

## **Montréal 1995**

### Détecteurs

La détection automatique d'incident connaît un large développement. La détection des incidents peut être simplifiée par l'utilisation de la télévision en circuit fermé. Les systèmes de détection d'incendie peuvent être installés dans les tunnels de grande longueur, de configuration complexe ou empruntés par des véhicules transportant des matières dangereuses, où il est nécessaire d'être alerté rapidement ou de connaître de façon précise l'endroit où l'incendie s'est déclaré. Les détecteurs sont également très utiles dans les tunnels non surveillés pourvus d'une ventilation transversale ou semi-transversale, car sinon les capteurs de CO et d'opacité utilisés pour la ventilation normale déclenchent automatiquement le soufflage maximal d'air frais. Cette opération est contraire à l'opération d'urgence (en cas d'incendie) qui réduit ou stoppe le soufflage d'air frais et démarre l'aspiration de la fumée. Les détecteurs d'incendie sont donc utilisés dans ce but dans de nombreux pays.

### Sprinklers

Aucun pays européen n'utilise des sprinklers de façon courante. Au Japon, ils sont utilisés dans les tunnels de grande longueur ou à fort trafic, pour refroidir les véhicules en feu.

L'utilisation de sprinklers n'est pas recommandée pour les raisons suivantes :

- l'entretien peut être coûteux,
- ils sont difficiles à manœuvrer manuellement,
- leur efficacité est faible sur les incendies à l'intérieur des véhicules,
- l'eau peut provoquer une explosion en présence d'essence et d'autres substances chimiques si on ne lui ajoute pas des additifs appropriés,
- la vapeur d'eau peut blesser les personnes,
- la visibilité est réduite,
- la couche de fumée est refroidie ou déstratifiée, si bien qu'elle peut recouvrir l'ensemble du tunnel.

Par conséquent, les dispositifs d'arrosage ne doivent pas être utilisés dans la zone d'incendie avant que toutes les personnes aient été évacuées.

## **6.3 Détection des incendies**

### 6.3.1 But des détecteurs d'incendie

Les détecteurs automatiques d'incendie dans les tunnels routiers sont conçus pour détecter des incendies de véhicules aussi rapidement que possible, afin que les équipements et les procédures de sécurité puissent être déclenchés directement. Les buts immédiats sont les suivants :

- informer les usagers de l'existence d'un incendie pour qu'un délai suffisant soit disponible pour l'auto-évacuation et les opérations de secours ;
- passer l'exploitation du tunnel (contrôle du trafic et systèmes de ventilation) sur le mode incendie.

## **Montreal 1995**

### Detectors

There is significant, ongoing development in the field of automatic incident detection. Detection of incidents can be simplified by means of CCTV monitoring. Fire detection systems can be used in tunnels that are long, complicated or that allow passage of vehicles carrying dangerous goods, and where it is necessary to have a quick alarm or to know the exact location of the fire. Fire detectors are also very helpful in unmanned tunnels with transverse or semi-transverse ventilation, because without them, the CO and opacity sensors used for normal ventilation would automatically activate the fresh air supply at maximum capacity. This operation is contrary to emergency (fire condition) operation, which reduces or stops fresh air and starts smoke extraction. Therefore, fire detectors are used for this application in many countries.

### Sprinklers

No European country uses sprinklers on a regular basis. In Japan, sprinklers are used in long and heavily traveled tunnels to cool down vehicles on fire.

Sprinklers are normally not recommended in road tunnels for the following reasons:

- maintenance can be costly
- sprinklers are difficult to manually operate
- sprinkler efficiency is low for fires inside vehicles
- water can cause explosions with petrol and other chemical substances if not combined with appropriate additives
- vaporised steam can hurt people
- visibility is reduced
- the smoke layer is cooled down and de-stratified, so that it may cover the whole tunnel.

As a consequence, sprinklers must not be used in the area of the fire before all people have been evacuated.

## **6.3 Fire Detection**

### 6.3.1 Purpose of Fire Detectors

Automatic fire detectors in road tunnels are designed to detect vehicle fires as quickly as possible so that safety equipment and procedures can be directly activated. The immediate aims are to:

- inform tunnel users of the fire incident so that a sufficient time span is available for effective self-evacuation and rescue operations,
- modify tunnel operations (traffic control and ventilation systems) to fire mode.

Les recherches sont centrées actuellement sur l'amélioration du temps de réaction des détecteurs d'incendie et la mise en oeuvre de systèmes vidéo pour la détection des incendies.

Le chapitre 10 donne une liste de références détaillées concernant les détecteurs [28 ; 32 ; 33 ; 34 ; 35 ; 36 ; 37].

### 6.3.2 Paramètres des détecteurs d'incendie

#### **Généralités**

Les détecteurs d'incendie installés dans les tunnels routiers sont conçus pour résister aux conditions environnementales suivantes :

- vitesses de l'air supérieures à 10 m/s,
- mauvaise visibilité due aux échappements diesel et aux particules provenant de l'abrasion des pneus et de la surface de la chaussée,
- concentrations accrues et variables à court terme du monoxyde de carbone (CO), dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), oxydes d'azote et hydrocarbures,
- modification des intensités d'éclairage des phares,
- chaleur des moteurs et fumées chaudes,
- interférences électromagnétiques (courant électrique, câble, radio mobile),
- composition mixte du trafic (voitures, camionnettes, poids lourds, bus et camions-citernes), qui a pour conséquence une obstruction à degrés divers de la section transversale du tunnel,
- fluctuation des pressions résultant d'un trafic en mouvement.

Il est en outre impératif que l'équipement de détection incendie/alarme soit d'un prix raisonnable et d'un entretien facile.

On trouvera au chapitre 10 une liste des références détaillées concernant les détecteurs incendie en environnement tunnel [28 ; 32 ; 33 ; 34 ; 35 ; 36 ; 37 ; 38 ; 39 ; 40 ; 41 ; 42 ; 43 ; 44 ; 45].

#### **Paramètres dictés par les règlements et normes**

Les règlements et normes internationaux spécifient les paramètres suivants pour les détecteurs automatiques d'incendie (Tableau 6.2) :

- Temps maximal pour détecter un incendie  
Les incendies dramatiques récents ont montré que les délais de détection doivent être courts. D'une façon générale, les détecteurs doivent déclencher les alarmes aussi vite que possible (de façon idéale dans les 60 secondes qui suivent le déclenchement de l'incendie) [32].
- Détermination du lieu de l'incendie  
La localisation spécifique de l'incendie dans le tunnel doit être déterminée dans une fourchette d'environ 10 mètres (Autriche) [33] et 50 mètres (Allemagne) [32].

Research work is currently focused on improving the reaction time of fire detectors and implementing CCTV systems for fire detection.

A list of detailed reference material regarding automatic fire detectors can be found in Section 10 [28; 32; 33; 34; 35; 36; 37].

### 6.3.2 Fire Detector Parameters

#### **General**

Fire detectors in road tunnels must be designed to withstand the following environmental conditions:

- air velocities up to 10 m/s;
- impaired visibility resulting from diesel exhaust fumes and abrasive wear stemming from tires and the road surface;
- increased and short-term fluctuating concentrations of carbon monoxide (CO), carbon dioxide (CO<sub>2</sub>), nitrogen oxides and hydrocarbons;
- changing headlight intensities;
- engine heat and hot fumes;
- electromagnetic interferences (i.e., power current, cable, mobile radio);
- mixed vehicular traffic (i.e., cars, small lorries, heavy load lorries, buses and tankers) that will result in varying degrees of tunnel cross section obstruction;
- fluctuating pressure loads resulting from moving traffic.

Furthermore, it is imperative that the fire detection/alarm installation be reasonably priced and simple to maintain.

A list of detailed reference material regarding fire detectors in tunnel environments can be found in Section 10 [28; 32; 33; 34; 35; 36; 37; 38; 39; 40; 41; 42; 43; 44; 45].

#### **Parameters Dictated by Codes and Standards**

The following parameters for automatic fire detectors are specified in national and international codes and standards (Table 6.2):

- Maximum time for a fire to be detected  
Recent fire disasters have indicated the need for short detection periods. In general, fire detectors should activate alarms as soon as possible (ideally within 60 seconds of the fire breaking out [32]).
- Determination of the fire site  
The specific location of the fire within the tunnel must be determined to within approximately 10 metres (Austria) [33] and 50 metres (Germany) [32].

- Puissance minimale d'incendie à détecter  
Les détecteurs automatiques doivent détecter des petits incendies d'une puissance thermique comprise entre 1,5 MW et 5 MW. Cette fourchette couvre les incendies de moteur et les incendies complets de voiture ainsi que les stades initiaux des incendies majeurs (par exemple un camion et son chargement).

Les puissances d'incendie et les quantités de fumée dégagées dans les incendies réels (par exemple un incendie de camion de 30 MW) données dans les recommandations pour le dimensionnement des usines de ventilation et des revêtements de tunnel ne conviennent pas pour dimensionner des installations d'alarme incendie automatique, celle-ci devant être déclenchée bien avant que l'incendie n'atteigne sa pleine ampleur. Ainsi, par exemple, la directive autrichienne RVS 9.282 [33] indique qu'une alarme fiable doit être donnée alors que l'incendie est encore en train de couvrir.

En outre, des données faisant correspondre la charge d'incendie avec la puissance thermique sont fournies dans les règlements et normes. Par exemple, le RABT [32] fait correspondre une puissance thermique de 5 MW (incendie de voiture) à la combustion de 20 litres d'essence sur une surface de 4 m<sup>2</sup>.

- Méthodes de détection approuvées (par ex. [32 ; 33]).
- Emplacements de fixation des alarmes incendie (par ex. [32]).
- Division du tunnel en sections ou zones d'alarme, de telle sorte que les autres sections puissent continuer à fonctionner si l'installation d'alarme incendie est détruite dans une section [32 ; 33].
- Paramètres permettant de déterminer quels tunnels doivent être équipés d'une alarme incendie automatique (par exemple, longueur du tunnel, tunnels avec ventilation mécanique, tunnels qui ne sont pas surveillés en permanence, tunnels courts avec trafic particulièrement dense) [32 ; 33 ; 34 ; 35 ; 36].

Les paramètres inclus dans certains règlements et normes sont extrêmement détaillés (par exemple, Allemagne [32], Autriche [33]). D'autres cas indiquent seulement quels sont les tunnels à pourvoir d'une détection automatique d'incendie. Les données techniques concernant ce système doivent être traitées par les experts chargés de la conception de ce tunnel particulier (par exemple, procédure en France [34]).

En plus du type de détecteur incendie qui sera utilisé (par exemple, alarme maximale et différentielle), les équipements servant à surveiller le trafic (par exemple, appareils de mesure du CO et de la visibilité, caméras vidéo) devraient aussi être utilisés pour détecter les incendies (RABT [32], Directive suisse de ventilation [36]).

- Minimum fire load to be detected  
The automatic fire detectors should be capable of detecting small fires with heat release rates in the range of 1.5 MW to 5 MW. This range covers engine and full-scale car fires as well as the initial stages of major fires (e.g. lorry with load).

Fire loads and smoke quantities for full-scale fires (e.g. a 30 MW lorry fire) provided in the codes of practice for sizing ventilation plants and tunnel linings are not appropriate for sizing automatic fire alarm installations, because fire alarms must be activated long before the fire reaches full-scale. Thus, for example, the Austrian guideline RVS 9.282 [33] indicates that a reliable alarm is required during the smouldering stage of the fire.

In addition, data relating fire load to heat release rate are supplied in the codes and standards. For example, RABT [32] relates a heat release rate of 5 MW (car fire) to a fire involving 20 litres of petrol over an area of 4 square metres.

- approved detection methods (e.g. [32; 33]);
- assembly points for fire alarms (e.g. [32]);
- division of the tunnel into alarm sections or zones, so that the other sections remain capable of functioning should the automatic fire alarm installation in one section be destroyed [32; 33];
- details pertaining to which tunnels should be provided with automatic fire alarm installations (e.g. length of tunnel, tunnels with mechanical ventilation, tunnels that are not permanently monitored by personnel, short tunnels with particularly high traffic densities) [32; 33; 34; 35; 36] .

The parameters included in some codes and standards are extremely detailed (e.g. Germany [32], Austria [33]). Other cases simply state which tunnels must be provided with automatic fire detection. Technical data related to such a fire alarm system is expected to be handled by the design experts for that particular tunnel (e.g. procedure in France [34]).

In addition to the type of fire detector to be used (e.g. maximum and differential alarm), equipment used to monitor normally-flowing tunnel traffic (e.g. CO and visibility measuring units and video cameras) should also be used to detect fires (RABT [32], Swiss Ventilation Guideline [36]).

Les emplacements possibles pour fixer les détecteurs incendie sont le plafond au-dessus de l'espace de circulation (capteurs de température de l'air, par ex. RABT [32]) et la zone du piédroit proche du plafond (capteurs à infrarouges, par exemple, Japon [38 ; 45]).

On trouvera au chapitre 10 une liste détaillée des références concernant les paramètres des détecteurs d'incendie décrits dans des règlements [32 ; 33 ; 34 ; 35 ; 36].

### **Autres paramètres**

Les installations d'alarme incendie automatique doivent aussi respecter les paramètres suivants :

- Selon RABT [32], l'incendie de projet correspond à un incendie de 20 litres d'essence sur une surface de 4 m<sup>2</sup>. Avec des vitesses de l'air allant jusqu'à 3 m/s, le temps maximal de réaction à cet incendie est de 60 secondes [32].
- Dans le cas d'un système de ventilation transversal ou semi-transversal, l'incendie doit être localisé à 50 mètres près [32].
- Sécurité contre les fausses alertes  
Le système d'alarme incendie automatique doit présenter une garantie contre les fausses alarmes déclenchées par des sources éventuelles de perturbation. En fonction de la méthode de détection, l'apparition de fausses alertes peut être réduite :
  - Par la communication chronologique des valeurs mesurées en cas d'incendie (comme par ex. en Suisse [36]), où la Directive sur la Ventilation prescrit un temps de notification de 10 s pour les mesures de température, de visibilité, de CO et de vitesse de l'air.
  - Dans le cas de détecteurs de gaz, par une faible sensibilité à d'autres composants gazeux présents dans la zone de circulation.
  - Dans le cas des détecteurs par rayons infra-rouges, par une faible sensibilité à d'autres sources de rayonnements telles que chaleur des moteurs, gaz d'échappement chauds et lumière des phares [38 ; 45].

Possible assembly points for fire detectors include the tunnel ceiling above the vehicle clearance zone (sensors for air temperature, e.g. RABT [32] ) and the tunnel sidewall close to the ceiling (infrared sensors, e.g. Japan [38; 45] ).

A list of detailed reference material regarding fire detector parameters described in codes can be found in Section 10 [32; 33; 34; 35; 36].

### ***Other Parameters***

Automatic fire alarm installations within a tunnel should also adhere to the following parameters:

- According to RABT [32], the design fire is a fire involving 20 litres of petrol over an area of 4 square metres. With air velocities of up to 3 m/sec, the maximum response time to this fire is 60 seconds [32].
- For semi-transverse and transverse ventilation systems, the fire site must be identified to within 50 metres [32].
- Safety against false alarms  
The automatic fire alarm system must avoid false alarms triggered by possible sources of disturbance. Depending on the method of detection, false alarm occurrences can be reduced by:
  - Chronological communication of the measurement values in the event of fire (as e.g. in Switzerland [36]), where a notification time of 10 seconds is prescribed in the Ventilation Guideline for measuring temperature, visibility, CO and air speed.
  - In the case of gas detectors, through low lateral sensitivity versus other gas components that are present in the traffic zone.
  - In the case of infrared detectors, through low lateral sensitivity versus other radiation sources such as engine heat, hot fumes and light produced by headlamps [38; 45].

**Tableau 6.2 - Paramètres des détecteurs d'incendie en tunnel routier dans les règlements**

| N° | Pays | Code   | Temps de détection  | Localisation de l'incendie | Puissance d'incendie  | Méthode de détection  | Emplacement de fixation                               |  |
|----|------|--|---|----------------------------|---|---|---|--|
| 1  | D    | RABT, projet 1.3.2002 [32]   | ≤ 60 s à VLuft jusqu'à 6 m/s  | ≤ 50 m                     | 5 MW (20 l d'essence sur 4 m <sup>2</sup> )   | (1) Des capteurs thermiques linéaires réagissent à l'augmentation de température et au niveau de température<br>(2) Les capteurs thermiques doivent être complétés par des mesures de visibilité du trafic (tous les 150 m)<br>(3) Approuvée comme alternative : caméras thermiques et unités vidéo avec détection d'image  | Plafond du tunnel au-dessus de la zone de circulation |  |
| 2  | A    | RVS 9.282, 7.2002 [33]   | (1) VLuft < 3 m/s :<br>a) pré-alarme : ≤ 60s<br>b) alarme : ≤ 90s<br>(2) VLuft ≥ 3 m/s :<br>a) pré-alarme : ≤ 120s<br>b) alarme : ≤ 150s  | ≤ 10 m                     | (1) VLuft < 3 m/s : env. 1,5 MW<br>(2 incendies chacun de 10 l d'alcool 1 m <sup>2</sup> par bouteille) VLuft ≥ 3 m/s : env. 3,5 MW<br>(2 incendies avec mélange de 10 l diesel et 5 l essence, 1 m <sup>2</sup> par bouteille) | (1) Alarme maximale et différentielle ou autre système techniquement équivalent<br>(2) Points de mesure tous les 10 m max.<br>(3) Alarme fiable requise pendant la phase où l'incendie couve<br>(4) Distinction nécessaire entre les fumées d'incendie et les facteurs de gêne tels que poussières et fumée   |   |  |
| 3  | F    | Circulaire interministérielle n°2000-63 du 25.8.2000 [34]            | Exigés uniquement pour les tunnels qui ne sont pas surveillés en permanence et qui sont équipés d'une ventilation transversale ou semi-transversale.<br>Exigences techniques fixées au cas par cas ; pas d'exigences fixées par les textes<br>Détection automatique d'incidents obligatoire dans les tunnels surveillés |                            |   |   |   |  |
| 4  | CH   | Directive : Ventilation des tunnels routiers, projet avril 2001 [36] | ≤ 60 s  | ≤ 20 m                     | Directive pour essais incendie en préparation   | (1) Tous les capteurs appropriés sont approuvés, y compris les unités vidéo<br>(2) Les tunnels avec ventilation mécanique doivent avoir une détection incendie continue<br>(3) Fourchette de mesure des températures des détecteurs de -20°C à +100°C (précision ±2°C)<br>(4) Temps de communication des valeurs mesurées en cas d'incendie : 10 s (température, visibilité, CO, VLuft) | Températures: au-dessous du plafond du tunnel         |  |
| 5  | USA  | NFPA 502 Edition 2001 [35]   | --  | ≤ 15 m                     | 5 MW (incendie d'essence de 2 m <sup>2</sup> )  | (1) Système vidéo approuvé pour la détection incendie, également pour tunnels surveillés en permanence<br>(2) Les systèmes doivent être conformes à NFPA 72   |   |  |

**Table 6.2 - Road tunnel fire detector parameters in codes of practice**

| No | Country | Code  | Detection Time   | Fire Site Localisation | Fire Load   | Detection Method  | Assembly Point                           |  |
|----|---------|---|--|------------------------|---|---|--|--|
| 1  | D       | RABT, Draft 1.3.2002 [32]                                 | $\leq 60$ s at $V_{Luft}$ up to 6 m/s  | $\leq 50$ m            | 5 MW (20 l of petrol over 4 m <sup>2</sup> )  | <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Line temperature sensors react to rise in temperature and temperature level</li> <li>(2) Temperature sensors must be supplemented by visibility measurements of traffic (at 150 m gaps)</li> <li>(3) Approved as an alternative: Heat cameras and video units with image detection</li> </ol>  | Tunnel ceiling above the clearance zone  |  |
| 2  | A       | RVS 9.282, 7.2002 [33]                                    | <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) <math>V_{Luft} &lt; 3</math> m/s: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) pre-alarm: <math>\leq 60</math>s</li> <li>b) alarm: <math>\leq 90</math>s</li> </ol> </li> <li>(2) <math>V_{Luft} \geq 3</math> m/s: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) pre-alarm: <math>\leq 120</math>s</li> <li>b) alarm: <math>\leq 150</math>s</li> </ol> </li> </ol> | $\leq 10$ m            | <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) <math>V_{Luft} &lt; 3</math> m/s: ca. 1.5 MW (2 fires each with 10 l of pirits 1 m<sup>2</sup> per bottle)</li> <li>(2) <math>V_{Luft} \geq 3</math> m/s: ca. 3.5 MW (2 fires with mix of 10 l diesel and 5 l petrol, 1 m<sup>2</sup> per bottle)</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Maximum and differential alarm process or other technically equivalent system</li> <li>(2) Measurement point gap max: 10 m</li> <li>(3) Reliable alarm required during the smoldering fire phase of a fire</li> <li>(4) Distinction between fire smoke and disturbance factors such as dust and fumes required</li> </ol>  |  |  |
| 3  | F       | Inter-Ministry Circular No. 2000-63 from 25.8.2000 [34]   | <p>Only required for tunnels not permanently manned by operating personnel and equipped with transverse or semi-transverse ventilation</p> <p>Technical requirements decided on a case by case basis; no technical requirements imposed in the regulations</p> <p>Automatic incident detection is compulsory in manned tunnels</p>   |                        |   |   |  |  |
| 4  | CH      | Guideline: Road Tunnel Ventilation, Draft April 2001 [36] | $\leq 60$ s  | $\leq 20$ m            | Guideline for fire tests being prepared   | <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) All suitable sensors including video units are approved</li> <li>(2) Tunnels with mechanical ventilation must contain continuous fire detection</li> <li>(3) Temperature measurement range for fire detectors <math>-20^{\circ}\text{C}</math> to <math>+100^{\circ}\text{C}</math> (accuracy <math>\pm 2^{\circ}\text{C}</math>)</li> <li>(4) Communication times for measurement values in the event of a fire: 10 s (temperature, visibility, CO, <math>V_{Luft}</math>)</li> </ol> | Temperatures: beneath the tunnel ceiling |  |
| 5  | USA     | NFPA 502 Edition 2001 [35]                                | --   | $\leq 15$ m            | 5 MW (2 m <sup>2</sup> large petrol fire)   | <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Video monitoring approved for fire detection also for tunnels supervised full-time by personnel</li> <li>(2) Systems must conform to NFPA 72</li> </ol>  |  |  |

- En comparant les valeurs mesurées avec
  - les mesures d'un second système d'alarme incendie [38 ; 45],
  - les mesures des capteurs voisins,
  - dans le cas de capteurs à infrarouges, les mesures de deux séries de longueurs d'ondes influencées à des degrés divers par des facteurs de perturbation [38 ; 45].
- Fonctionnement à des températures environnantes allant d'environ - 30°C (hiver) à environ + 100°C (feu naissant).
- Les alarmes de détection incendie par température de l'air doivent enregistrer la température de l'air avec une précision de  $\pm 2^\circ\text{C}$  (Directive suisse de Ventilation [36]).
- Les capteurs réagissant à la pression (câbles spéciaux) doivent être insensibles aux effets de pression/succion produits par l'exploitation du tunnel.
- Les systèmes de détection d'incendie doivent être pourvus d'un équipement permettant de les tester automatiquement et donc de déceler les défauts pouvant les affecter [42].
- Le système de détection d'incendie doit être aussi fiable et facile d'entretien que possible. Il doit être construit selon une base modulaire, afin que les pièces défectueuses puissent être remplacées rapidement et facilement.

### 6.3.3 Méthodes utilisées actuellement

Le tableau 6.3 donne les principes de fonctionnement des détecteurs incendie utilisés actuellement.

#### **Câble fibre de verre**

Dans le cas des détecteurs d'incendie linéaires fibre de verre, des impulsions laser sont conduites le long du câble en fibre de verre (voir figure 6.1). Il existe deux types de détecteurs en fibre de verre :

- Variante 1 : la fibre de verre est placée dans un tube rempli de cire et enveloppée de fibres aramide [42].  
Le tube rempli de cire gonfle lorsqu'il est exposé à une température élevée et les fibres aramides déforment le câble de fibre de verre. Cela provoque la dispersion des impulsions laser par la chaleur.
- Variante 2 : modification dans la fibre de verre par influence directe de la température [41 ; 42 ; 43 ; 44].  
Dans ce système de détection, la lumière laser de brillance modulée est conduite dans une fibre optique de quartz posée au plafond. Les températures élevées altèrent l'interaction entre la lumière laser et la structure cristalline du quartz. La lumière laser est réfléchi partiellement et son spectre de longueur d'onde se modifie. Le signal lumineux réfléchi et à brillance modulée contient des données concernant la température le long du câble ainsi que sur les points où la température a augmenté. Chaque câble comporte deux fils de fibre de verre qui fonctionnent indépendamment l'un de l'autre, si bien que le système de détection est redondant. Un seul système peut surveiller environ 4 km de tunnel.

- Comparing the measurement values with
  - measurement values from a second fire alarm system [38; 45]
  - measurement values from neighbouring sensors
  - in the case of infrared sensor measurements in two wavelength ranges, which are influenced to varying degrees by disturbance factors [38; 45]
- Suitability of surrounding temperatures of approximately  $-30^{\circ}\text{C}$  (winter) to approximately  $+100^{\circ}\text{C}$  (nascent fire)
- Air temperature fire detection alarms must be capable of registering the air temperature within this range to an accuracy of  $\pm 2^{\circ}\text{C}$  (Swiss Ventilation Guideline [36]).
- Sensors reacting to pressure changes (special cables) must be unaffected by pressure/suction loads from the tunnel operation.
- The fire detection systems must be fitted with automatically operating test equipment that can determine disturbances affecting the plant [42].
- The fire detection system must be as reliable and maintenance-free as possible. The system should be built on a modular basis so that defective parts can be quickly and easily replaced.

### 6.3.3 Currently Used Methods

Table 6.3 includes the functioning principles of fire detectors currently in use.

#### ***Fibreglass-Supported Line***

With fibreglass-supported line fire detectors, laser impulses are conducted through the fibreglass cable (see Figure 6.1). Two types of fibreglass-supported line fire detectors are described below:

- Variant 1: Fibreglass is located on a wax-filled tube and is enveloped by aramide fibres [42].  
The wax-filled tube expands when exposed to elevated temperature and the aramide fibres deform the fibreglass line. This leads to a temperature-related backscattering of laser impulses.
- Variant 2: Changes in the fibreglass through direct temperature influence [41; 42; 43; 44].  
In the case of this fire detection system, brightness-modulated laser light is conducted through a quartz glass optical fibre laid in the tunnel roof. Elevated temperatures alter the interaction between the laser light and the quartz glass crystal structure. The laser light is partially reflected and its wavelength spectrum changes. The reflected and brightness-modulated light signal contains data pertaining to the temperature along the cable as well as points where the temperature has increased. Each cable contains two fibreglass lines that operate independently of each other, so that the detection system can operate on a redundant basis. An approximate 4-km-long tunnel section can be monitored by means of a single system.

La technologie de la fibre de verre peut s'appliquer pour une plage de température de  $-30^{\circ}$  à  $+90^{\circ}\text{C}$  environ. Les avantages de la fibre de verre sont, en particulier :

- une localisation précise, même si plusieurs foyers d'incendie se déclarent,
- une mesure précise des températures le long d'un câble de 4 km environ,
- une insensibilité aux interférences électromagnétiques, aux fluctuations de la pression et de la température de l'air, aux substances agressives et corrosives.

**Tableau 6.3 - Principes de fonctionnement des détecteurs d'incendie**  
[32 ; 33 ; 37 ; 38 ; 39 ; 40 ; 41 ; 42 ; 43 ; 44 ; 45 ; 46].

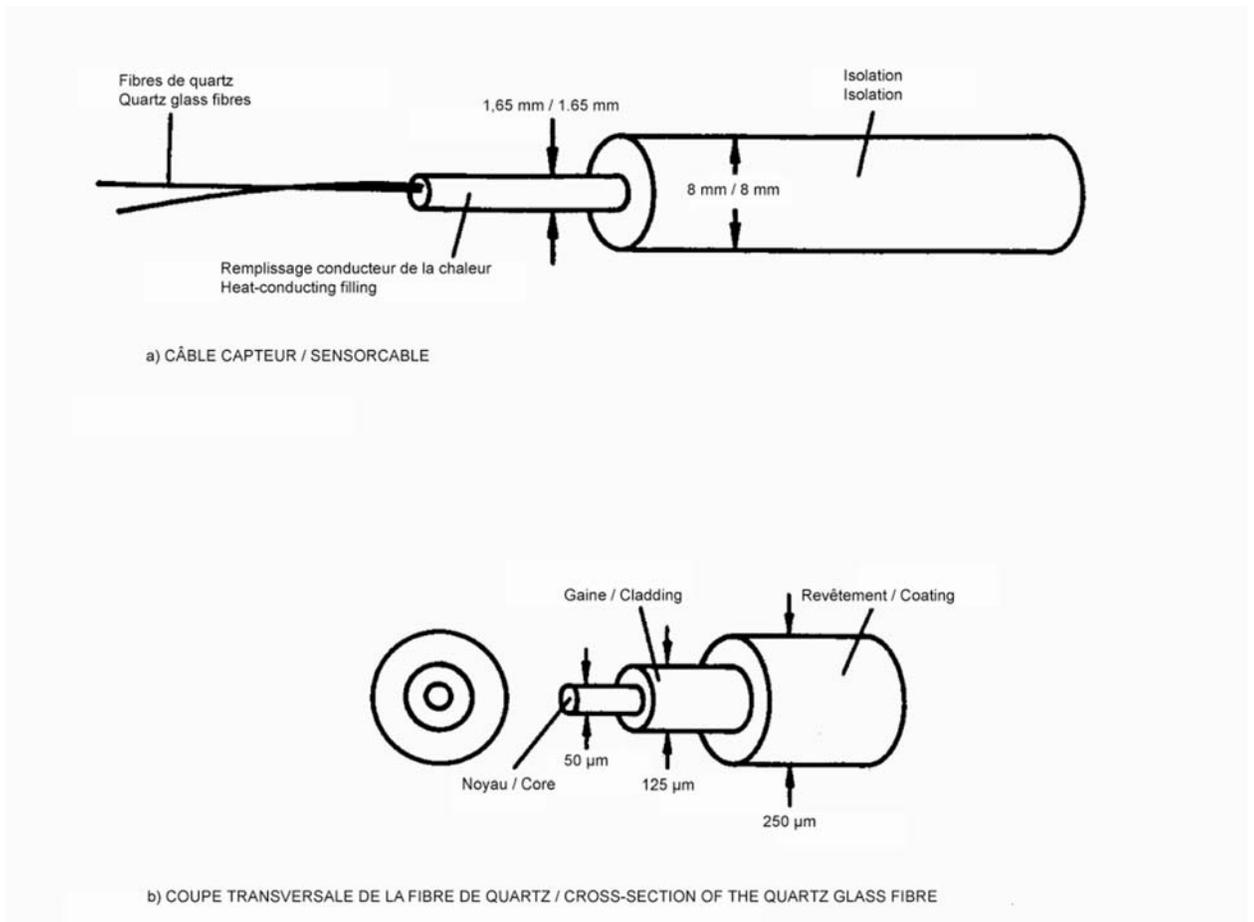
| N° | Type de détecteur incendie           | Principes de fonctionnement   |
|----|--------------------------------------|---|
| 1  | Câble fibre de verre                 | Variante 1 : <ul style="list-style-type: none"> <li>• déformation de la fibre de verre par des fils insérés dans la cire,</li> <li>• dispersion des impulsions laser dans la fibre de verre déformée.</li> </ul> Variante 2 : <ul style="list-style-type: none"> <li>• modification des vibrations dans la grille de cristal de verre par influence directe de la température,</li> <li>• exploitation de la division liée à la température du rayon laser dispersé dans les fibres de quartz en plusieurs plages de longueurs d'onde.</li> </ul> |
| 2  | Tubes capteurs remplis de gaz        | Augmentation de pression due au feu dans l'élément capteur linéaire (longueur jusqu'à 130 m)  |
| 3  | Câbles capteurs                      | Capteurs individuels adressables dans le câble<br>Mesure des températures (valeur, augmentation en fonction du temps)   |
| 4  | Mesure de visibilité                 | Variante 1 : mesure de la lumière dispersée par les particules<br>Variante 2 : absorption de la lumière sur une longueur située sous le plafond du tunnel   |
| 5  | Détection thermique des rayonnements | Rayonnement infrarouge dans la bande de 1 à $1,7\ \mu\text{m}$ , ainsi que pour la longueur d'onde de $4,4\ \mu\text{m}$ seulement (bande $\text{CO}_2$ ) et également vacillement des flammes (1 à 15 Hz)  |
| 6  | Détection des gaz                    | Mesures des rayonnements infrarouges du CO ou $\text{CO}_2$<br>Le $\text{CO}_2$ est plus prévisible car il n'est pas lié à la qualité de la combustion  |
| 7  | Détection des fumées par vidéo (VSD) | Augmentation rapide du contraste<br>Atténuation des modifications rapides des images dues aux mouvements de véhicules   |

Fibreglass technology can be applied within a temperature range of approximately – 30°C to +90°C. The advantages of fibreglass include:

- precise localisation, even in the event of several fire sites,
- precise temperature measurement over a cable length of approximately 4 km,
- insensitive to electromagnetic interference, air pressure and temperature fluctuations, aggressive and corrosive substances.

**Table 6.3 - Functioning principles of fire detectors**  
**[32; 33; 37; 38; 39; 40; 41; 42; 43; 44; 45; 46]**

| No. | Type of Fire Detector       | Functioning Principles   |
|-----|-----------------------------|--|
| 1   | Fibreglass-supported line   | Variant 1: <ul style="list-style-type: none"> <li>• fibreglass deformation through threads in the wax body,</li> <li>• backscattering of laser impulses in deformed fibreglass.</li> </ul>   |
|     |                             | Variant 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>• change in the quartz glass crystal grid vibrations through direct influence of temperature,</li> <li>• exploitation of temperature-related division of the backscattered laser light in the quartz glass fibres into several wavelength ranges.</li> </ul> |
| 2   | Gas-filled sensor tubes     | Fire-related increase in pressure in line sensor element (length up to 130 m)  |
| 3   | Sensor cables               | Addressable individual sensors in the cable<br>Temperature measurement (height, time-dependent increase)   |
| 4   | Visibility measurement      | Variant 1: scattered light measurements of drawn-in particles<br>Variant 2: light absorption along a radiated section beneath the tunnel ceiling   |
| 5   | Radiation heat detection    | Infrared radiation in 1 µm- and 1.7 µm-band, as well as only 4.4 µm (CO <sub>2</sub> band) and additionally flickering of the flames (1 Hz to 15 Hz)   |
| 6   | Gas detection               | Measures infrared radiation of released CO or CO <sub>2</sub><br>CO <sub>2</sub> type is more predictable because it is not related to degree of combustion process  |
| 7   | Video smoke detection (VSD) | Rapid increase in contrast<br>Fading out rapid image changes through vehicle movements   |

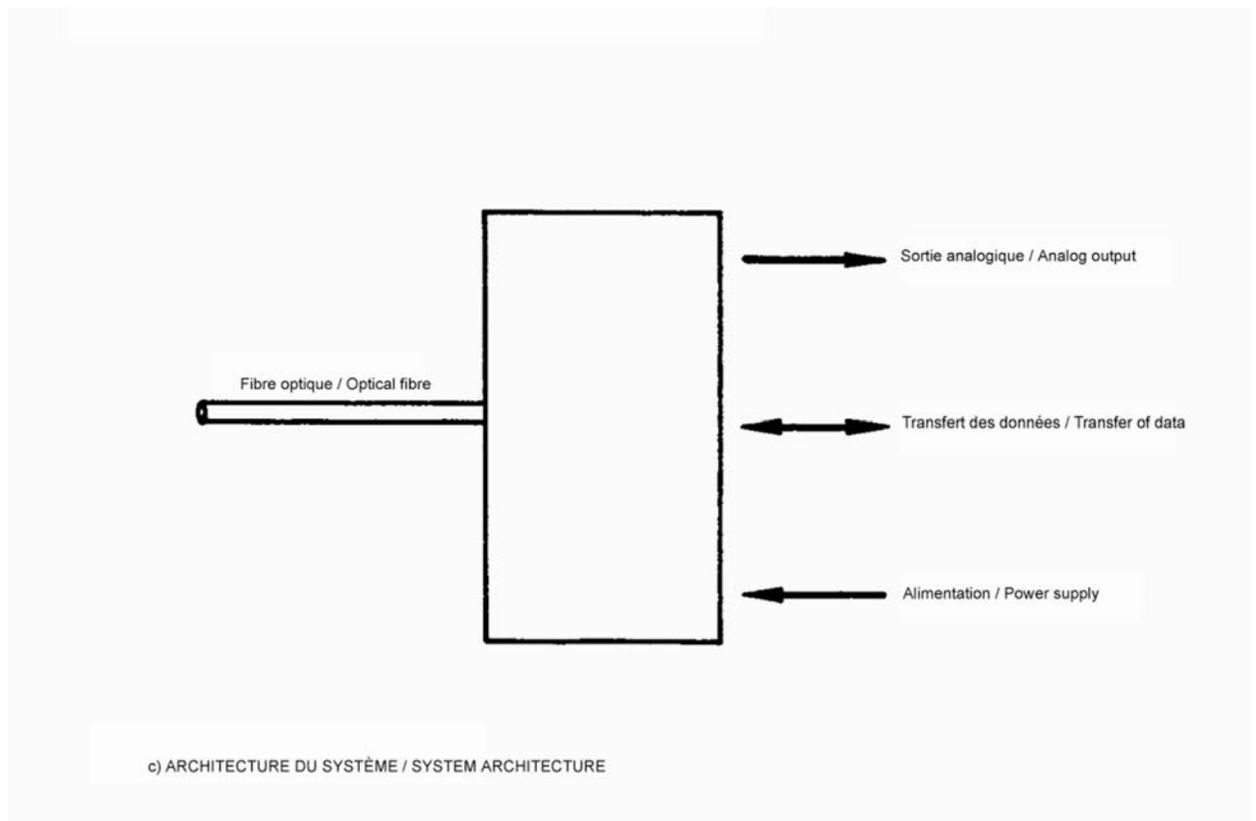


**Figure 6.1 - Sonde de température linéaire avec fibres optiques [42] / Linear temperature sensor with optical fibres [42]**

### ***Tubes capteurs remplis de gaz***

Un tube capteur rempli de gaz est fixé au plafond du tunnel [42] par sections de 130 mètres maximum. Un capteur de pression contrôle la pression dans le tube et déclenche une alarme si la température/pression augmente. Le foyer d'incendie est localisé en fonction de la position du tube capteur dans le tunnel. Aucune mesure supplémentaire de température n'est effectuée. Un moteur test avec pompe de pression produit une surpression définie de façon précise dans le tube capteur à intervalles réguliers. Si la mesure de la pression ne coïncide pas avec la plage désirée, en raison par exemple d'un défaut dans le tube, un message de dysfonctionnement est envoyé.

Le tube capteur n'est pas affecté par l'environnement du tunnel (poussière, gaz humides et agressifs, interférences électromagnétiques).



**Figure 6.1 - Sonde de température linéaire avec fibres optiques [42] / Linear temperature sensor with optical fibres [42]**

### ***Gas-filled Sensor Tubes***

A gas-filled sensor tube is fixed to the ceiling of the tunnel [42] in maximum section lengths of 130 metres. A pressure transducer monitors the pressure in the sensor tube and activates an alarm in the event of elevated temperature/pressure. The fire site is located based on the relative position of the sensor tube section in the tunnel. No additional temperature measurement is conducted. A test motor with a pressure pump produces an exactly defined overpressure in the sensor tube at regular intervals. If the pressure measurement does not fall within the desired range, e.g. owing to a leak or damage to the tube, a malfunction message is displayed.

The sensor tube is unaffected by the environmental conditions in the tunnel (dust, aggressive and moist gases, electromagnetic interferences).

### ***Systèmes par câble capteur***

Les capteurs thermiques [42 ; 44] sont placés selon des intervalles définis dans un câble capteur entièrement fermé. La température en chaque point de mesure est fournie de façon séquentielle au moyen d'un contrôle électronique et la valeur transmise à l'unité d'évaluation. Les valeurs mesurées sont clairement attribuées à chaque capteur thermique sur la longueur du tunnel. Un logiciel de contrôle divise l'ensemble de la section de mesure en différents secteurs pour permettre de définir les différents seuils d'alarme.

Il existe deux types de seuils d'alarme :

#### Valeur absolue

Une alarme est déclenchée lorsque la température absolue est atteinte. Cette valeur absolue est pré-déterminée ou pré-réglée lors de l'installation

#### Valeur différentielle

La valeur de la température relevée en chaque point de mesure est comparée à une valeur de référence. Une alarme est déclenchée lorsque le différentiel de température entre la valeur mesurée et la valeur de référence est atteint ou lorsque l'on enregistre une augmentation de la température de quelques degrés pendant une certaine période (méthode différentielle). Cette méthode permet de prendre en compte les fluctuations de température journalières ou saisonnières.

Le câble sonde permet de mesurer des températures dans une plage comprise entre + 40°C et + 85°C (et pour un laps de temps réduit jusqu'à + 120°C). Les températures sont traitées selon une résolution de 0,1°C.

Le câble est normalement accroché à l'aide de fixations espacées d'un mètre environ. Une section de câble endommagée peut être facilement remplacée et le câble reconnecté avec des systèmes de couplage.

### ***Mesure de visibilité***

Des mesures de visibilité sont effectuées dans les tunnels pour commander les équipements de ventilation. Ces mesures sont basées sur l'un des deux principes suivants [32 ; 39 ; 40 ; 42] :

#### Lumière diffusée

On mesure la lumière diffusée par un échantillon d'air aspiré dans une chambre. Une unité de chauffage placée au point de prélèvement de l'échantillon réduit l'influence de facteurs tels que l'humidité. La lumière diffusée sous un angle donné (par exemple, 30 degrés) est comparée à la lumière directe. On élimine ainsi les fluctuations dans la source lumineuse ainsi que les effets du vieillissement et la dépendance vis-à-vis de la température du système électronique.

#### Extinction

Les émetteurs et les récepteurs de lumière sont installés sous le plafond du tunnel à des intervalles prescrits. On mesure l'extinction de la lumière entre un émetteur et un récepteur.

### ***Sensor Cable Systems***

Temperature sensors [42; 44] are located at defined intervals in a completely closed sensor cable. The temperature at each individual measurement point is obtained sequentially by means of electronic control, and the value is transferred to the evaluation unit. The measured values are clearly allocated to the individual temperature sensors in the longitudinal direction of the tunnel. Control software can divide the entire measurement section into various sectors so that various alarm threshold values can be defined.

There are two types of alarm threshold values:

#### **Absolute value**

An alarm is activated when the absolute temperature is reached. The absolute value is pre-determined and pre-set based on the application.

#### **Differential value**

The temperature value for each measurement point is compared with a reference value. An alarm is activated when the temperature differential between the measured value and the reference value is reached or an increase in temperature amounting to a few degrees is registered within a certain period (differential method). This method allows daily and seasonal temperature fluctuations to be taken into consideration.

With the aid of the sensor cable it is possible to measure a temperature range of between + 40°C and + 85°C (and for a short time up to + 120°C). The temperatures are processed to a resolution of 0.1°C.

The cable is typically assembled using clamps that are spaced approximately one metre apart. If a cable section becomes damaged, it can easily be removed, and the cable can be reconnected with couplings.

### ***Visibility Measurement***

Visibility measurements are conducted in road tunnels to control the ventilation plant equipment. These measurements are based on one of the two following functional principles [32; 39; 40; 42]:

#### **Diffused light**

The diffused light of an air sample drawn into a chamber is measured. A heating unit at the air sample intake reduces the influence of factors such as humidity. In the measurement chamber, the light that is diffused at a given angle (e.g. 30 degrees) is compared with direct continuous light. In this way, fluctuations in the light source as well as ageing effects and temperature dependency of the electronic system are eliminated.

#### **Extinction**

Light transmitters and light receivers are installed beneath the tunnel roof at prescribed intervals. The light extinction along a section between a transmitter and a receiver is measured (Figure 6.2).

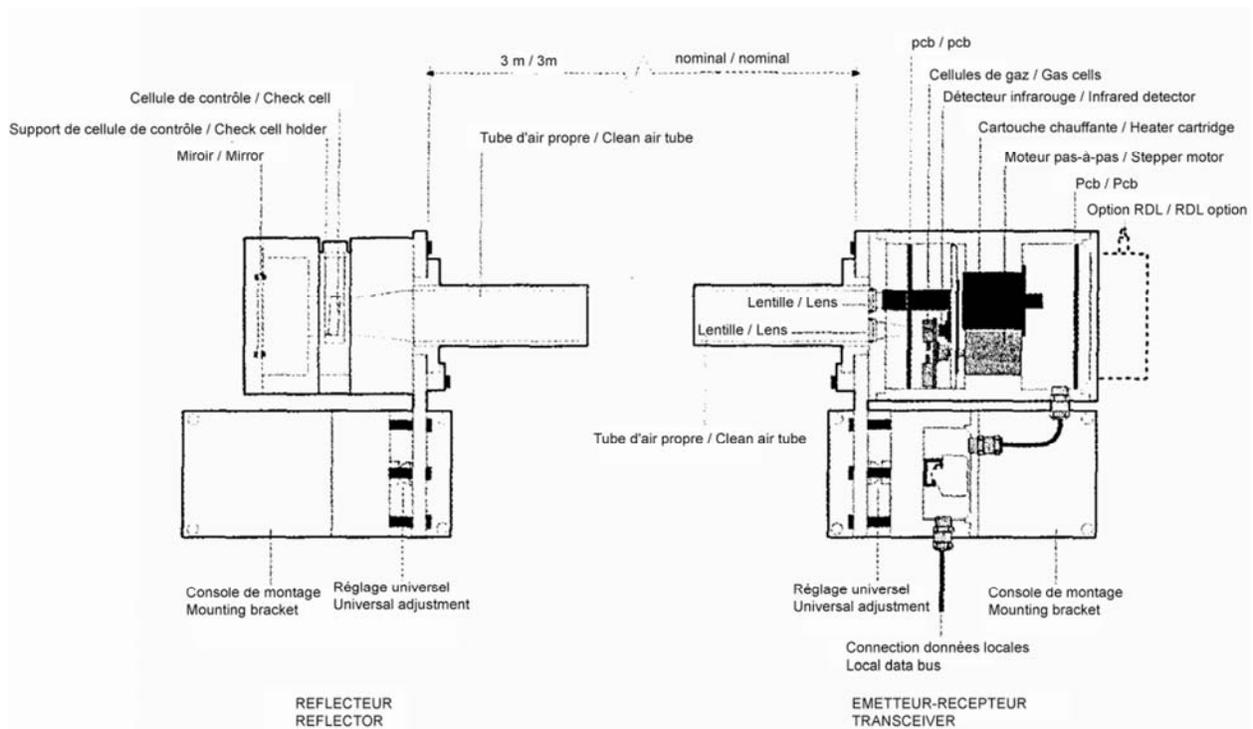


Figure 6.2 - Détecteur de fumée avec émetteur-récepteur et réflecteur distincts [40] / Smoke detector with distinct transceiver and reflector mountings [40]

Ces unités peuvent être utilisées pour l'identification précoce d'un incendie. L'alarme est déclenchée une fois que la valeur limite pré-déterminée est atteinte.

### **Détection par rayonnement thermique**

Le rayonnement infrarouge (continuum) émanant d'un incendie est utilisé pour identifier cet incendie. C'est principalement au Japon que l'on a recours à des systèmes de cette sorte [38 ; 45].

Cette technologie reconnaît la distribution spectrale de la lumière infrarouge émise par les flammes, qui est différente de celle produite par les diverses sources de lumière artificielle ou naturelle. La lumière infrarouge est analysée dans le détecteur selon deux séries de longueur d'onde : infrarouges d'ondes courtes (entre 0,9 et 1,1  $\mu\text{m}$  approximativement) et infrarouges d'ondes longues (entre 1,6 et 1,8  $\mu\text{m}$  approximativement). Dans le cas d'un incendie de véhicule ou d'essence, l'intensité lumineuse est plus grande pour les infrarouges d'ondes longues que pour ceux d'ondes courtes. Le détecteur vérifie en outre la présence du vacillement caractéristique d'une flamme dans une plage de 1 à 15 Hz. Si les deux conditions sont remplies, l'alarme est déclenchée (voir figure 6.2).

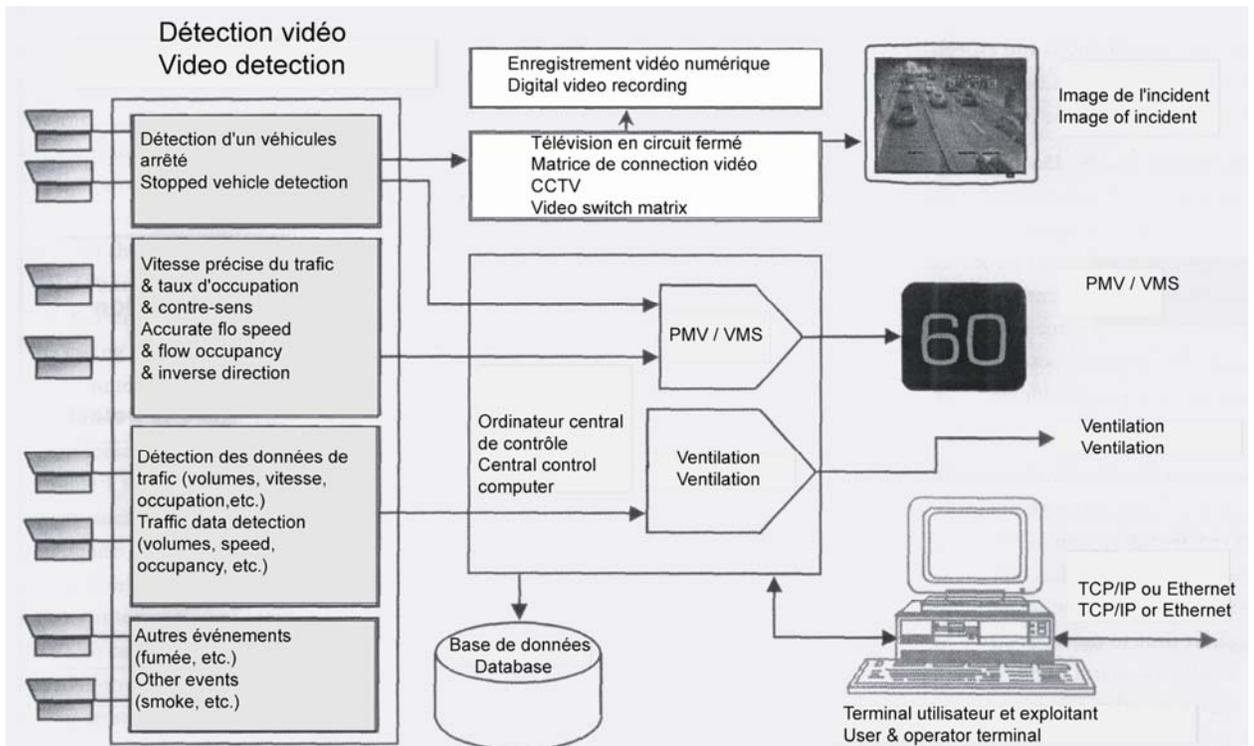


Figure 6.3 - **Système de détection d'incidents basé sur la vidéo [47] / Video-based incident detection system [47]**

These units can be utilized for early identification of fire. An alarm is triggered once the pre-set limit value is attained.

### ***Radiation Heat Detection***

The infrared radiation (continuum) emanating from a fire is used to identify the fire. Systems of this kind are mainly in use in Japan [38; 45].

This technology recognizes the different spectral distribution of the infrared light emitted by flames versus that produced by various artificial and natural light sources. In the detector, the infrared light is analysed in two wavelength ranges: short wave infrared light (between approximately 0.9 and 1.1  $\mu\text{m}$ ) and long wave infrared light (between approximately 1.6 and 1.8  $\mu\text{m}$ ). In the event of a vehicle or petrol fire, the light intensity within the long wave infrared range is larger than in the short wave infrared range. In addition, the detector checks for the presence of the characteristic flickering of a burning flame in the 1 to 15 Hz range. If both conditions are fulfilled, an alarm is activated (figure 6.2).

Des filtres optiques sont appliqués pour éliminer les plages spectrales non désirées. Les résultats japonais montre qu'un petit incendie de véhicule peut être identifié jusqu'à une distance de 40 m du détecteur infrarouge au moyen de ce principe.

Les unités de la dernière génération sont capables de compenser la pollution de la fenêtre de prise de lumière jusqu'à une absorption de 75 %. Les gênes provoquées par la lumière naturelle, la lumière fluorescente ainsi que la lumière produite par les lampes à vapeur de sodium jusqu'à 10 000 lux dans chaque cas et la lumière provenant des phares jusqu'à 5 000 lux n'interfèrent pas sur le système de détection infrarouge. En outre, les sources de lumière rotatives dans le spectre visible (du rouge au violet) n'ont pas d'effet sur la capacité à détecter un incendie [38 ; 45].

### ***Détection des gaz***

Ces systèmes de détection incendie mesurent le CO ou le CO<sub>2</sub> dégagés pendant un incendie [38 ; 40 ; 42]. La technologie utilise le fait que les gaz produits au cours d'un incendie, par exemple CO<sub>2</sub> et CO, s'accumulent en quantités sensibles en de courtes périodes. Des unités de mesure du CO sont déjà installées dans un tunnel pourvu d'une ventilation mécanique pour réguler la ventilation en exploitation normale [32 ; 42]. Cependant le volume de CO produit par un incendie de véhicule est extrêmement variable car il n'est produit en de grandes quantités que par une combustion incomplète. La production de CO<sub>2</sub> est beaucoup plus prévisible, quel que soit le type d'incendie.

### ***Détection de fumée par vidéo (VSD)***

La détection de fumée par vidéo (VSD) est l'un des outils les plus récents en matière de sécurité dans les tunnels. En combinaison avec le réseau de vidéosurveillance et le système de détection automatique des incidents (DAI), le VSD peut, de façon automatique :

- détecter tout incident de trafic : des incidents de trafic qui semblent insignifiants peuvent souvent dégénérer en événements ou accidents beaucoup plus graves ;
- détecter un objet détaché ou tombé d'un véhicule ;
- détecter et suivre un départ d'incendie (par exemple, émission de fumée) ;
- dans certains cas, compter le nombre et la nature des véhicules présents dans chaque section du tunnel. L'absence de cette information a constitué un handicap pour les exploitants des tunnels du Mont-Blanc, du Tauern et du St-Gothard.

Optical filters are applied to eliminate undesired spectral ranges. Japanese findings show that a small car fire can be identified at a distance of up to 40 metres from the infrared detector by means of this principle.

Newer generation units are able to compensate for pollution of the light intake window up to a light absorption of 75%. Disturbances caused by natural light, fluorescent light and light produced by sodium vapour lamps up to 10,000 lux in each case and light produced by headlamps up to 5,000 lux do not interfere with the infrared detection system. Furthermore, rotating sources of light in the visible spectrum (red to violet) do not influence the ability to detect fire. [38; 45]

### ***Gas Detection***

These fire detection systems measure the CO or CO<sub>2</sub> released during a fire [38; 40; 42]. The technology utilizes the fact that gases produced during a fire, such as CO<sub>2</sub> and CO, accumulate in sizeable quantities in short periods of time. CO measurement units are already installed in a mechanically ventilated tunnel to regulate the ventilation system during normal operations [32; 42]. However, the amount of CO produced by a vehicle fire is extremely variable because large amounts are only produced as a result of incomplete combustion. The production of CO<sub>2</sub> is far more predictable during any type of fire.

### ***Video Smoke Detection (VSD)***

Video Smoke Detection (VSD) is one of the newer tools for providing tunnel safety. In conjunction with the CCTV network and Automatic Incident Detection system, VSD can automatically:

- detect any traffic incident: seemingly insignificant traffic incidents can often degenerate into much more serious events or accidents,
- detect an object separated or dropped from a vehicle,
- detect and track the start of a fire (i.e., smoke emission),
- in some cases count the number and nature of vehicles present in each section of tunnel. The lack of this information was a handicap for the operators of Mont Blanc, Tauern and St. Gotthard Tunnels.

La VSD permet d'évaluer les images vidéo prises par les caméras implantées dans le tunnel (voir Fig. 6.3) [37 ; 44 ; 46]. Une grille à mailles étroites est superposée à l'image vidéo et chaque section de la grille est utilisée comme champ capteur. Certains champs de l'image principale ont une priorité moindre. Les champs qui enregistrent les mouvements de véhicules et ceux qui ne montrent aucun changement ne sont pas inclus dans l'évaluation. L'évaluation des images se concentre sur les champs qui n'enregistrent qu'un léger mouvement de véhicule et donnent des changements extrêmement nets en comparaison au fur et à mesure que l'image évolue.

Le contraste de l'image est modifié de façon significative en cas de présence de fumée. Dans ce cas, une alarme préalable est déclenchée et l'image transférée sur le moniteur de surveillance. Le programme d'évaluation vidéo se concentre alors sur la recherche des changements en contraste dans les champs susceptibles de contenir un incendie et/ou de la fumée (par exemple, au niveau du plafond). Si la présence d'un incendie est confirmée, l'alarme principale est déclenchée.

La VSD est avantageuse en ce sens qu'elle peut détecter le développement précoce des fumées avant qu'il se produise un changement significatif de température. Ce système a aussi la capacité d'identifier les sources de ralentissement du trafic, par exemple les véhicules en panne [32 ; 33 ; 37 ; 46]. Il n'existe actuellement ni normes ni réglementations d'essai pour les systèmes d'identification précoce par vidéo. En Suisse, plusieurs tunnels sont pourvus d'unités d'analyse digitale des images vidéo, qui sont en cours d'essais pour détecter la fumée. En France, une détection automatique d'incident par vidéo est installée dans les nouveaux tunnels, ainsi que dans les tunnels rénovés bénéficiant d'un centre de commande et de surveillance avec une équipe permanente ; mais ce système n'est pas toujours accompagné d'une VSD. La VSD est utilisée dans la plupart des tunnels australiens.

#### 6.3.4 Résultats d'essais

Les essais de détection effectués aux Pays-Bas avec un câble capteur [48] ont conduit aux conclusions suivantes :

- en combinaison avec une vitesse du courant d'air inférieure à 1 m/s, un incendie se développant lentement sera détecté en 1 à 3 minutes s'il est situé juste en dessous du câble de détection ;
- si un incendie à développement lent n'est pas situé juste en dessous du câble de détection, ou si la vitesse du courant d'air est supérieure à 3 m/s, il faut compter un délai d'au moins 5 minutes avant que l'alarme soit déclenchée ;
- les incendies se développant rapidement seront toujours détectés dans les 3 minutes, quelle que soit la vitesse du courant d'air ;

VSD allows video images captured by cameras installed in the tunnel to be evaluated (see Figure 6.3) [37; 44; 46]. A narrow-mesh grid is laid over the video image, and every grid section serves as a sensor field. Some fields in the overall image have a lower priority than others. Fields that register vehicle movement and fields that display no changes are not included in the assessment. Image evaluation concentrates on those fields that register only slight vehicle movement and produce extremely pronounced changes in contrast as the image progresses.

The image contrast changes significantly when smoke is present. When this occurs, a preliminary alarm is triggered, and the picture is switched onto the supervising monitor. The video evaluation programme then concentrates on tracing changes in contrast in those fields most likely to contain fire and/or smoke (e.g. at the ceiling level). If the presence of fire is confirmed, the main alarm is initiated.

VSD is advantageous in that it can detect the early development of fumes and smoke before any significant temperature change takes place. This system is also capable of identifying sources of traffic delays, such as broken down vehicles [32; 33; 37; 46]. To date, there are no standards nor test regulations for video early identification systems. Several tunnels in Switzerland have digital video image analysis units that are being tested to detect smoke. In France, video-based automatic incident detection is installed in new tunnels, and in renovated tunnels that have a permanent supervisory control room and permanent staff; however it is not always complemented with VSD. VSD is used in most Australian tunnels.

#### 6.3.4 Test Results

From the fire detection tests conducted in the Netherlands with sensor cable [48], the following conclusions can be made:

- In combination with an airflow speed less than 1 m/s, a slowly developing fire will be detected within 1-3 minutes if it is located right beneath the detection cable.
- If a slowly developing fire is not located right beneath the detection cable, or if the airflow speed is higher than 3 m/s, a time delay of at least 5 minutes can be expected before an alarm is generated.
- Quickly developing fires will almost always be detected within 3 minutes, regardless of the airflow speed.

- On peut compter sur une précision de localisation de l'incendie inférieure à 5 m ;
- il existe un compromis concernant les réglages de sensibilité des détecteurs : un réglage sensible est nécessaire pour une alarme dans des conditions de courant d'air rapide, mais un réglage peu sensible est nécessaire pour éviter les fausses alertes (c'est-à-dire provoquées par les pots d'échappement en hauteur des camions).

Des essais sont en cours dans d'autres pays (par exemple, Allemagne, [49]) et il n'est pas encore possible de formuler des recommandations finales.

## 6.4 Systèmes automatiques de lutte contre le feu

### 6.4.1 Expérience internationale actuelle

L'enquête menée par l'AIPCR en 2000 montre que les systèmes automatiques de lutte contre le feu ne sont pas utilisés de façon courante dans la plupart des pays (voir tableau 6.1). La discussion qui suit est centrée sur l'utilisation des systèmes sprinklers/déluge. Les sprinklers posent un certain nombre de problèmes, résumés dans le rapport AIPCR sur la maîtrise des incendies et fumées dans les tunnels routiers de 1999 [2], et qui comprennent :

- une visibilité réduite,
- la dé-stratification de la couche de fumée,
- une absence d'efficacité pour les incendies à l'intérieur des véhicules,
- des réactions chimiques dangereuses avec l'essence en feu ou d'autres chargements chimiques des véhicules en l'absence d'additifs appropriés.

Si des sprinklers sont installés dans un tunnel, ils ne doivent pas être déclenchés avant que toutes les personnes présentes aient été évacuées.

L'expérience, limitée jusqu'ici (par exemple, en Australie, aux Pays-Bas [48] et au Japon [29]), montre que les sprinklers peuvent être efficaces pour refroidir la zone autour du foyer, ce qui améliore l'efficacité de la lutte contre le feu et limite le risque de propagation de l'incendie aux autres véhicules. On utilise normalement des longueurs de zone de 50 m pour les sprinklers (voir Figures 6.4, 6.5 et 6.6).

- The accuracy of the fire location can be expected to be less than 5 metres.
- There is a trade-off on detector sensitivity settings: a sensitive setting is required to alarm under high wind speed conditions, but an insensitive setting is required to avoid false alarms (e.g., caused by upright lorry exhaust pipes).

Tests in other countries (e.g. Germany, [49]) are in progress, and final recommendations cannot yet be given.

## **6.4 Automatic Fire Suppression**

### 6.4.1 Current International Experience

The survey conducted by PIARC in the year 2000 shows that automatic fire suppression systems are not regularly used in most countries (see Table 6.1). The following discussion focuses on the use of sprinkler/deluge systems. Sprinklers raise a number of problems that are summarised in the PIARC report on Fire and Smoke Control in Road Tunnels, 1999 [2], and include:

- reduced visibility,
- destratification of the smoke layer,
- no effectiveness for fires inside vehicles,
- dangerous chemical reactions with burning petrol or other chemical loads of vehicles if not suppressed with appropriated additives.

If sprinklers are installed in a tunnel, they must not be started until all the people have been evacuated.

The limited experience so far (e.g. in Australia, the Netherlands [48] and Japan [29] ) shows that sprinklers may be effective in cooling down the area around the fire, so that fire-fighting can be more effective and the risk of the fire spreading to other vehicles can be reduced. Zone lengths of about 50 m are typically used for sprinklers (see Figures 6.4, 6.5 and 6.6).