

Le tunnel de l'A 14 se protège du feu

L'énorme chantier de mise aux normes du tunnel de La Défense, fréquenté quotidiennement par 100 000 véhicules, sera terminé l'an prochain. Des centaines d'ouvriers sont actuellement occupés à tapisser les parois de plaques antifeu.



LA DÉFENSE, JEUDI SOIR. Quatre nuits par semaine, le tunnel de l'A 14 est interdit à la circulation et se transforme en un énorme chantier de 4 km. Entre 150 et 200 personnes y travaillent. Elles fixent des plaques de silicate de calcium avec des ventouses de vitrier (en haut à gauche). Ces plaques sont découpées sur place (ci-dessus à gauche) et posées à l'aide de camions équipés de plates-formes élévatoires (ci-dessus à droite) au plafond et sur les murs en béton. Les travaux, dont le but est de faciliter l'intervention des professionnels et de renforcer la sécurité des automobilistes, devraient être terminés fin octobre 2012. (LP/F.H.)

Comme chaque soir de fermeture depuis un an, le souterrain du tunnel A 14-A 86, interdit la nuit aux automobilistes, se transforme en gigantesque chantier de 4 km. Dès 22 heures, un convoi de camions de 200 m de long s'ébranle de la « base vie », située près de l'échangeur autoroutier A 14-A 86 pour se diriger sur le site, sous les tours du quartier d'affaires de La Défense. Entre 150 et 200 personnes travaillent de nuit, quatre fois par semaine, pour poser des milliers de plaques antifeu avec des ventouses de vitrier. Il fait chaud et une odeur de gazole rend l'air du tunnel difficilement respirable : les moteurs des camions et des engins de levage tourment sans interruption pendant les travaux. Heureusement, les ouvriers portent des masques, mais pas les conducteurs...

D'ici à la fin 2012, 250 000 m² de parois antifeu seront posées dans le tunnel de l'autoroute A 14 et une partie de l'A 86, entre le pont de Neuilly et Nanterre, en passant sous le quartier de La Défense et les Terrasses de Nanterre. Ce chantier titanesque, lancé le 31 août 2010, durera deux ans. Dans la nuit de jeudi à vendredi dernier, la 100 000^e plaque antifeu a été fixée sur les murs de béton du tunnel.

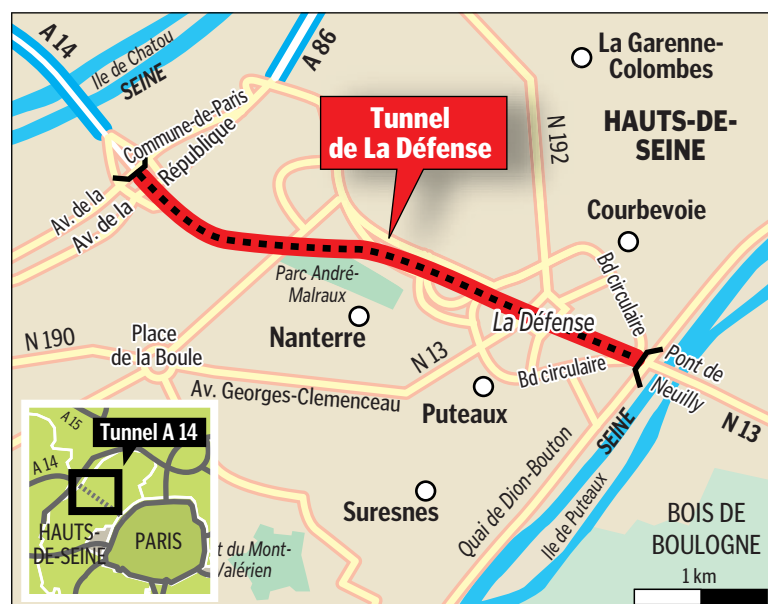
Des équipements de sécurité et cinq issues de secours en plus

Fabriquées en Belgique, ces plaques en silicate de calcium sont spécialement conçues pour la protection incendie des structures en béton des tunnels. Elles recouvrent notamment

ceux du Fréjus, et du Parc des Princes à Paris, ou encore une partie du tunnel du périphérique au niveau de la porte des Lilas. Des camions équipés de plates-formes élévatoires permettent aux ouvriers de coller, percer et fixer les plaques au plafond du tunnel. Celles-ci sont découpées sur place dans les zones les plus complexes à recouvrir, notamment entre les poutres. Les quatre plus gros camions, disposant d'une plate-forme de 40 m² et d'un système de huit perceuses automatisées, permettent de couvrir une surface de 150 m² en une seule nuit. La protection des parois n'est qu'une des mesures prises pour la remise à niveau de ce tunnel, fréquenté par 100 000 véhicules par jour, pour répondre à la réglementation obéissant au décret du 24 juin 2005. Cette infrastructure routière unique en France, puisqu'elle passe sous le plus

grand quartier d'affaires d'Europe, est dotée de nouveaux équipements de sécurité et de nouvelles issues de secours. Une liaison radio, utilisée par les professionnels (maintenance,

secours) pour communiquer entre eux, permettra aussi d'intervenir sur les ondes radios grand public afin d'alerter les automobilistes en cas d'accident. FLORENCE HUBIN



« L'objectif est d'inciter les automobilistes à s'auto-évacuer »

VINCENT ROUCOU-DAVID de la Direction des routes d'Ile-de-France

Quels sont les objectifs des travaux de modernisation des 22 tunnels franciliens, dont fait partie celui de La Défense ?
VINCENT ROUCOU-DAVID. Le programme a plusieurs buts : gagner du temps sur la détection des incidents, éviter de piéger des gens dans le tunnel, inciter les automobilistes à s'auto-évacuer et faciliter l'intervention des professionnels, services de secours ou techniciens.

Quels sont les nouveaux moyens et équipements mis en œuvre ?
Un réseau très haut débit a été déployé, et plus de 300 caméras installées dans la zone de La Défense pour détecter les incidents. Des barrières automatiques ont été mises en place aux entrées du

tunnel. Pour encourager l'auto-évacuation par les issues de secours, elles sont équipées de signaux lumineux et sonores. Car souvent, le premier réflexe des automobilistes n'est pas forcément de quitter leur véhicule pour rejoindre les issues de secours. L'éclairage du tunnel a aussi été remis à niveau. Et la capacité de ventilation est augmentée : le nombre de ventilateurs a été multiplié par deux dans le tunnel de l'A 14.

En quoi le tunnel de La Défense est-il différent des autres ?
C'est le plus long de la région, mais aussi le plus complexe, parce que s'y croisent deux autoroutes, l'A 14 et l'A 86, avec deux échangeurs et quatorze bretelles d'accès. La

circulation des poids lourds y est interdite depuis août 2008.

Quel est le calendrier des travaux ?
Entre mi-2009 et mi-2010 ont été installés les systèmes de détection avec les caméras et les barrières automatiques, ainsi que les signaux lumineux et sonores pour les issues de secours. La gestion technique centralisée et le déploiement du réseau sur site sont opérationnels depuis mars 2011. Les travaux de protection au feu, de ventilation, d'électricité et la création des nouvelles issues ont démarré le 31 août 2010 et devraient s'achever en octobre 2012.

PROPOS RECUEILLIS PAR F.H.

CLÉS

- 4 km de longueur, le tunnel A 14-A 86, ouvert en 2003, est le plus long d'Ile-de-France.
- 15 barrières de fermeture télécommandées permettent d'empêcher l'accès des automobilistes à la zone d'accident et de faciliter l'arrivée des secours.
- 15 km de voies au total entre le pont de Neuilly et l'autoroute A 86 à Nanterre auront été remis aux normes d'ici à 2013.
- 72 ventilateurs supplémentaires ont été installés, multipliant par deux la capacité de désenfumage du tunnel.
- 73 issues de secours (dont 5 nouvelles) signalées par des éclairages (et des sirènes sonores

- déclenchées en cas de danger) sont accessibles tous les 200 m. Ainsi, en cas d'incident, les automobilistes se trouvent toujours à moins de 100 m d'une sortie de secours.
- 156 M€ de travaux seront nécessaires pour la mise aux normes de l'axe A 14-A 86 entre La Défense et Nanterre.
- 360 caméras ont été fixées tous les 50 m le long du tunnel.
- 100 000 véhicules circulent chaque jour dans le tunnel de l'A 14-A 86.
- 100 000 m² de plaques antifeu ont déjà été posées sur un total de 248 000 m² à protéger (500 000 m² pour les 22 tunnels d'Ile-de-France).