

06 novembre 2019

Feu de train



Interventions aux abords et sur les voies du réseau ferré

❑ Circonstances :

Le samedi 07 septembre 2019 à 19h26, un contrôleur de train appelle le CTA pour signaler qu'il y a un feu dans les toilettes de son train, arrêté en face de la caserne des pompiers sur la commune de Villefranche-de-Lauragais. Il indique qu'il y a 200 personnes encore dans le train. Suite à l'appel des secours, il fait évacuer le train sans réaliser d'action sur le feu.

❑ Moyens engagés



❑ Réactions immédiates :

19h28 : Quatre sapeurs-pompiers de Villefranche-de-Lauragais sont présents au centre de secours à ce moment-là. Ils voient le train qui brûle et appellent le CTA. Le chef d'agrès demande **les coupures électriques des caténaires et de l'alimentation du train**. Il attend une confirmation par radio.

19h40 : Le FPTSR Villefranche-de-Lauragais arrive sur les lieux et demande la **confirmation de l'interruption de la circulation des 2 voies**. Le CTA confirme l'interruption de la circulation de la voie n°2 et attend la confirmation de la coupure de l'autre voie (faite à 19h42) ainsi que des caténaires.

19h57 : Le COGC appelle le CTA pour signaler « **l'arrêt des caténaires** » (???)

Heure : 20h10 – 1^{er} message du chef de groupe : VCG BUCHENS

Feu de toilette dans un train à l'adresse indiquée, éteint par FPTSR Villefranche-de-Lauragais au moyen d'une LDV. Ventilation en cours. Réalisation de deux points de rassemblement des impliqués. Environ 200 personnes prises en charge par la SNCF avec des bus. Nous sommes en train de descendre les bagages des passagers. Je confirme en renfort la caméra thermique. Gendarmerie sur les lieux.

Coordonnateur du centre opérationnel de gestion des circulations (COGC)

- ❑ **Interlocuteur du CODIS**
- ❑ Il désigne le CIL
- ❑ Il avise les services de secours du délai nécessaire à l'arrivée du CIL
- ❑ Jusqu'à l'arrivée du CIL sur les lieux de l'événement, il constitue l'interlocuteur unique et est responsable de la sécurité des différents intervenants.
- ❑ À l'arrivée du CIL, il est en contact de façon régulière avec lui afin d'obtenir un point de l'évolution de la situation sur les lieux de l'incident.
- ❑ À la fin de l'événement, il reçoit :
 - Du CODIS l'avis de fin d'intervention des sapeurs-pompiers
 - Du CIL l'avis de fin d'intervention de l'ensemble des personnels présents sur les lieux

❑ Principes d'intervention :

Lors d'intervention sur le réseau ferré, les services de secours sont confrontés aux risques **liés à la circulation des trains** d'une part, et à **la présence de courant électrique haute tension dans les caténaires et les sous stations** d'autre part.

Trois types d'intervention peuvent se présenter :

- ❑ Intervention nécessitant uniquement la protection des personnels vis-à-vis des **risques liés à la circulation des trains**, en l'absence de risques électriques :
 - **Demande d'arrêt de la circulation des trains sur les voies**
- ❑ Intervention nécessitant la protection des personnels vis-à-vis des **risques liés à la circulation des trains et des risques électriques** :
 - **Demande d'arrêt de la circulation des trains sur les voies et une coupure du courant de traction**
- ❑ Intervention présentant **des risques électriques**, mais reste compatible avec la circulation des trains (notamment les trains diesel) :
 - **Demande de coupure du courant de traction**

Circulation des trains en « marche prudente »

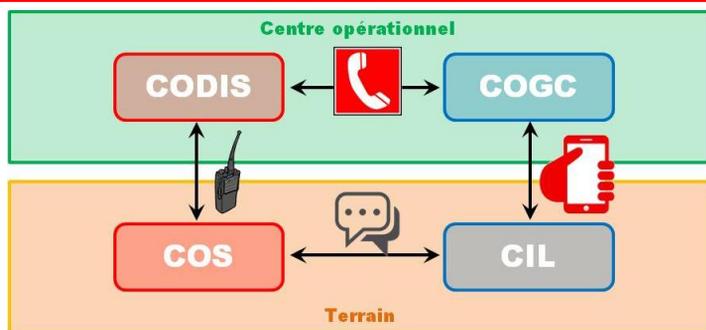
Il est nécessaire de préserver un écoulement des circulations, dès que possible, en permettant la reprise de la circulation sur les voies non concernées par l'événement car le fait d'avoir des trains arrêtés sur les voies peut entraîner d'autres problématiques :

- ❑ **Descente de voyageurs sur les voies**
- ❑ **Absence d'alimentation en énergie (suppression des fonctions de sécurité dans les trains et privation de climatisation ou de chauffage)**

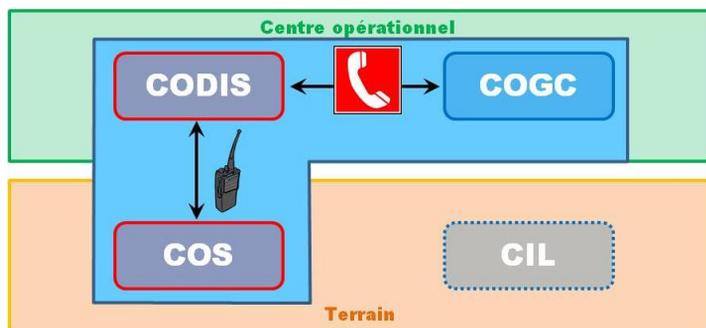
Le conducteur du train, à cette vitesse, peut être en mesure de s'arrêter en cas de danger.

Chef d'incident local (CIL)

- ❑ **Interlocuteur du COS** (si absent, c'est le COGC qui est l'interlocuteur unique).
- ❑ Il est désigné par le COGC.
- ❑ Il devient le responsable de la protection des personnels intervenant sur le site.
- ❑ Il coordonne les actions à la charge du monde ferroviaire, en relation avec le COS.
- ❑ Il renseigne le plus régulièrement le COGC
- ❑ **Il reçoit du COS le message indiquant la fin de l'intervention des services d'incendie et de secours.**



Prescrit



Mode dégradé

❑ Problèmes rencontrés :

- ❑ Pas de désignation de chef d'incident local (CIL) sur les lieux et **donc absence d'un interlocuteur référencé sur le terrain** :

Le COGC n'a pas trouvé de personnel pour prendre la fonction de CIL (1 heure de route pour l'agent le plus près).

- ❑ Le COGC et le CTA communiquent sans concertation avec le terrain et **surtout avec le COS** :

- **À 20h56, réalimentation électrique des 2 voies et reprise de la circulation sur une voie en marche prudente.** Le CTA transmet cette dernière information au COS.
- **À 21h33, reprise de la circulation à vitesse normale sur les 2 voies sans prévenir les SP.**

- ❑ Des personnels SNCF présents sur les lieux ont connaissance du rétablissement de la circulation et de l'électricité dans les caténaires, et là encore, ne communiquent pas avec le COS.

- ❑ Lors de l'arrivée des bus de substitution, le cadre d'astreinte voyageur de la SNCF constate la difficulté des bus à manœuvrer au niveau du PN 211.



Il appelle le COGC lui confirmant la reprise de la circulation à vitesse normale. En l'absence de CIL, il décide de se mettre au passage à niveau et, en communication avec le COGC, de gérer le passage des bus avec les passagers. Passage des bus fait à 22h30. Le COS n'a pas du tout connaissance de ces informations et problématiques.

Entre temps, les sapeurs-pompiers sur place, non au courant de la reprise de la circulation à vitesse normale sur les voies, voient passer 6 trains dont 2 TGV.

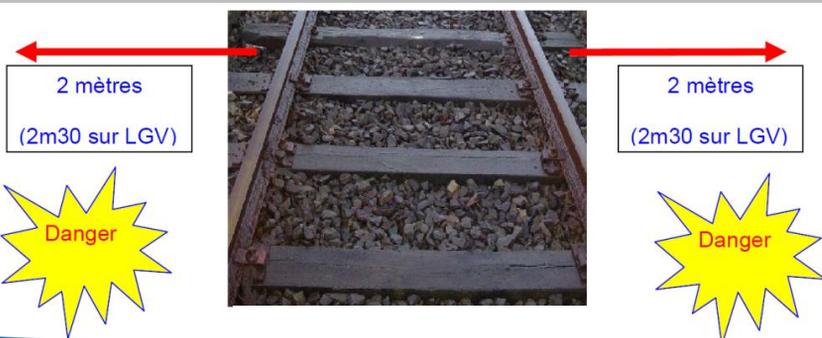
Zone dangereuse

- Liée à la circulation des trains

C'est la zone dans laquelle le personnel, l'outillage ou le matériel qu'il manipule :

- ❑ Peut être heurté par une circulation ferroviaire
- ❑ Peut être mis en danger par l'effet de souffle

Cette zone comporte la voie elle-même et s'étend de part et d'autre de la voie.



- Liée au courant de traction

Coupure en cas d'intervention urgente nécessitée par :

- ❑ Le sauvetage d'une personne, présente à proximité de la caténaire en danger d'électrocution ;
- ❑ Toute mise en œuvre de dispositif hydraulique sous pression au voisinage de la caténaire.



Pour aller plus loin :

GUIDE
D'INTERVENTION
EN MILIEU FERROVIAIRE
SUR LE RÉSEAU FERRÉ
NATIONAL (GIMF)

Ce guide d'intervention en milieu ferroviaire est le fruit d'un travail concerté de nombreux intervenants : COGIC, COGIC, COGIC, le ministère de la Justice (DACS), le ministère chargé des Transports (DSTN), SNCF et la DSRP.

Il concerne plus particulièrement les secours de terrain et le cas des centres centralisés. Il a pour objectif de permettre à chacun des intervenants de bien appréhender le rôle des différents intervenants, ainsi remettre en cause sa responsabilité et les procédures prévues à chaque service, en leur permettant, en particulier, de bien lire les articles 12, 14 et 15 du code de procédure pénale, L. 1024 et le code général des collectivités territoriales, article R. 121-26 du code de la Défense pour ce qui est de la DSRP l'article R. 121-25 du code de la Défense pour ce qui est de la DSRP.



Référentiel circulation :
Accidents et incidents : Modalités d'intervention des services de secours sur le Réseau Ferré National



La Réflexivité Opérationnelle...

De tout ça, qu'est-ce que j'en fais... ?

À l'issue de l'intervention, rappeler les mesures essentielles et évidentes de sécurité...

Rappeler le rôle du COGIC et du CIL ainsi que de la sémantique appropriée.

❑ Analyse :

- ❑ Difficultés de la concertation entre les 2 centres opérationnels et le terrain ;
- ❑ Importance de la connaissance précise de la sémantique interservice ;
- ❑ Difficultés d'intervention aux abords et sur les voies ;
- ❑ Décision du rétablissement de la circulation des trains : Qui ? Quand ?



Éléments favorables

- ❑ Aucun sapeur-pompier sur les voies au moment des passages de trains
- ❑ Le train s'est immobilisé devant un CIS avec des sapeurs pompiers présents à ce moment-là



Éléments défavorables

- ❑ Beaucoup d'interlocuteurs SNCF mais pas de CIL
- ❑ Environnement particulier d'intervention

Ce qu'il faut retenir...

❑ Pour toute intervention, et notamment sur et aux abords du réseau ferré, c'est le terrain qui commande, c'est-à-dire **le COS**. Les centres opérationnels ne doivent pas se substituer à lui et interpréter ce qui se passe sur le terrain.

❑ Le chef d'incident local (CIL) est l'interlocuteur unique de la SNCF sur le terrain pour le COS. Il doit être demandé le plus précocement possible.

❑ En fonction du type d'intervention, des demandes spécifiques sont à faire :

➤ Risques liés uniquement à la circulation des trains :

Demande d'arrêt de la circulation des trains sur les voies

➤ Risques liés à la circulation des trains et du risque électrique :

Demande d'arrêt de la circulation des trains sur les voies et une coupure du courant de traction

➤ Risques liés uniquement au risque électrique :

Demande de coupure du courant de traction

❑ **Circulation des trains en « marche prudente ».** Cette disposition peut être proposée uniquement par le CIL (à défaut le COGIC) afin de faciliter l'écoulement des trains pour éviter tout sur-accident pour la SNCF.

