

Date de dépôt : 13 avril 2016

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. Marc Falquet : Tranchée couverte de Vézenaz : n'attendons pas un nouveau drame avant d'améliorer la visibilité et la signalisation des barrières

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 18 mars 2016, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

En juillet 2015, suite à un accident à l'intérieur de la tranchée couverte de Vézenaz, les services de sécurité ont actionné la fermeture de la barrière aux deux entrées du tunnel. Un motocycliste surpris a été tué en heurtant une barrière. Au même moment, un automobiliste a également heurté la barrière qui venait d'être abaissée à l'autre entrée.

Le 28 janvier 2016, les barrières sont fermées à nouveau, suite à un accident dans la tranchée. Deux voitures heurtent alors les barrières à chaque entrée.

Il n'est peut-être pas indispensable d'attendre les conclusions « d'une expertise » pour modifier et améliorer la signalisation des barrières, puisque depuis juillet 2015 la fermeture desdites barrières a tué une personne et causé au moins trois autres accidents avec des voitures.

Par ailleurs, dire que le « dispositif de sécurité respecte les normes » est pour le moins déplacé au vu du drame et des accidents survenus en moins de six mois.

Les usagers qui empruntent régulièrement la tranchée couverte se rendent compte de l'extrême dangerosité due au manque de visibilité des barrières.

A ce jour, le dispositif de sécurité n'a pourtant toujours pas été amélioré.

Mes questions sont les suivantes :

- 1. Est-il nécessaire d'attendre un nouveau drame avant d'effectuer les améliorations indispensables pour la visibilité et la signalisation des barrières ?*
- 2. Aujourd'hui, comment est gérée la fermeture des barrières en cas d'accident à l'intérieur de la tranchée couverte ?*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Face à ces douloureuses circonstances, notre Conseil s'exprime avec retenue. Toute sa compassion va bien entendu à la famille et aux proches de la victime de ce malheureux accident.

Les tunnels et tranchées couvertes du canton sont équipés de dispositifs électromécaniques et de sécurité qui gèrent la qualité de l'air, les éclairages et l'ensemble des processus liés à la sécurité des usagers, comme la gestion des alertes et de la ventilation en cas d'incendie.

Par l'intermédiaire de logiciels qui traitent en temps réel les vidéos des caméras de surveillance du tunnel, le moindre incident, comme un véhicule à l'arrêt, est détecté. S'enclenche alors une procédure automatique : en premier lieu et simultanément les feux se mettent au clignotant et une alarme est remontée au Centre autoroutier de surveillance du trafic et de gestion opérationnelle des routes nationales (CASTOR). Les opérateurs de la police routière ont alors la possibilité de stopper la procédure s'ils détectent par l'intermédiaire des caméras de surveillance que c'est une fausse alarme (comme par exemple la présence d'un oiseau ou d'une ombre portée). Dans le cas où CASTOR ne juge pas nécessaire de l'interrompre, la procédure de fermeture du tunnel est enclenchée. Cette procédure se poursuit après cinq secondes par la mise au rouge du feu de signalisation à l'entrée du tunnel et la signalisation avancée « tunnel fermé » s'allume. C'est dix seconde après cette mise au rouge, qui interdit aux véhicules d'entrer dans le tunnel, que la barrière se ferme et que simultanément les feux-flash disposés sur cette barrière se mettent en fonction.

Pour le tunnel de Vézenaz, au cours de l'année 2015, 91 fermetures ont eu lieu, dont 15 programmées et 76 suite à la détection automatique d'incident (DAI). Les barrières ont été percutées deux fois pendant la même période, soit de l'ordre de deux fois sur cent fermetures. Au cours de l'année 2014, 142 fermetures ont eu lieu, dont 30 programmées et 112 suite à la détection automatique d'incident (DAI). Les barrières ont été percutées trois fois

pendant la même période, soit également de l'ordre de deux fois sur cent fermetures.

La mise en place de ces barrières, décidée par le canton, se justifie par la nécessité, d'une part, de protéger les ouvriers lors des entretiens programmés ou le personnel lors des interventions de secours et, d'autre part, pour éviter des sur-accidents qui ont des conséquences désastreuses lorsqu'ils se produisent dans un tunnel.

Une enquête a été menée par la police. Cette dernière vient de transmettre son rapport au procureur chargé de la procédure. Son contenu ne peut toutefois pas encore être dévoilé.

Au regard de ce qui précède, et malgré l'émotion que soulève cet accident, notre Conseil ne peut à ce stade préjuger des conclusions du rapport. Dès lors, il ne serait pas judicieux de mettre en place des mesures qui pourraient *in fine* ne pas répondre aux conclusions que l'enquête recommandera. Nous serons néanmoins particulièrement attentifs à ce que nos services procèdent, avec toute la célérité requise, à la mise en œuvre des mesures de nature à améliorer la visibilité et la signalisation des barrières, ou d'autre nature dès lors que de telles mesures auront été précisément identifiées.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP