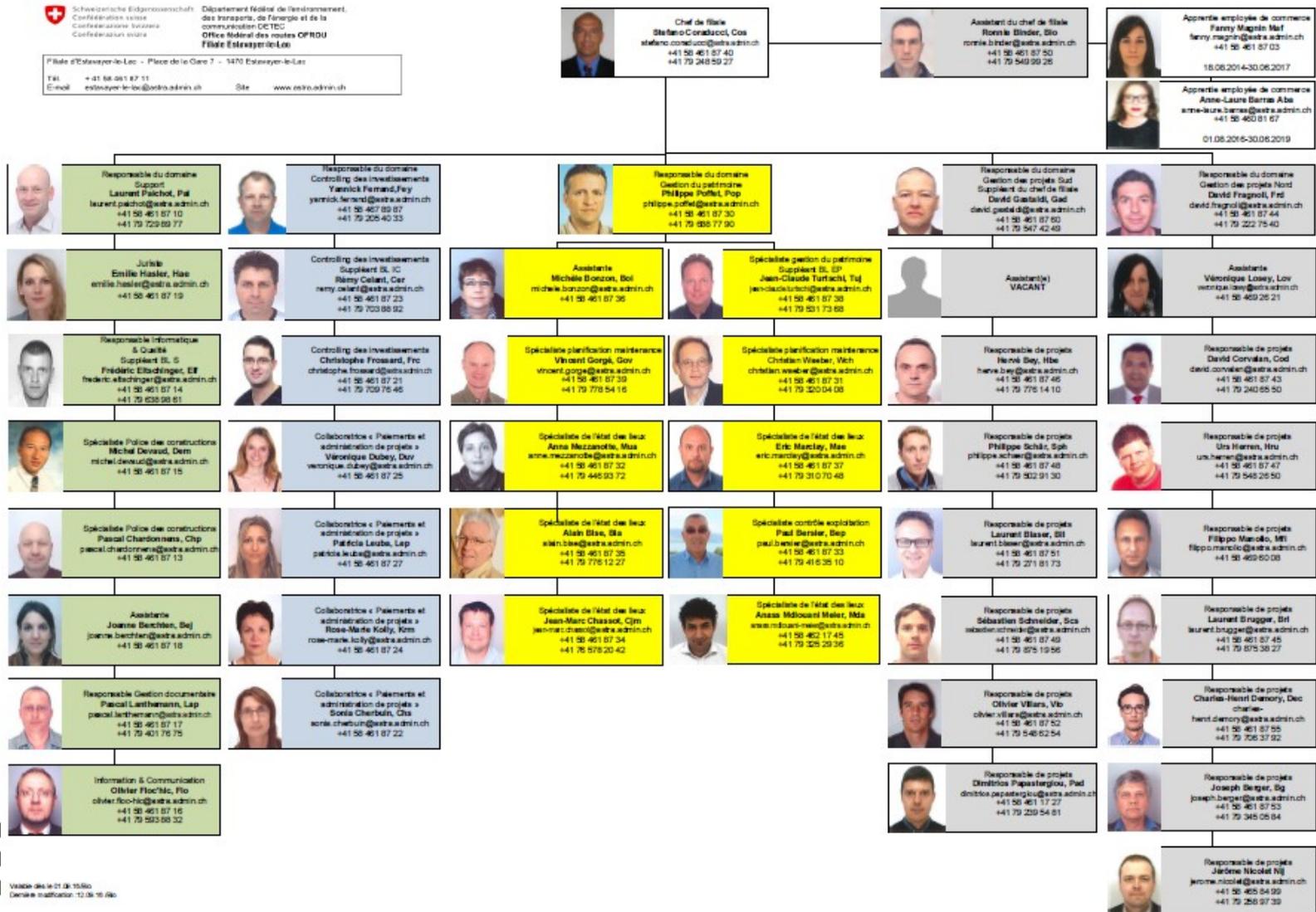
1.3 Ses filiales:

- Les 5 filiales sont responsables de l'entretien, de l'aménagement (y c. suppression des goulets) et de l'exploitation du réseau qui leur est confié.
- Elles gèrent un budget annuel qui leur est alloué sur la base d'une planification pluriannuelle à long terme, et développent et pilotent elles-mêmes les projets d'entretien définis.
- L'approbation technique des projets est assurée par le soutien technique assuré par la centrale.
- Les filiales règlent également toutes les questions liées aux relations avec des tiers (conventions, autorisations, préavis divers, contacts avec les citoyens...).



1. L'Office fédéral des routes (OFROU)

1.3 Ses filiales: leur organisation typique





2. La gestion de la sécurité

2.1 Les bases légales et administratives

30.4.2004 DE Amtsblatt der Europäischen Union L 167/ 39

RICHTLINIE 2004/54/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS
UND DES RATES
vom 29. April 2004
über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im
transeuropäischen Straßennetz

DIE EUROPÄISCHE PARLAMENTARISCHE VERSAMMLUNG
HAT FOLGENDEN ENTSCHEIDUNGSGRUNDSATZEN
gemäß Artikel 17 Absatz 1,
auf Vorschlag der Kommission,
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,¹
nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,²
gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags,³

RL 2004/54/EG

(Tunnel)

2004

¹ ABl. C 228 vom 14.9.2003, S. 26.
² ABl. C 29 vom 24.10.2003, S. 64.
³ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 9. Oktober 2003 (nach nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsame Stellungnahme des Rates vom 20. Februar 2004 (ABl. C 98 R vom 20.4.2004, S. 3) und Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom 20. April 2004 (nach nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Der Verkehr des Eidgenössischen Departements
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

2010

Verordnungen
Ausgabe 01.08.2010 V1.01

Sicherheitsanforderungen an Tunnel im
Nationalstrassennetz

**Instruction
OFROU 74 001**

(Tunnel)

ASTRA 74 001 ASTRA OFROU USTRA UVIAS

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Der Verkehr des Eidgenössischen Departements
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Office fédéral de la route OFROU

2013

Directive
Edition 2011 V1.02

Sécurité opérationnelle pour l'exploitation

Conditions pour les tunnels et tronçons à ciel ouvert

**Directive OFROU
16050**

**Sécurité opérationnelle
pour l'exploitation**

ASTRA 16050 ASTRA OFROU USTRA UVIAS

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

env. 2016

Richtlinie
Ausgabe 2015 V0.00 (Entwurf 01-06-2015)

Intégrale Sécurité Nationalstrasse

Tunnel und die offene Strecke

**Directive OFROU
Sécurité intégrale sur
les RN**

ASTRA 1x xxx ASTRA OFROU USTRA UVIAS



2. La gestion de la sécurité

2.2 L'organisation mise en place

☛ Rôles, tâches et responsabilités

StreMa gestionnaire de tronçon (filiale)

SiBe Chargé de sécurité (UT)

Services d'intervention (police, pompiers, sanitaires)

KoOpSi coordinateur sécurité opérationnelle (Z)

Autorités régionales

Unités territoriales

Services d'intervention

Groupes de coordination des services d'intervention



2. La gestion de la sécurité

2.2 L'organisation mise en place

StreMa: Streckenmanager – gestionnaire de tronçon

Selon le cahier des charges du gestionnaire de tronçon, celui-ci à différents rôles à assumer:

1 Au sein du domaine EP

2 Dans les projets

3 Concernant la sécurité opérationnelle pour l'exploitation

4 Coordination avec les services d'intervention

5 Service spécialisé de la sécurité opérationnelle pour l'exploitation dans les UT

6 Coopération avec le service de coordination pour la sécurité opérationnelle



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.1 La stratégie de l'Office

Les équipements prévus pour aider l'utilisateur dans la phase d'auto-sauvetage sont standards:

- Places d'arrêt pour véhicules en panne.
- Niches SOS.
- Chemins de fuite et issues de secours illuminées.
- Bulletins routiers radiophoniques et intercalation.
- Indication sur les directions et distances de fuite.
- Balisage lumineux.



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.1 La stratégie de l'Office





3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.1 La stratégie de l'Office





3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.1 La stratégie de l'Office

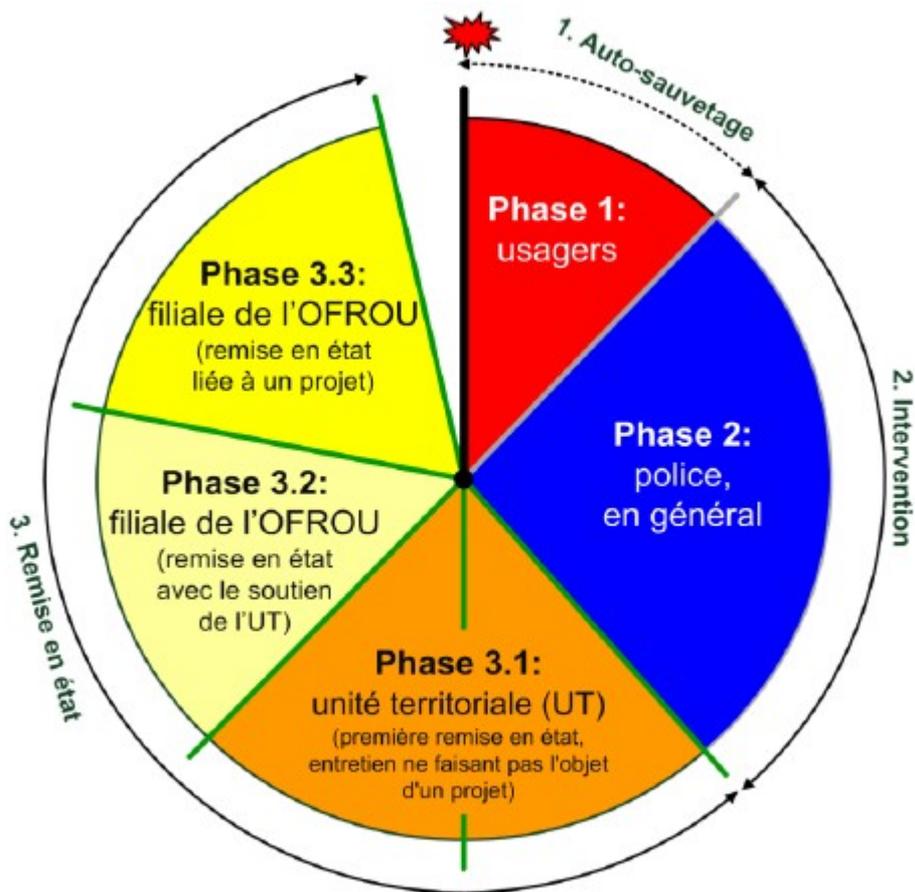


Illustration 1 : Phases de gestion des événements



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.1 La stratégie de l'Office

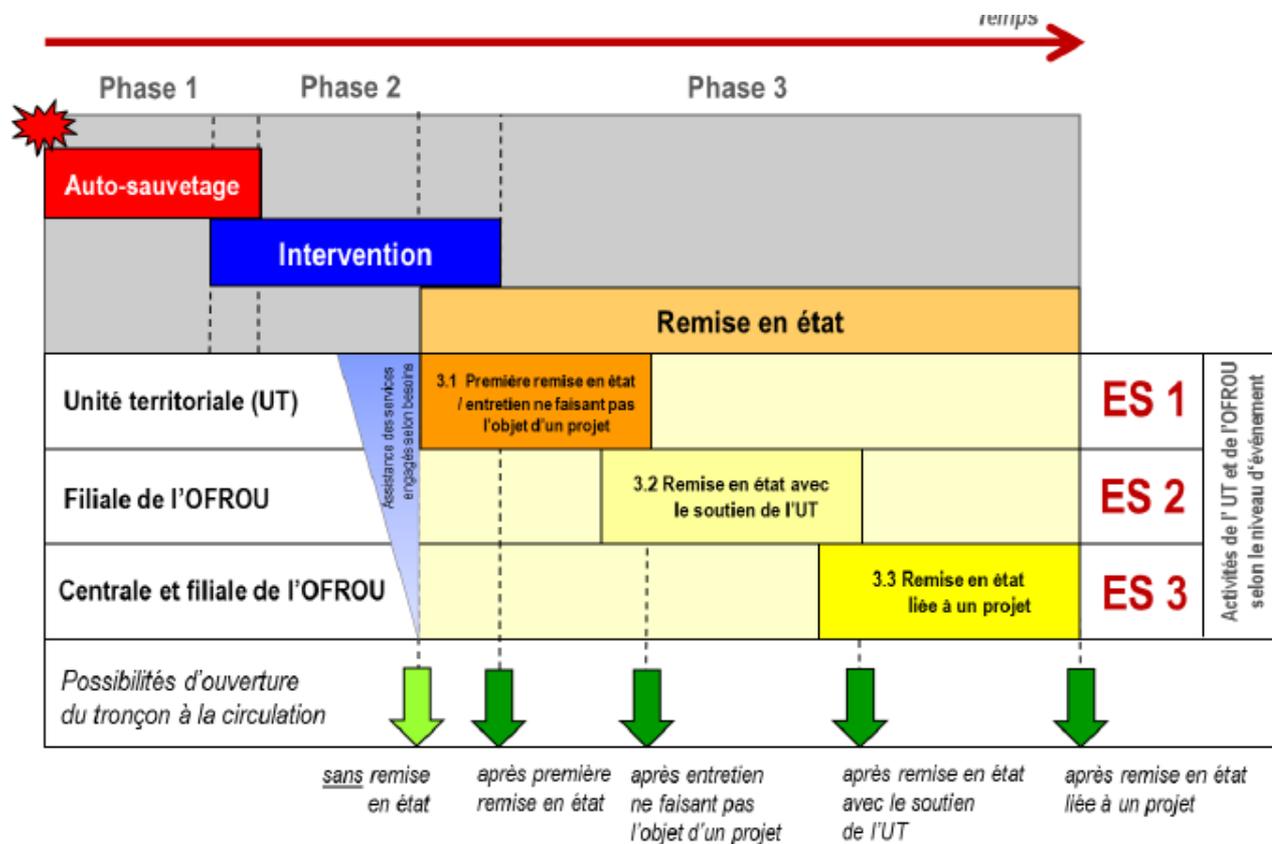


Illustration 3 : Vue d'ensemble – phases d'événement, remise en état et niveaux d'événement (les niveaux d'événement sont expliqués au chapitre 2)



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.1 La stratégie de l'Office

1.2.2 Phase d'auto-sauvetage

| <i>Phase partielle d'événement</i> | <i>Intervenants</i> | <i>Moyens</i> |
|------------------------------------|---|--|
| Auto-sauvetage | <ul style="list-style-type: none">- Usagers de la route / des tunnels- Centrale d'intervention de la police (réceptionne les appels d'urgence, alerte les services d'intervention) | <ul style="list-style-type: none">- Installations techniques des routes et des tunnels disponibles pour l'auto-sauvetage (extincteurs, etc.) |

Pendant la phase d'auto-sauvetage, l'intervention repose essentiellement sur les usagers de la route et les utilisateurs des tunnels qui auront peut-être déjà contacté une centrale d'intervention (appel d'urgence).



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.1 La stratégie de l'Office

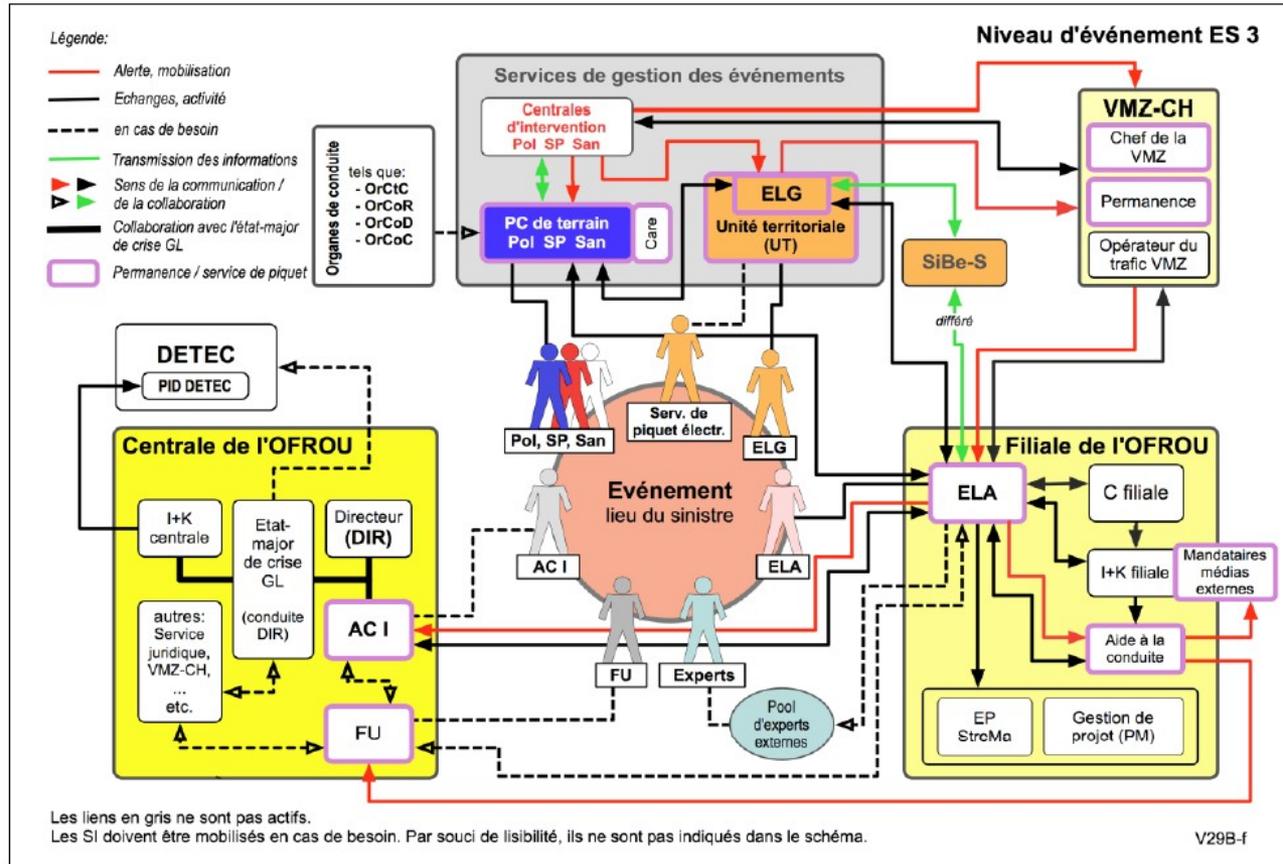


Illustration 4 : Panorama de la gestion des événements – niveau d'événement ES 3



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.2 Formation et communication

- Il est indispensable que les usagers de la route acquièrent certains réflexes ou au moins anticipent quelles réactions ils devraient avoir en cas d'événement dans un tunnel.
- La formation des jeunes conducteurs et l'information générale sont les seules possibilités d'amener les personnes impliquées à avoir un comportement correct.
- La collaboration de tous les acteurs est indispensable (autorités, clubs automobiles, médias).
- La communication suite à un événement est essentielle et doit être maîtrisée.



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.2 Formation et communication

Les anges gardiens dans le tunnel

Important!



Niches de secours



Téléphones des niches de secours



Extincteurs



Panneaux indiquant les issues de secours



Issues de secours

- Respectez la limitation de vitesse
- Conservez une grande distance de sécurité
- Ne faites jamais demi-tour ou marche arrière
- Essayez d'éteindre l'incendie **uniquement** s'il se trouve dans sa phase initiale. Sinon, quittez immédiatement le tunnel par une issue de secours

N'oubliez jamais:

Le feu et la fumée peuvent être mortels. Sauvez votre vie et non pas votre voiture!

Suivez en tout cas les instructions du personnel et les informations des panneaux indicateurs!



© Touring Club Suisse 2012
Internet: www.tcs.ch/securite-routiere
E-mail: sro@tcs.ch
www.facebook.com/tcs.ch
twitter.com/tcs_suisse
www.youtube.com/tcs



En toute sécurité dans un tunnel



EuroTAP
www.tunnel.tcs.ch



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.2 Formation et communication

En temps normal

À l'approche d'un tunnel:

- Vérifiez la quantité de carburant
- Ecoutez les informations routières
- Allumez les feux de croisement
- Retirez vos lunettes de soleil
- Respectez la signalisation (panneaux lumineux)

Dans un tunnel:

- Conservez une grande distance de sécurité avec le véhicule qui vous précède
- Ne dépassez pas la vitesse maximale autorisée
- Repérez les niches, les issues et les téléphones de secours
- Dans un tunnel à circulation bidirectionnelle, roulez toujours à droite de la chaussée et jamais sur la ligne médiane
- Ne faites jamais demi-tour ou marche arrière



Panne

- Allumez les feux de détresse
- Garez votre véhicule dans une niche de secours, sur la bande d'arrêt d'urgence ou le plus à droite possible
- Coupez le moteur
- Quittez prudemment le véhicule. Mettez un gilet de sécurité
- Appelez immédiatement les secours, si possible à l'aide du téléphone de secours (SOS) et non du portable
- Retournez dans votre véhicule et attendez le dépanneur

Incendie de votre propre véhicule

- Allumez les feux de détresse
- Si possible, essayer de rouler jusqu'à l'extérieur du tunnel. Ne faites jamais demi-tour ou marche-arrière
- Si vous ne pouvez sortir du tunnel, garez votre véhicule dans une niche de secours ou le plus à droite possible
- Coupez le moteur et laissez la clé sur le contact
- Appelez immédiatement les secours, si possible à l'aide du téléphone de secours (SOS) et non du portable
- Essayez d'éteindre l'incendie **uniquement** s'il se trouve dans sa phase initiale. Sinon, quittez immédiatement le tunnel par une issue de secours
- Donnez les premiers soins aux blessés



Embouteillage

- Allumez les feux de détresse
- Respectez une distance de sécurité d'au moins 5 m avec le véhicule qui vous précède
- Coupez le moteur quand vous êtes à l'arrêt
- Restez dans votre véhicule
- Ecoutez les informations routières



Accident

- Allumez les feux de détresse
- Garez votre véhicule le plus à droite possible
- Coupez le moteur
- Quittez prudemment le véhicule. Mettez un gilet de sécurité
- Appelez immédiatement les secours, si possible à l'aide du téléphone de secours (SOS) et non du portable
- Donnez les premiers soins aux blessés

Incendie d'un autre véhicule

- Allumez les feux de détresse
- Gardez une grande distance de sécurité avec le véhicule en feu
- Garez votre véhicule dans une niche de secours ou le plus à droite possible
- Ne faites jamais demi-tour ou marche arrière
- Coupez le moteur et laissez la clé sur le contact
- Appelez immédiatement les secours, si possible à l'aide du téléphone de secours (SOS) et non du portable
- Essayez d'éteindre l'incendie **uniquement** s'il se trouve dans sa phase initiale. Sinon, quittez immédiatement le tunnel par une issue de secours
- Donnez les premiers soins aux blessés



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.2 Formation et communication

Les points à améliorer:

- La communication proactive n'est pas encore suffisante. Des campagnes de sensibilisation devraient être initiées avec les médias (presse, radio, télévision).
- La formation des apprenants, réglée dans notre Office par la division V, doit intégrer ce type de sensibilisation.
- Les chauffeurs professionnels (formation type apprentissage en Suisse, de 3 ans de pratique) doivent intégrer ces aspects liés à la sécurité (réaction en cas de panne ou accident en tunnel, maniement d'un extincteur, gestion de personnes, du stress, etc.).



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules





3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h35m50s
Début de
l'événement,
t=0

Caméra 200 m
avant le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h38m58s
Véhicule
arrêté sur voie
de droite, trafic
à gauche,
t = 3m08s

Caméra 200 m
avant le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



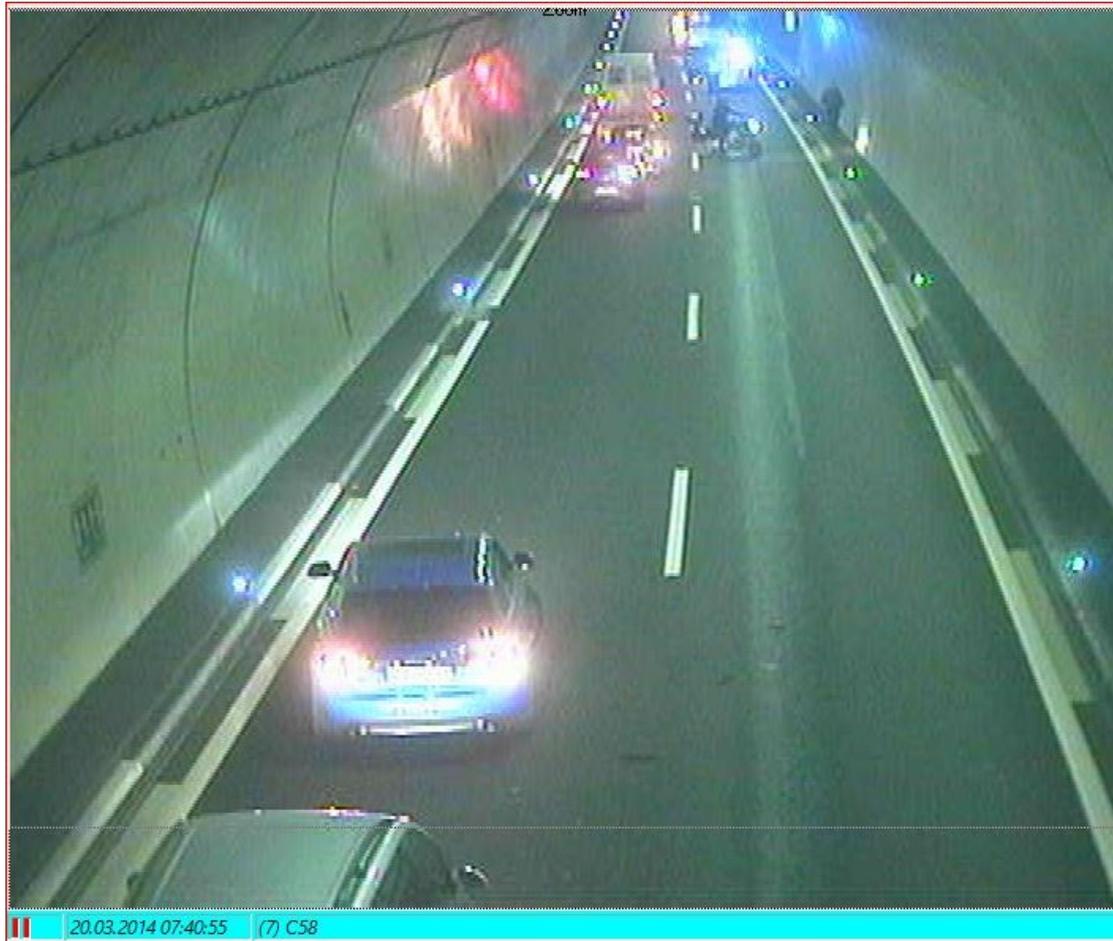
07h39m55s
Arrêt de la
circulation
dans le tunnel,
 $t = 4m05s$

Caméra 200 m
avant le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h40m55s
Premiers
demi-tours,
t = 5m05s

Caméra 200 m
avant le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h41m23s
Sortie en
contre-sens
et/ou en marche
arrière,
incendie visible
t = 5m28s

Caméra 200 m
avant le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h49m15s
Véhicule
complètement
en feu, tube
vide,
 $t = 13m25s$

Caméra 200 m
avant le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



08h08m52s
Mise en place
des services
d'intervention,
t = 33m02s

Caméra 200 m
avant le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h36m27s
Véhicule
arrêté sur voie
de droite,
t = 0m37s

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h37m07s
Véhicule
arrêté sur voie
de droite,
t = 1m17s

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



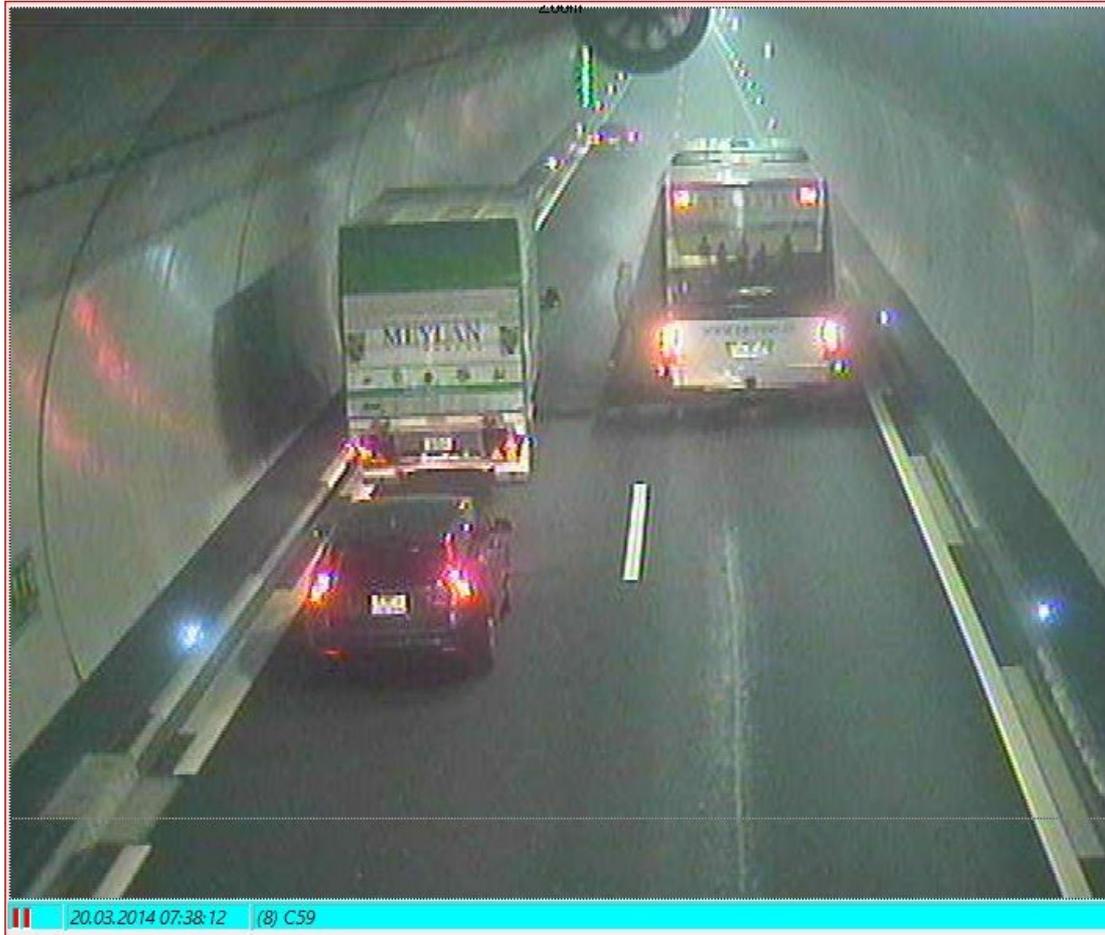
07h37m48s
Véhicule
arrêté, sortie
de l'aide-
conducteur,
t = 1m58s

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h38m12s
Véhicule
arrêté,
inspection du
véhicule,
 $t = 2m22s$

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h38m27s
Inspection du
véhicule,
situation
critique,
 $t = 2m37s$

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



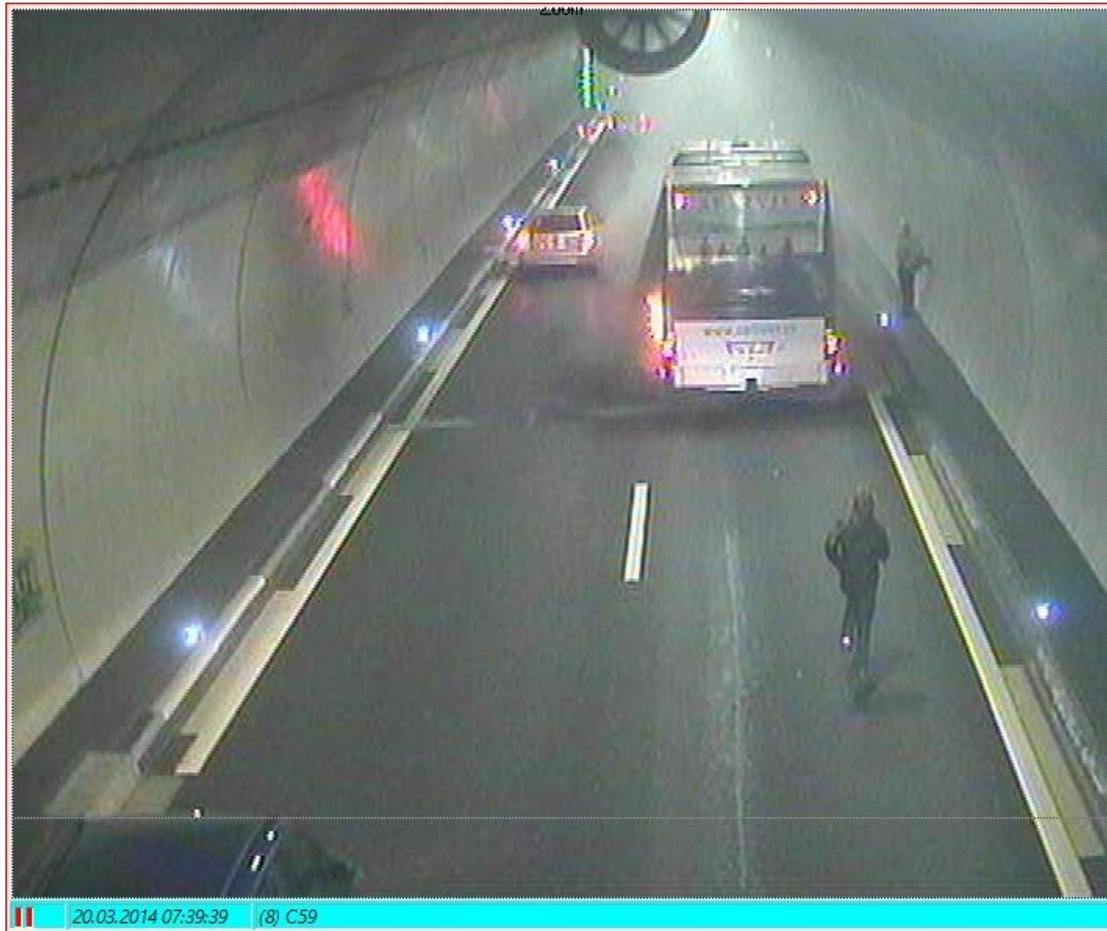
07h39m24s
Départ pour
aller chercher
de l'aide,
 $t = 3m34s$

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



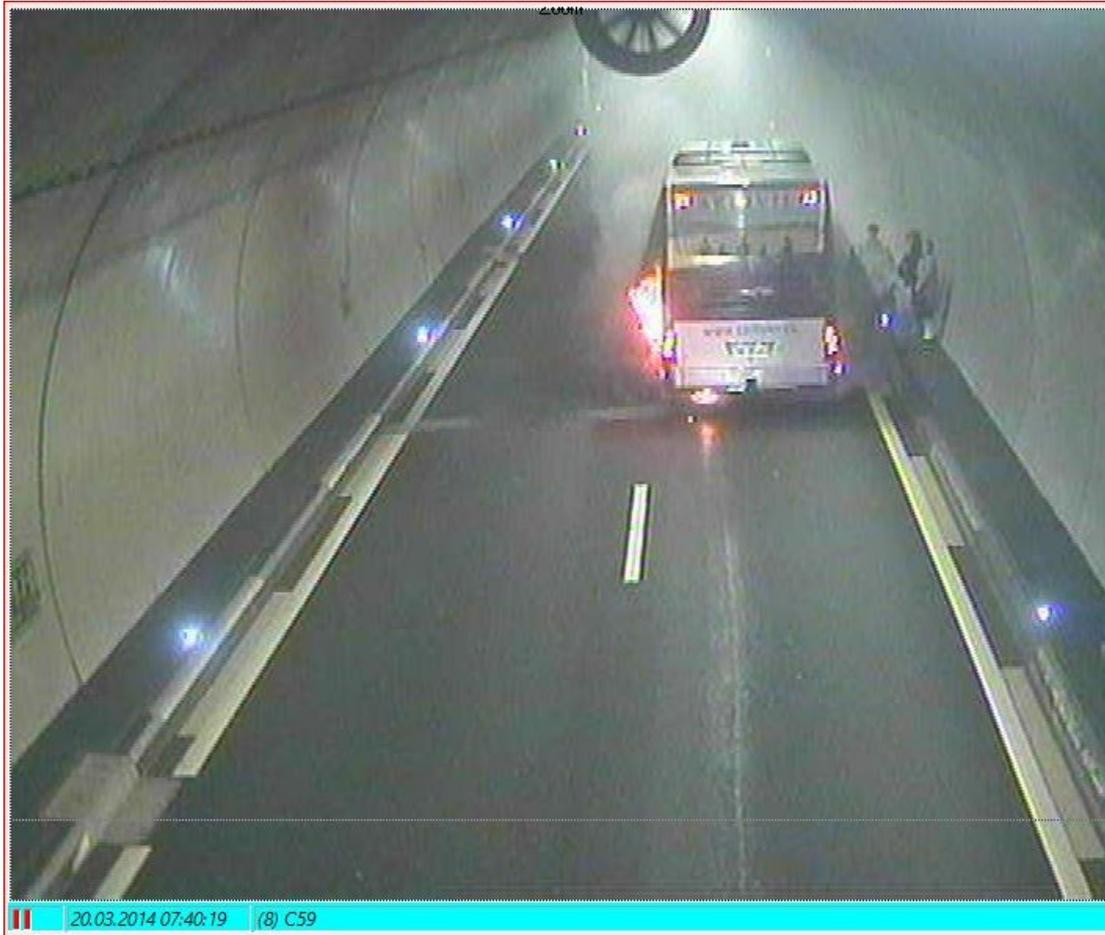
07h39m39s
Sortie du
chauffeur,
retour de
l'aide-
chauffeur,
t = 3m49s

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h40m19s
Sortie des
passagers, le
trafic est
totalement
interrompu.
t = 4m29s

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



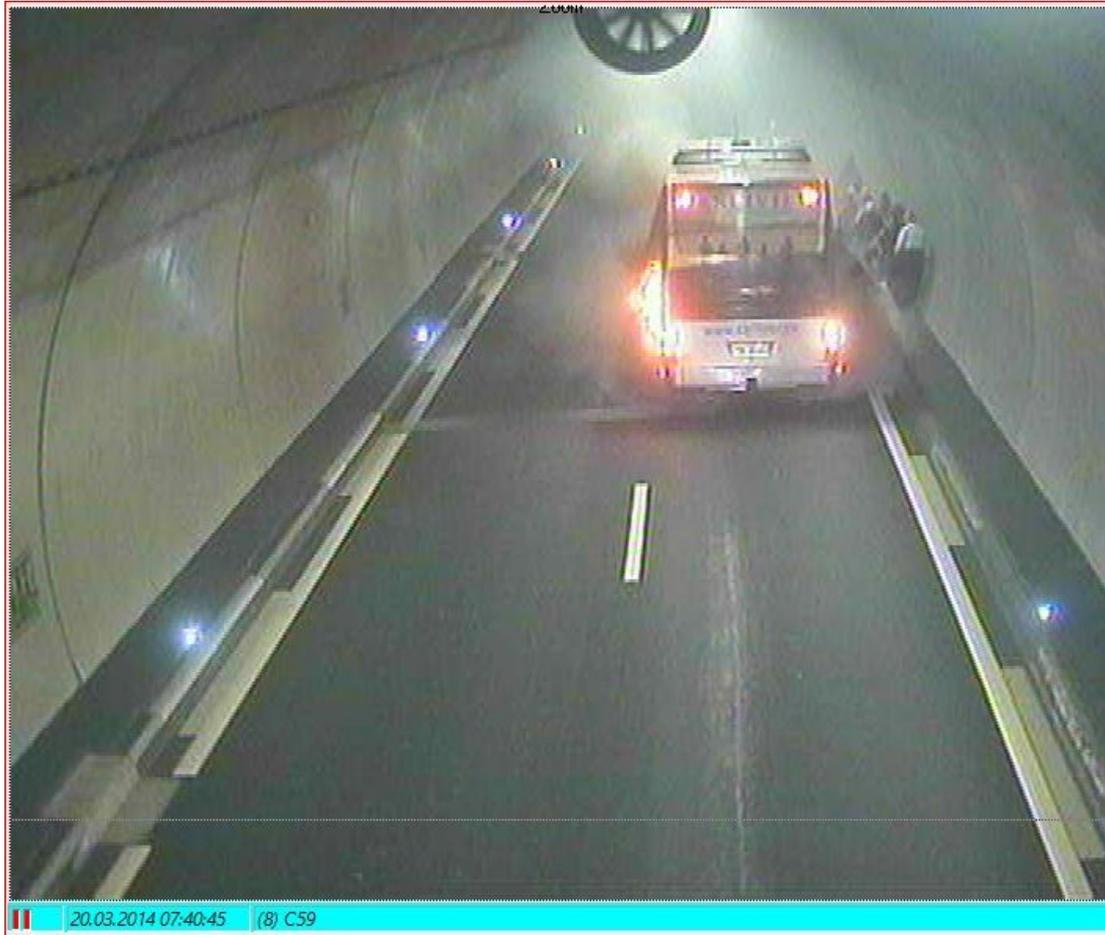
07h40m32s
Sortie des
passagers,
apparition du
policier en
civil,
 $t = 4m42s$

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



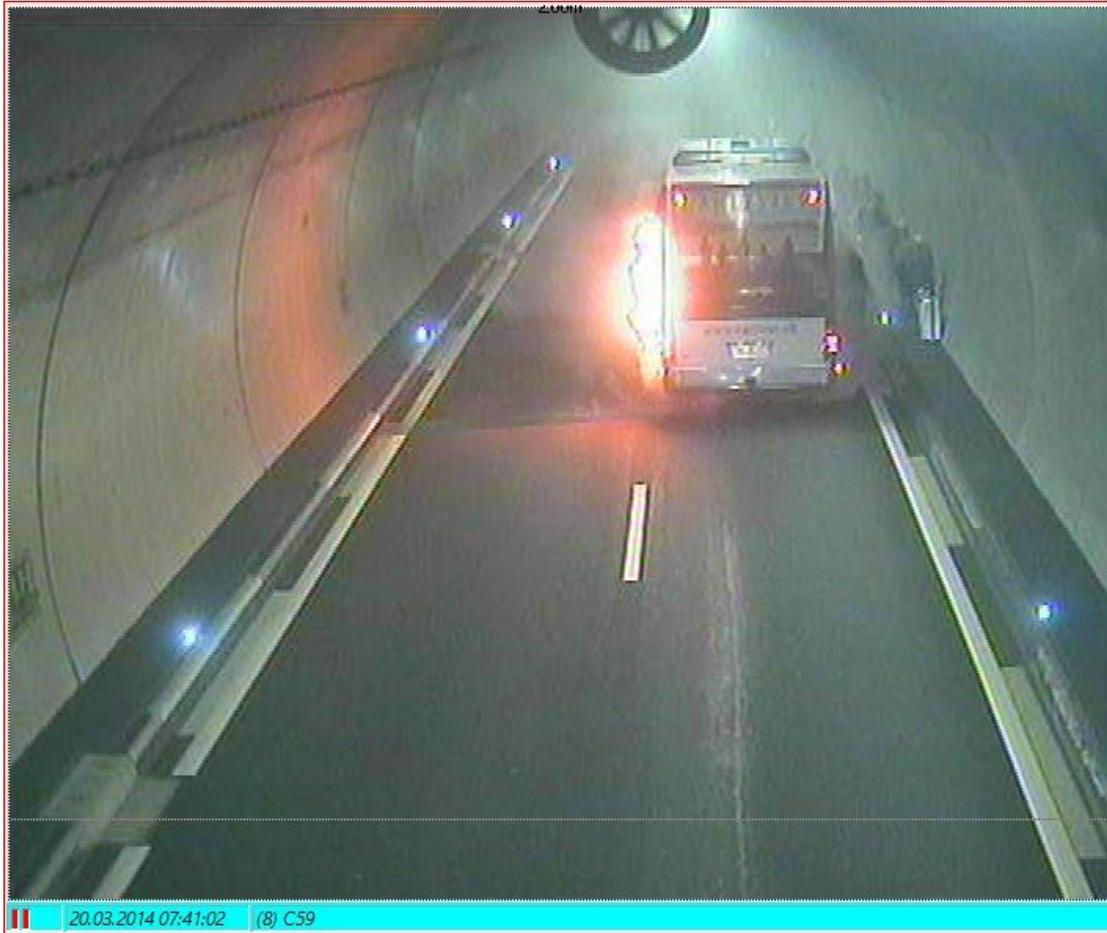
07h40m45s
Départ des
passagers en
direction d'une
galerie
piétons,
 $t = 4\text{m}55\text{s}$

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h41m02s
Suite de
l'évacuation
des
passagers,
t = 5m12s

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h41m59s
Nouvelle
observation de
la situation,
 $t = 6m09s$

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



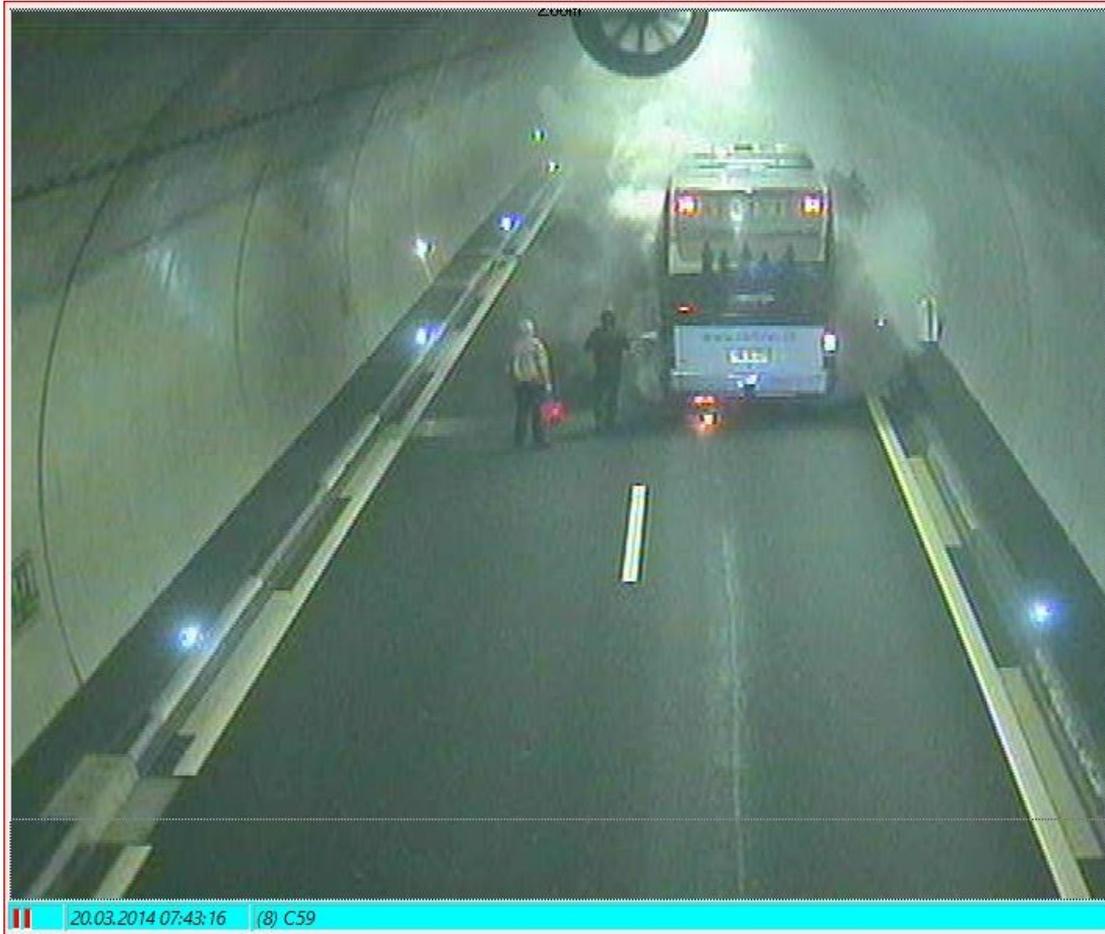
07h43m04s
Début de la
tentative
d'extinction,
 $t = 7m14s$

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



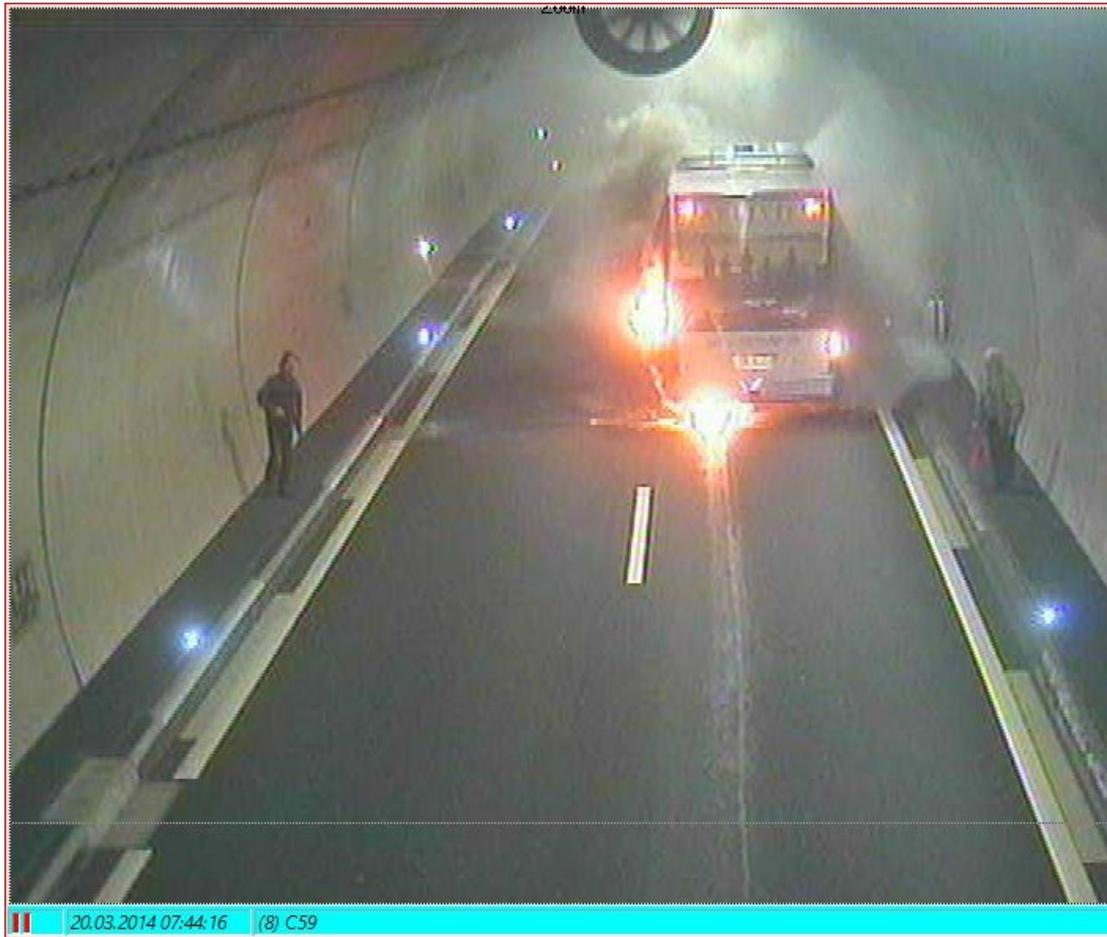
07h43m16s
Tentative
d'extinction,
t = 7m26s

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



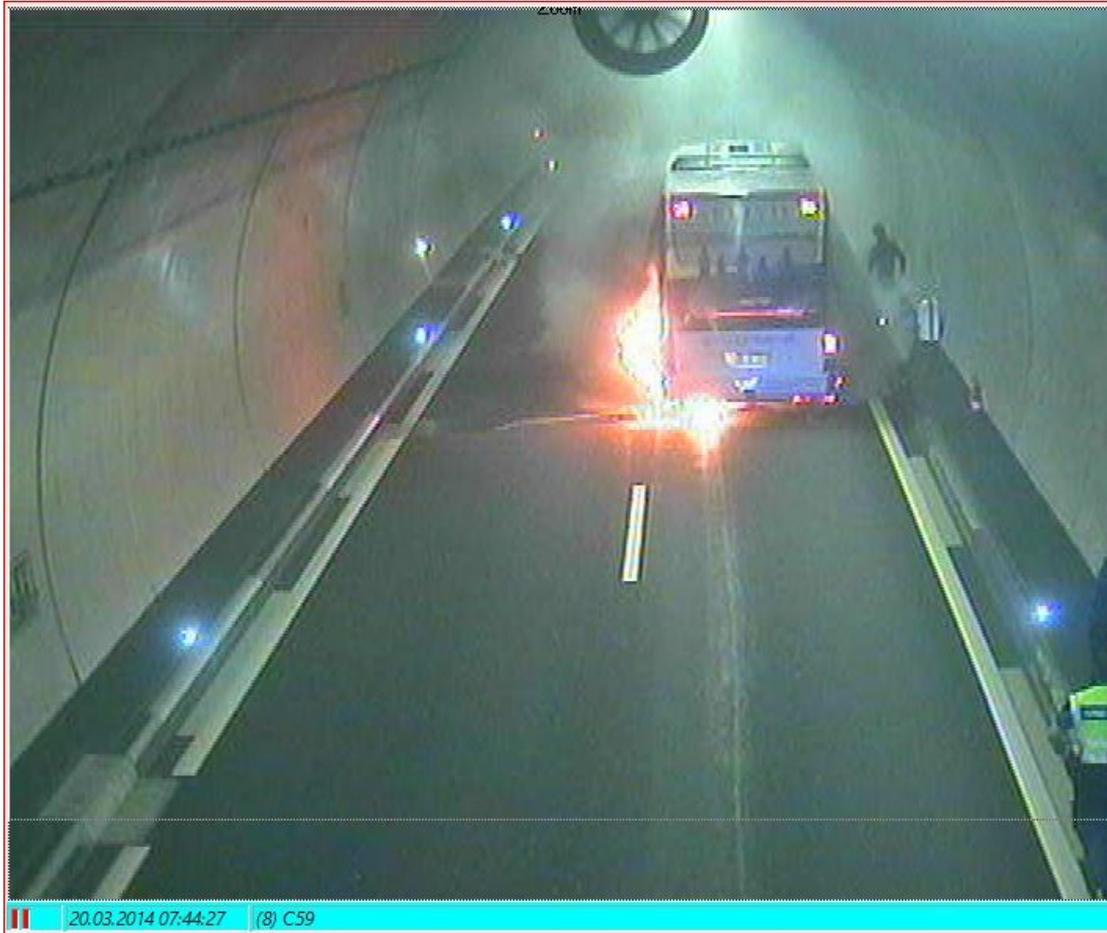
07h44m16s
Echec de
l'extinction,
fuite du
chauffeur et de
son aide,
t = 8m26s

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



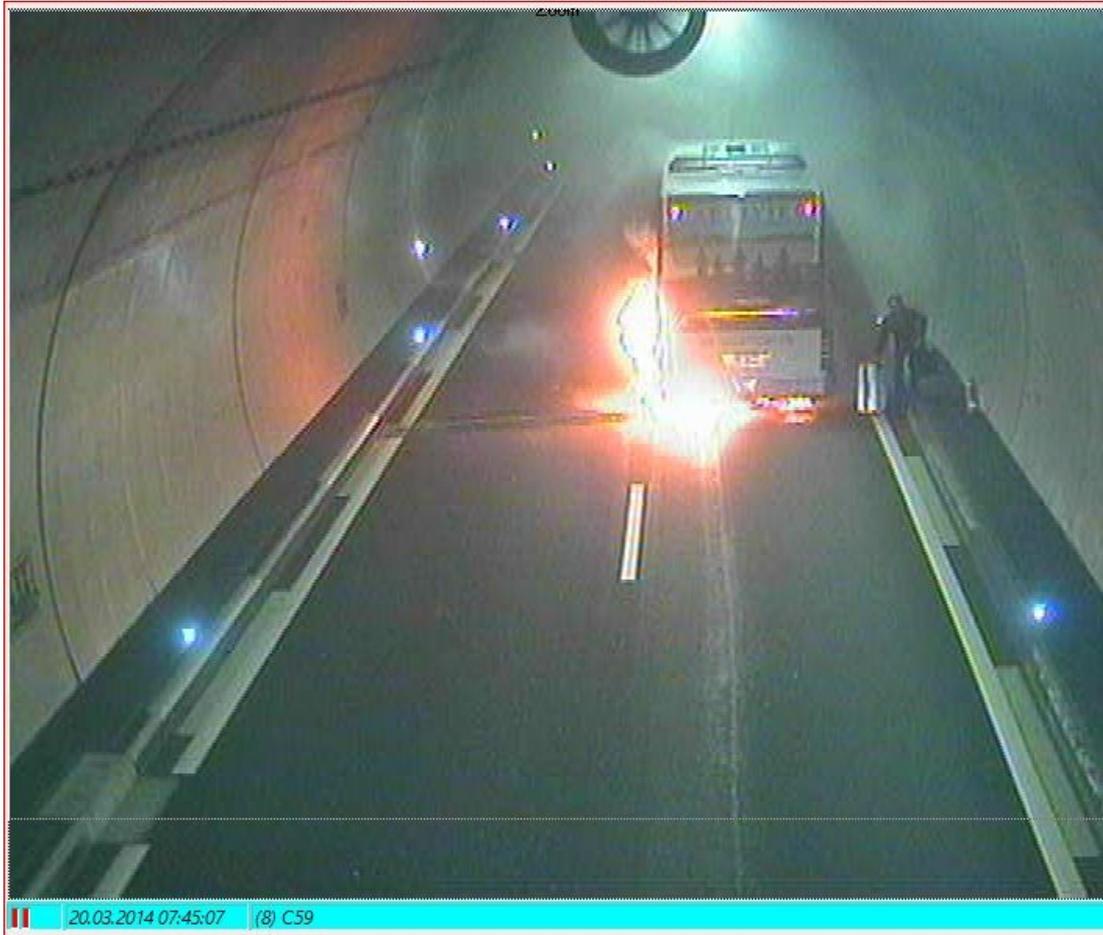
07h44m27s
Augmentation
de la force du
sinistre,
 $t = 8m37s$

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h45m07s
Départ de
l'aide-
chauffeur,
t = 9m17s

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h47m24s
Embrassement
général, chute
de l'éclairage,
t = 11m34s

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h49m55s
Extension de
l'incendie,
embrasement
du carburant
écoulé,
t = 14m05s

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h51m24s
Embraselement
dans le
caniveau
fendu, chute
des câbles,
t = 15m34s

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h51m34s
Explosion:
réservoir?
Pneu?
t = 15m44s

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



07h55m12s
Paroxysme de
l'incendie,
t = 19m22s

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



08h00m39s
Très fort
dégagement
de fumées,
t = 24m49s

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



08h11m25s
Arrivée des
hommes du
service du feu,
t = 35m35s

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules



08h12m52s
Début de
l'extinction,
t = 37m02s

Caméra 50 m avant
le lieu de
l'événement

20.03.2014 08:12:52 (8) C59



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules





3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un exemple: incendie du 20 mars 2014 dans le tunnel d'Arrissoules

Bilan de l'incendie:

- 4 passagers très légèrement incommodés par la fumée.
- Intervention d'env. 80 personnes (police, pompiers, services sanitaires, service d'entretien, OFROU), sous le commandement de la police.
- Intervention d'une entreprise spécialisée pour décontaminer l'ensemble du tube touché.
- 6 semaines de fermeture du tube autoroutier incendié.
- Env 3.15 mio de francs suisses de dégâts: remplacement de tous les équipements électromécaniques sur 2 km de tunnel, réfection de 50 m de voûte, de revêtement et de caniveau.
- Conséquences à moyen et long terme encore indéterminées.



3. Stratégie en matière d'auto-sauvetage

3.3 Un 2^e exemple: une fermeture d'autoroute à Genève





**Merci pour
votre
attention**