

Référentiel Circulation

Document d'application

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

Édition du 19-02-2008

Version 02 du 28-09-2012

Applicable à partir du 01-01-2013

DC02611 (TR4D)

Référence-article : DC02611-190208-02C

Émetteurs :

Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises
Direction de la Circulation Ferroviaire



Sommaire

PRÉAMBULE/ NOTE PÉDAGOGIQUE.....	1
OBJET	2
ARTICLE 1 – DOMAINE D'APPLICATION.....	3
ARTICLE 2 – INTERLOCUTEURS DES SERVICES D'INCENDIE ET DE SECOURS AU SEIN DU GID.....	4
ARTICLE 3 – INTERLOCUTEURS DU GID AU SEIN DES SERVICES DE SECOURS	4
ARTICLE 4 – ACCÈS AUX EMPRISES FERROVIAIRES.....	5
ARTICLE 5 – REPÉRAGE KILOMÉTRIQUE	6
ARTICLE 6 – MOYENS DE COMMUNICATION	7
ARTICLE 7 – PRINCIPES D'INTERVENTION.....	9
ARTICLE 8 – MODALITÉS D'INTERVENTION NÉCESSITANT L'ENGAGEMENT DE LA ZONE DANGEREUSE « LIÉE À LA CIRCULATION DES TRAINS»	10
ARTICLE 9 – INTERVENTION NÉCESSITANT LA COUPURE DU COURANT DE TRACTION	12
ARTICLE 10 – CONDITIONS DE REPRISE PARTIELLE DE LA CIRCULATION AU COURS D'UNE INTERVENTION	14
ARTICLE 11 – CONDITIONS DE REPRISE DE LA CIRCULATION À LA FIN DE L'INTERVENTION	15
ARTICLE 12 – GLOSSAIRE	16
ANNEXE 1 FICHE ACTION N° 1 : FICHE COS	
ANNEXE 2 FICHE ACTION N° 2 : FICHE CODIS	
ANNEXE 3 FICHE ACTION N° 3 : FICHE CIL	
ANNEXE 4 FICHE ACTION N° 4 : FICHE COGC	
ANNEXE 5 SCHÉMA DES RELATIONS ENTRE GID ET SERVICES D'INCENDIE ET DE SECOURS	

Préambule/ Note pédagogique

Origine de la modification du document

La modification de ce document est justifiée par la nécessité d'intégrer les souhaits exprimés, à l'issue d'un Retour d'Expérience commun (DCF, DGSCGC) sur la version 01 du présent document.

Résumé des modifications

Les principales modifications concernent :

- la refonte complète de l'article 9 ;
- l'apport de précisions et certaines modifications significatives sur la cartographie et la géolocalisation, les principes d'intervention, la protection des indices, les moyens de communication, les modalités d'intervention et les conditions de reprise de la circulation, concernant l'ensemble des articles ;
- la mise à jour du vocabulaire utilisé et du glossaire ;
- la mise en cohérence des fiches « actions ».

Origine de la création du texte

Les incidents et les accidents survenant sur le Réseau ferré National (RFN) nécessitent la mise en œuvre de procédures particulières. Le manque d'information réciproque sur les procédures propres aux intervenants externes et internes peut conduire à une mise en œuvre inefficace des secours.

En application de l'article 13 du décret 2006-1279 du 19 octobre 2006, le GID s'est doté de Plans d'Intervention et de Sécurité. Ces plans décrivent les organisations, moyens et procédures mis en place par le GID pour répondre aux plans mis en place par l'autorité administrative. Le présent texte vise à décrire les procédures communes aux services de secours et au GID lors de l'intervention des secours sur le RFN.

Objectifs du texte

Ce texte, destiné en premier lieu aux services de secours, a pour objectifs de :

- familiariser les services de secours avec l'environnement ferroviaire ;
- réunir les conditions d'un sauvetage rapide des personnes lors de tout accident survenant sur les voies du Réseau Ferré National (RFN) ;
- partager avec ces services les procédures mises en œuvre lors de leur intervention sur le RFN ;
- faciliter leur intervention tout en sauvegardant la production ferroviaire par une meilleure connaissance des organisations et des contraintes de chacun.

Il est également destiné à compléter le Plans d'Intervention et de Sécurité (PIS) de chaque Etablissement Infrastructure Circulation (EIC), permettant ainsi de garantir aux services de secours des procédures similaires sur l'ensemble du RFN.

Utilisateurs du texte

Le présent référentiel est destiné à l'ensemble des intervenants des services de secours concourant aux interventions en milieu ferroviaire (sauvetage de personnes, extinction d'incendie, ...).

Ce texte présente aux services de secours :

- les éléments essentiels de l'environnement ferroviaire ;
- les interlocuteurs opérationnels du GID en situation d'intervention ;
- les procédures permettant l'obtention de leur protection vis-à-vis des circulations ferroviaire ;,
- les procédures permettant de garantir leur sécurité vis-à-vis des risques électriques, en cas d'intervention à proximité de la caténaire.

Ce texte s'adresse également :

- Aux acteurs du GID amenés à exercer une mission reprise dans le présent texte :
 - Coordonnateur du COGC;
 - Chef d'Incident Local ou Chef d'Incident Principal.

Objet

Le présent référentiel a pour objet de faciliter et sécuriser l'intervention des services de secours intervenant, dans le cadre d'accidents et d'incidents, sur les voies du Réseau Ferré National (RFN), quel qu'en soit l'endroit, en minimisant les conséquences de ces interventions sur la régularité des circulations. Il s'adresse aux personnels :

- des services d'incendie et de secours ;
- du GID.

Article 1 – Domaine d'application

Le présent référentiel est destiné à servir de guide aux intervenants internes et externes pour leur intervention sur le RFN, quel qu'en soit le motif et qu'il y ait ou non activation d'un PIS.

Il est opportun que des consignes opérationnelles départementales, établies par les services de secours et pour leur seul usage, déclinent ce référentiel pour les procédures métiers qui leurs sont propres.

Les risques liés aux interventions sur ou à l'intérieur des matériels ferroviaires, ne sont pas abordés dans ce document.

Article 2 – Interlocuteurs des services d'incendie et de secours au sein du GID

Quel que soit le type de ligne, à grande vitesse ou classique, les deux interlocuteurs principaux des services d'incendie et de secours sont :

- le **Coordonnateur du Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC)**. Ses coordonnées figurent au PIS de l'Établissement Infrastructure Circulation (EIC) où se produit l'événement. Il est l'interlocuteur du CODIS ;
- le **Chef d'Incident Local (CIL)**, dès son arrivée sur les lieux de l'événement. Il est l'interlocuteur du COS. Le CIL est identifiable par le port d'une chasuble spécifique de sa fonction. En l'absence de CIL, le Coordonnateur du COGC est l'interlocuteur unique et permanent des services de secours.

En cas d'incident important et lorsqu'est créé un Poste de Commandement Opérationnel (PCO), un **Chef d'incident Principal (CIP)** est désigné. Il est l'interlocuteur permanent du DOS et du COS. Le CIP est identifiable par le port d'une chasuble spécifique de sa fonction.

En cas de changement de CIL, le COS en est informé. De même, en cas de changement de CIP, le DOS et le COS en sont informés.

Un schéma des relations entre le GID et les services de secours est placé en annexe 5.

Article 3 – Interlocuteurs du GID au sein des services de secours

Les interlocuteurs principaux des services du GID sont :

- le **Centre Opérationnel Départemental des Services d'Incendie et de Secours (CODIS)**, territorialement compétent : celui du département sur lequel se déroule l'incident ;
- le **Commandant des Opérations de Secours (COS)**, désigné par le CODIS.

Le COS désigné est chargé, sous l'autorité du Directeur des Opérations de Secours (DOS) de la mise en œuvre de tous les moyens publics et privés mobilisés pour l'accomplissement des opérations de secours. En cas de péril imminent, le COS prend les mesures nécessaires à la protection de la population et à la sécurité des personnels engagés. Il rend compte au DOS.

En cas de changement de COS, le CIL et le CIP en sont informés.

Le DOS est l'autorité investie du pouvoir de police administrative. A ce titre, il définit la stratégie de lutte contre les sinistres et assure la direction des moyens de secours engagés. Le CIP est l'interlocuteur privilégié du DOS.

Un schéma des relations entre le GID et les services de secours est placé en annexe 5.

Article 4 – Accès aux emprises ferroviaires

Cartographie

Le GID met à disposition des services de secours une cartographie facilitant l'accès aux voies du RFN.

En fonction d'un point kilométrique (P.K) donné sur une ligne donnée, cette cartographie identifie avec précision le point d'accès routier le plus proche du lieu de l'incident. Cette application recense également les ouvrages ou points singuliers du RFN : viaducs, tunnels, ponts-rails, ponts-routes, passages à niveau (PN) . . .

Du fait des informations sensibles véhiculées, cette application est soumise à habilitation.

L'adresse internet permettant d'accéder à cette application informatique ainsi que les coordonnées des correspondants en charge de délivrer ces habilitations sont tenues à disposition de la DGSCGC.

Par ailleurs et pour alimenter leur propre SIG, chaque SDIS peut obtenir ces mêmes données, issues du référentiel géographique de l'infrastructure, depuis le site internet de la DGSCGC, sous réserve de respecter les conditions qui y sont exposées.

Géolocalisation

Les services de secours disposent de plus en plus souvent de moyens de géolocalisation de type GPS. Le COS peut ainsi être en mesure d'indiquer avec précision au COGC (via le CODIS) les coordonnées du lieu de son intervention.

Ces informations permettent au Coordonnateur du COGC de localiser ce lieu sur son outil cartographique.

Ces coordonnées peuvent par ailleurs être retransmises au CIL, afin d'aller à la rencontre des services de secours et de les réorienter, le cas échéant, vers le lieu d'intervention.

Par ailleurs et en complément des éléments repris ci-dessus, chaque SDIS peut obtenir des informations sur la description du réseau des lignes ferroviaires pouvant être importées dans un navigateur GPS (Global Position System), dans le but de se rendre en un point du réseau ferré national, identifié par un code ligne/PK (point kilométrique).

Ces données (fournies en latitude/longitude et calculées par logiciel) disponibles au format GPS sont : les accès, les PN, les ponts-rails, les ponts-routes, les tunnels, les repères kilométriques, ...Elles peuvent utilement être intégrées dans la cartographie opérationnelle des services de secours et d'incendie.

Cette mise à disposition est réalisée depuis le site internet de la DGSCGC, aux conditions exposées.

Points d'accès

Afin d'éviter les actes de vandalisme et les intrusions dans les emprises ferroviaires, certaines sections de lignes classiques ainsi que toutes les lignes à grande vitesse (LGV) sont clôturées. Il est possible d'y accéder par des portillons repérés et identifiés dans la cartographie ferroviaire. En cas d'impossibilité d'ouvrir ces portillons, les services de secours sont autorisés à en forcer l'ouverture.

Précautions d'accès

Avant d'effectuer toute intervention, les services des secours doivent se conformer aux dispositions de la fiche COS (cf annexe 1).

Article 5 – Repérage kilométrique

Des poteaux kilométriques et des poteaux hectométriques, implantés à proximité de la voie, permettent de déterminer le point kilométrique d'une intervention.



(Crédit : RFF / D'ANGELO Jean-Jacques)

Exemple de poteau kilométrique



Exemple de borne hectométrique

Par ailleurs, des indications peuvent être portées sur des plaques de repérage implantées à proximité de certaines installations : téléphones de pleine voie, signaux, guérites de signalisation, passages à niveau, ...



(Crédit : RFF / D'ANGELO Jean-Jacques)

Numéro d'un passage à niveau



(Crédit : RFF / FRAYSSEIX Philippe)

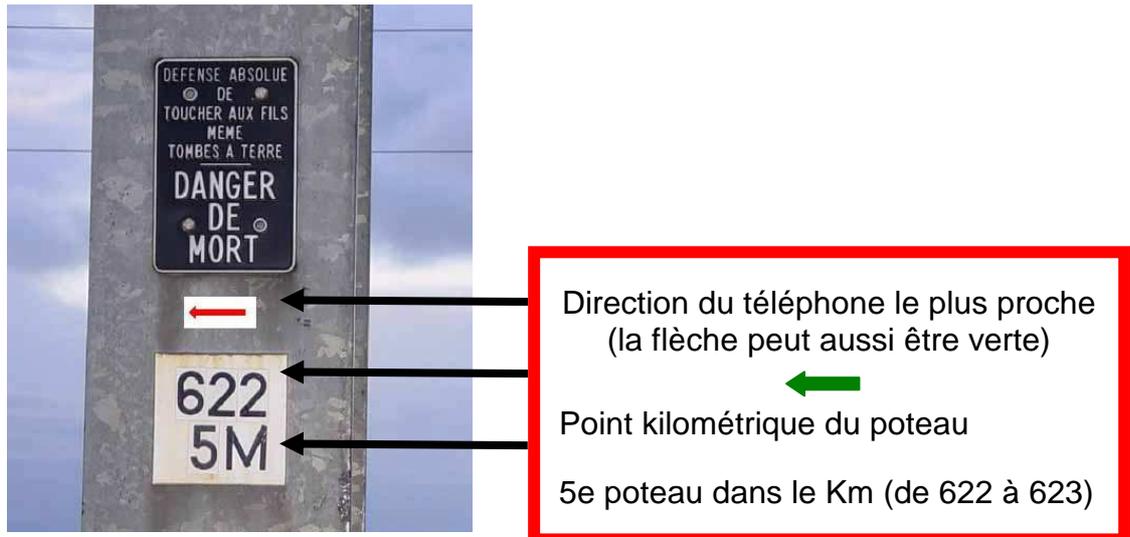
Exemple de plaque de repérage d'un signal

Sur les lignes électrifiées, les indications portées sur les supports des fils d'alimentation (poteau caténaire ou portique) permettent de se repérer dans l'espace. Chaque support porte un numéro d'identification composé :

- du kilomètre auquel il est implanté ;
- du rang dans le kilomètre (chiffre impair du côté de la voie impaire, chiffre pair du côté de la voie paire).

Ainsi, un support portant l'indication 134 15 est le quinzième support du kilomètre 134, implanté du côté de la voie impaire.

L'information relative au point kilométrique de l'intervention permet de localiser précisément ce lieu sur le réseau ferré.



Localisation en ligne et direction du téléphone d'alarme le plus proche

Article 6 – Moyens de communication

Le COS communique avec le CODIS en utilisant les moyens opérationnels dont il dispose.

Toutefois, différents téléphones, placés le long des voies, permettent d'entrer en contact avec des agents du GID: agents de postes d'aiguillage, COGC, Régulateur Sous-Stations (RSS) ...

En zone non couverte par la téléphonie portable, en zone d'ombre radio ou téléphone satellite, ces téléphones implantés le long des voies sont les seuls moyens de contact entre le lieu de l'accident et les services du GID.

Des téléphones sont implantés de façon systématique tous les kilomètres environ le long des lignes exploitées du RFN, ainsi qu'à proximité des passages à niveau et de certains signaux d'arrêt. De couleur grise, ils sont reliés directement à la gare ouverte la plus proche.

De plus, sur les lignes électrifiées, des téléphones, dont la tête de leur support est peinte en rouge, sont installés tous les kilomètres environ. Ils sont reliés directement au central sous-station.

La position kilométrique du téléphone est, en principe, indiquée au-dessus, ce qui permet de situer avec précision l'emplacement de ce téléphone et par rapprochement celui de l'accident.



(Crédit : RFF / GIRAUD Philippe)



Exemples de téléphone d'alarme



(Crédit : RFF / D'ANGELO Jean-Jacques)

Exemple de téléphone de signal



(Crédit : RFF / FRAYSSEIX Philippe)

Exemple de téléphone de passage à niveau



(Crédit : RFF / GIRAUD Philippe)

Exemple de téléphone de pleine voie

Pour appeler, il faut lever le bras situé à gauche du téléphone, se présenter en parlant¹ dans le micro situé au centre du téléphone puis attendre la présentation de l'interlocuteur. Parler et écouter grâce au haut-parleur situé en haut du bras. En principe, le mode d'emploi du téléphone est rappelé sur l'appareil lui-même.

Les téléphones de voie ne sont généralement pas équipés d'un dispositif permettant d'être rappelé. L'appelant doit rester en ligne et attendre les instructions de son correspondant avant de raccrocher ou convenir avec lui d'un délai pour le rappeler.

L'utilisation, de préférence, des moyens de communication situés en bordure de voies permet dans la plupart des cas aux services du GID d'obtenir des indications sur le positionnement géographique de l'appelant. Attention toutefois, au risque permanent d'être heurté par une circulation dès lors que la zone dangereuse est engagée.

Article 7– Principes d'intervention

Lors d'une 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 (voir glossaire) d'autre part.

Toute intervention dans les emprises ferroviaires doit se faire sous couvert des dispositions décrites dans les fiches « actions » placées en annexe. En fonction des circonstances, trois types d'intervention peuvent se présenter :

- l'intervention nécessite uniquement la protection des personnels vis à vis des risques liés à la circulation des trains, en l'absence de risques électriques. La protection des personnels s'obtient en effectuant une demande d'arrêt de la circulation des trains sur la ou les voies concernées ;
- l'intervention nécessite la protection des personnels à la fois vis à vis des risques liés à la circulation des trains et des risques électriques. Elle nécessite alors une demande d'arrêt de la circulation des trains sur la ou les voies concernées par l'intervention **et** une coupure du courant de traction ;
- l'intervention présente des risques électriques, mais reste compatible avec la circulation des trains. La protection des personnels vis à vis des risques électriques s'obtient en effectuant une demande de coupure du courant de traction.

Par ailleurs, il est rappelé à tous les intervenants en matière de secours aux personnes que les services de police et les forces de gendarmerie sont susceptibles d'intervenir pour rechercher tout indice pouvant aider à la manifestation de la vérité dans le cadre d'une enquête judiciaire. Sans remettre en cause la prééminence des opérations et actions conduites pour la sauvegarde de la vie des personnes, elles doivent s'effectuer dans le souci constant de la préservation des traces et indices en vue de leur exploitation sur le plan judiciaire.

¹ Pour certains téléphones, l'appel est réalisé grâce à la voix de l'appelant : s'il ne parle pas, la communication est impossible.

Article 8 – Modalités d'intervention nécessitant l'engagement de la zone dangereuse « liée à la circulation des trains »

8.1 Zone dangereuse « liée à la circulation des trains » – Définition

La largeur d'un train est supérieure à l'écartement de la voie mesurée entre les deux files de rails. En s'approchant de la voie, il y a risque d'être heurté par le train ; celui-ci ne peut ni éviter l'obstacle (il est guidé par les rails), ni s'arrêter rapidement.

La circulation d'un train provoque un déplacement d'air et des turbulences qu'on appelle effet de souffle :

- plus le train roule vite et plus l'espace est réduit, plus l'effet de souffle est important ;
- en s'approchant de la voie, il existe un risque d'être déstabilisé par cet effet de souffle.

La **Zone Dangereuse** « liée à la circulation des trains » 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, sur une largeur de 2,00 mètres.

Sur les lignes à grande vitesse (LGV), la force de l'effet de souffle est accrue, la zone dangereuse est portée à 2,30 mètres.

8.2 – Intervention dans la Zone Dangereuse « liée à la circulation des trains »

Avertissement :

Lors de l'arrivée des services de secours, la circulation peut ne pas être totalement interrompue. En effet, en fonction des informations à disposition du GID, les trains peuvent continuer à circuler en marche prudente (voir glossaire) ou à vitesse normale sur la ou les voies non concernées par l'événement.

De ce fait, toute intervention dans la zone dangereuse doit être précédée d'une autorisation d'intervention délivrée par un responsable qualifié du GID.

La demande d'autorisation d'intervention dans la zone dangereuse est adressée par le COS :

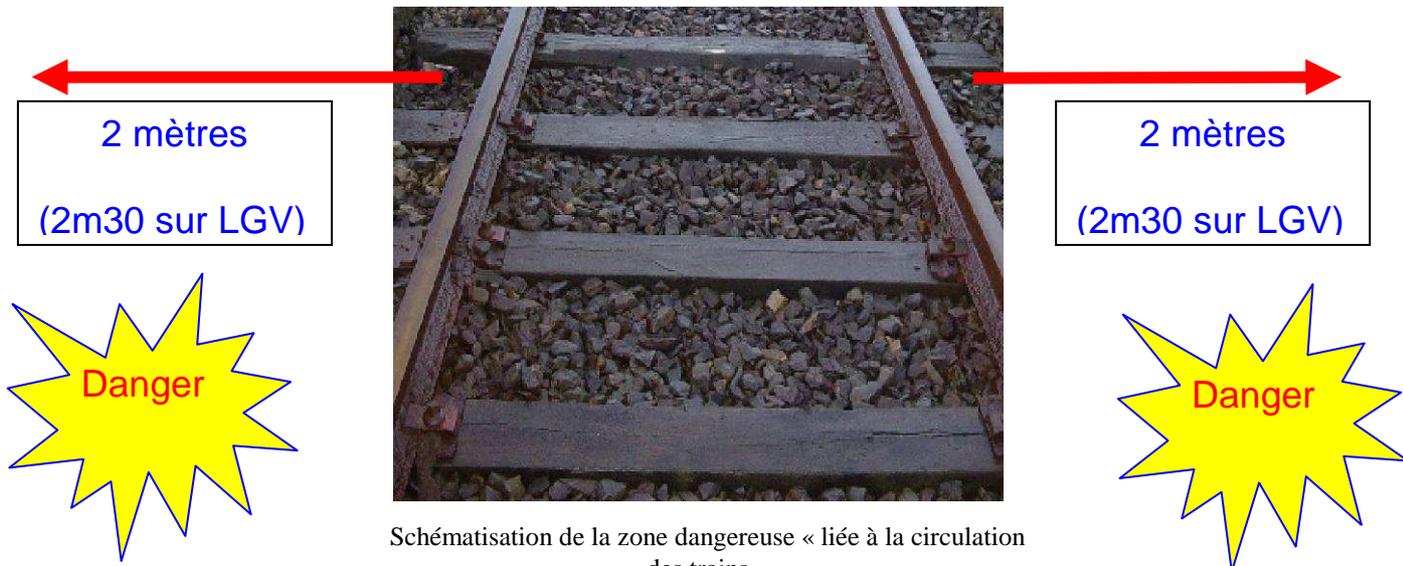
- au CIL, représentant du GID, s'il est présent ;
- au Coordonnateur du COGC (par l'intermédiaire du CODIS) en l'absence du CIL.

L'autorisation donnée précise l'étendue de la zone protégée.

De la même façon, en fonction des conditions d'intervention sur le site, le COS pourra demander les modifications utiles de la zone protégée.

Jusqu'à l'arrivée du CIL, qui vérifiera avec précision la zone protégée, il est nécessaire que le COS porte une attention particulière :

- aux itinéraires d'accès aux lieux de l'intervention ;
- aux zones où la protection est réalisée vis à vis des risques ferroviaires (voies sur lesquelles l'arrêt des circulations est obtenu suite à la demande des secours), en prêtant attention aux circulations pouvant survenir sur une autre voie ;
- aux zones où la protection n'a pas été demandée et où l'engagement de la zone dangereuse présente des risques de heurt par une circulation.



Schématisme de la zone dangereuse « liée à la circulation des trains »

L'attention du COS est attirée sur la nécessité de ne pas interrompre plus que de besoin la circulation des trains pendant l'intervention. En effet, l'arrêt des trains de voyageurs en dehors d'un quai peut être source de sur-incident ou sur-accident (par exemple: descente des voyageurs sur les voies).

Chaque fois que la situation le permet, la circulation des trains doit être préservée sur les voies contiguës non concernées par l'intervention, éventuellement avec des restrictions telles que la marche prudente.

En conséquence, afin de favoriser la reprise de la circulation et de lutter contre le risque de sur-incident ou de sur-accident, les sapeurs pompiers peuvent retirer le corps (ou des éléments du corps) en dehors de la zone dangereuse sans attendre l'arrivée des pompes funèbres, en cas d'intervention pour accident mortel de personne, sur demande du CIL et en accord avec les services de police ou de gendarmerie (Officier de Police Judiciaire).

Article 9 – Intervention nécessitant la coupure du courant de traction



Schématisme de la zone dangereuse "électrique"

9.1 - Principes d'intervention

Coupage d'urgence du courant de traction :

La coupure d'urgence du courant de traction interrompt l'alimentation en courant de traction, sur toutes les voies de la plateforme. Elle permet de soustraire immédiatement les personnes à l'influence électrique et, sans attendre la mise en place de mesures complémentaires de sécurité, d'autoriser une intervention immédiate à proximité de la caténaire (distance inférieure à 3 mètres).

Rapide à mettre en œuvre, mais privant la caténaire de tension d'alimentation électrique sur une zone géographique pouvant être importante, la procédure de coupure d'urgence du courant de traction est réservée à une 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 (incendie, matières dangereuses...).

Lorsque la demande est motivée pour l'un des cas ci-dessus, le RSS prend les mesures pour supprimer la tension d'alimentation des éléments de caténaire amont, aval et parallèles à l'élément de caténaire concerné par l'intervention [Création de sections neutres occasionnelles de protection (S.N.O.P)].

Avertissement :

La coupure d'urgence du courant de traction ne garantit pas contre les risques liés à la circulation des trains :

- elle n'entraîne pas l'arrêt immédiat des trains privés d'alimentation électrique ;
- elle n'a aucun effet sur les circulations dites thermiques (diesels).

La coupure d'urgence peut entraîner :

- l'arrêt prolongé des trains dans des lieux inappropriés (tunnel, viaduc, ...) créant ainsi des risques de sur-incident ou de sur-accident (descentes de voyageurs sur les voies, franchissement par des automobilistes d'un passage à niveau fermé par la présence d'un train arrêté...);
- des répercussions importantes sur le trafic occasionnant des gênes pour les voyageurs présents à bord des trains. Le train peut être privé de climatisation ou de chauffage. Les fonctions de sécurité sont maintenues pendant un temps limité (éclairage de secours, sonorisation...).

Consignation Caténaire (Consignation C) :

La consignation caténaire est un ensemble de mesures destiné à supprimer la tension d'alimentation d'un élément de caténaire et à le protéger de tout risque de réalimentation. Cette procédure est normalement réservée aux interventions sur ou à proximité de la caténaire réalisées dans le cadre des opérations de maintenance. Elle peut cependant être utilisée à la suite d'une coupure d'urgence afin :

- de réduire le domaine privé de tension d'alimentation et ainsi permettre aux trains non impliqués de poursuivre leur circulation et de limiter les risques de sur-incident ou de sur-accident ;
- de permettre l'intervention des agents de la maintenance.

Ce choix est de l'initiative du CIL en coordination avec le COS.

Particularité d'une intervention sous le régime de la coupure d'urgence :

Le contexte d'une intervention sous le régime de la coupure d'urgence est différent de celui de la consignation caténaire. L'objectif est d'autoriser une intervention urgente qui ne peut être différée à proximité de la caténaire (distance inférieure à 3 mètres). Les mesures prises par le RSS sont suffisantes sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours systématiquement au régime de la consignation caténaire.

Une tension résiduelle subsistant éventuellement dans la caténaire ne présente pas de risque ni d'électrocution ni d'électrisation. Néanmoins, pour prévenir toute sensation désagréable voire tout risque éventuel de chute provoquée par sa perception, les intervenants doivent être dotés d'équipements appropriés (tenue de feu complète avec gants d'intervention).

9.2 - Modalités d'intervention

Avant toute intervention à proximité de la caténaire, une coupure d'urgence du courant de traction **doit être demandée**.

Un ordre de coupure d'urgence du courant de traction doit comporter :

- la mention : "coupure d'urgence" ;
- les indications permettant de localiser la zone à priver de tension (point kilométrique, n° du poteau caténaire, gares encadrantes, ...);
- le motif ;
- l'identité du demandeur ou sa fonction.

Sauf en cas de sauvetage de personne, le COGC, en accord avec le COS (ou via le CODIS), **peut différer** la demande de la coupure du courant de traction, dans le but de permettre l'écoulement du trafic et en particulier d'éviter les risques de sur-accident.

A la réception de l'ordre de coupure d'urgence, le RSS doit:

- supprimer la tension d'alimentation de l'élément de caténaire coïncidant avec la zone d'intervention ;
- sécuriser la zone d'intervention ;
- en créant des sections neutres occasionnelles de protection (S.N.O.P.) en amont, en aval et parallèles à l'élément de caténaire relatif à la zone d'intervention,
- en s'assurant, si nécessaire, que les intervenants sont protégés vis-à-vis des circulations non électriques.

L'intervention ne peut débuter **qu'après réception d'une autorisation** donnée par un responsable qualifié du GID (Cf. fiche action n° 1- COS).

Avertissement :

En complément de la coupure d'urgence, des mesures de sécurité peuvent s'avérer nécessaires vis-à-vis des circulations non électriques.

L'équipement des intervenants comprend la tenue de feu complète avec gants d'intervention.

Article 10 – Conditions de reprise partielle de la circulation au cours d'une intervention

Lorsque les circonstances l'autorisent, sur une ligne classique ou une ligne à grande vitesse, alors que les circulations ont été arrêtées pour assurer la sécurité des personnes intervenant dans les emprises ferroviaires, il est nécessaire de préserver un écoulement des circulations en permettant la reprise de la circulation sur les voies non concernées par l'événement.

En effet, l'interruption de la circulation ne doit pas engendrer de situation à risques notamment pour les personnes transportées dans les trains arrêtés :

- descente de voyageurs dans les voies ;
- en l'absence d'alimentation en énergie (suite à coupure d'urgence du courant de traction), suppression des fonctions de sécurité (éclairage de secours, sonorisation, . . .) et privation de climatisation ou de chauffage.

Aussi, **en l'absence de risque d'engagement du gabarit de la voie voisine**, sur demande du CIL dépêché sur les lieux, le COS peut autoriser la circulation des trains en "**marche prudente**" aux abords de la zone d'intervention.

La marche prudente impose au conducteur de parcourir une partie de voie délimitée, à faible vitesse, en tenant compte du fait qu'il peut rencontrer des personnes sur la voie et qu'il doit être en mesure de s'arrêter en cas de danger.

Article 11 – Conditions de reprise de la circulation à la fin de l'intervention

A la fin d'une intervention, le COS doit s'assurer **que tous les intervenants des services de secours ont bien dégagé la zone dangereuse**. Lorsque l'intervention est terminée et les voies dégagées, le **COS** informe le CIL de la fin de l'opération de secours. En l'absence de CIL, cette information est transmise au COGC, via le CODIS.

L'information donnée par le COS ne concerne que le désengagement des services de secours.

La levée de la coupure d'urgence du courant de traction est autorisée par le COS.

Le CIL pouvant avoir repris à sa charge les mesures de suppression du courant d'alimentation électrique, il reprend également à sa charge les mesures de rétablissement du courant d'alimentation électrique.

Un transfert de responsabilité de la protection des intervenants, du COS vers le CIL ou le cas échéant le COGC, est alors opéré.

Article 12 – Glossaire

BMPM : Bataillon des Marins-Pompiers de Marseille.

BSPP : Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris.

Caténaire : Ligne aérienne de contact distribuant le courant de traction aux engins moteurs électriques par l'intermédiaire d'un pantographe.

CNOC : Centre National des Opérations Circulation. Il supervise la gestion des circulations ferroviaires sur l'ensemble du RFN.

CO : Centre Opérationnel de la Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris.

CIL : Chef d'Incident Local, agent du GID qualifié, ayant pour mission de faciliter l'intervention des services extérieurs.

CIP : Chef d'Incident Principal, responsable de haut niveau, chargé de représenter le GID auprès du DOS et/ou du COS.

CODIS : Centre Opérationnel Départemental des services d'Incendie et de Secours. Sous cette appellation, il faut également comprendre : CO sur le secteur de la BSPP ou COSSIM pour le secteur du BMPM.

COGC : Centre Opérationnel de Gestion des Circulations. Il existe un COGC par EIC.

Consignation caténaire : Suppression de l'alimentation électrique de la caténaire. Cette suppression est soumise à procédures et peut être longue à mettre en œuvre.

CORG : Centre d'Opérations et de Renseignements de la Gendarmerie chargé de la gestion de l'intervention des forces de gendarmerie au niveau départemental (Groupement de gendarmerie départementale) et de dépêcher sur les lieux les moyens adéquats (OPJ, etc.).

COS : Commandant des Opérations de Secours.

COSSIM : Centre Opérationnel des Services de Secours et d'Incendie de Marseille.

Coupage d'urgence du courant de traction : Suppression urgente de l'alimentation électrique de la caténaire.

DCF : Direction de la Circulation Ferroviaire. C'est, au sein de la SNCF, une direction indépendante regroupant les acteurs de la circulation ferroviaire (EIC).

DDSP : Direction Départementale de la Sécurité Publique, chargée de la gestion de l'intervention des forces de police au niveau départemental et de dépêcher sur les lieux les moyens adéquats (OPJ, etc.).

DGSCGC : Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises.

DOS : Directeur des Opérations de Secours.

EF : Entreprise Ferroviaire disposant d'une licence de transport Ferroviaire, autorisée, par décision ministérielle, à circuler sur le réseau ferré national.

EIC : Établissement Infrastructure Circulation.

Électrisation : Passage d'un courant électrique dans l'organisme.

Électrocution : Passage d'un courant électrique dans l'organisme, provoquant la mort.

Gestionnaire de gares : Entité en charge de l'information des voyageurs en gares.

GID : Gestionnaire d'Infrastructure Délégué chargé par RFF de l'exploitation, de la conduite et de la maintenance du Réseau. La DCF fait partie du GID.

GPS : Global Positioning System. C'est un système de géolocalisation.

LGV : Ligne à Grande Vitesse.

Marche prudente : La circulation en "marche prudente" impose au conducteur d'un train d'adapter sa vitesse, sur une partie de voie délimitée, compte tenu du motif (donc du degré de danger) qui lui a été indiqué au préalable.

OPJ : Officier de Police Judiciaire.

PIS : Plan d'Intervention et de Sécurité.

PN : Passage à niveau.

RFF : Réseau Ferré de France.

RFN : Réseau Ferré National.

RSS : Régulateur Sous Station, agent qualifié chargé de l'exploitation des installations de traction électrique de sa zone d'action, et assurant, au besoin, la coupure d'urgence du courant de traction.

SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours.

SIG : Système d'Information Géographique.

SNOP : Section Neutre Occasionnelle de Protection.

Sous Station: Installation transformant le courant haute tension pour lui donner les caractéristiques compatibles à l'alimentation des installations de Traction Électrique.

Annexe 1

Fiche Action n°1 :

Fiche COS

Référence : DC 2611 Mise à jour : 28/09/2012 Type : Procédure	Fiche Action n° 1	<i>Fiche COS</i>
<ol style="list-style-type: none"> 1) Localise le lieu de l'événement et le moyen d'accès le plus approprié, avec l'aide du CODIS². 2) Dès son arrivée sur le lieu de l'événement, prend contact avec le coordonnateur du COGC par l'intermédiaire du CODIS, pour définir les conditions d'intervention (présence du CIL, risques ferroviaires encourus, contexte particulier...). 3) Analyse la situation sur le terrain et évalue les risques, en vue de demander les protections appropriées pour l'intervention : <ol style="list-style-type: none"> a) vis-à-vis des circulations ferroviaires : <ul style="list-style-type: none"> ○ identification de la ou des voies concernées, ○ risques d'engagement de la zone dangereuse, ○ parcours d'approche s'il comporte des voies à traverser (en cas de doute, sur les plates formes à plusieurs voies de circulation, la protection est à demander dans un premier temps sur l'ensemble des voies encadrant le lieu de l'événement), b) vis-à-vis des risques électriques : <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 (incendie, matières dangereuses...). 4) N'intervient pas tant que les protections listées ci-dessus ne sont pas accordées. 5) Prend contact avec le CIL si celui-ci est présent. Sinon, le CIL prend contact avec le COS. 6) Communique au CIL les conditions d'intervention des services de secours (nature et étendue du domaine protégé) et l'informe des mesures prises ainsi que de la situation. 7) Demande verbalement au CIL ou à défaut au Coordonnateur du COGC par l'intermédiaire du CODIS, la protection des personnes intervenant sur la zone : <ul style="list-style-type: none"> ○ vis-à-vis des risques ferroviaires, par mesure de protection de la ou des voies concernées ou d'une partie de voie située à un point kilométrique précis ou entre deux points remarquables... ; ○ vis-à-vis des risques électriques, <ul style="list-style-type: none"> ○ le cas échéant, par la coupure d'urgence du courant de traction, à demander sur la ou les voies concernées, sur une partie de voie située à un point kilométrique précis ou entre deux points remarquables, et uniquement pour motif de sauvetage de personne ou nécessité d'utiliser de l'eau sous pression au voisinage de la caténaire. <p>RAPPEL :</p> <p><i>Sauf en cas de sauvetage de personne, le COGC, en accord avec le COS (ou via le CODIS), détermine le moment opportun pour demander la coupure du courant de traction, dans le but de :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>permettre le dégagement d'une zone dangereuse par les circulations ;</i> ○ <i>éviter l'arrêt d'une circulation dans un tunne ;</i> ○ <i>permettre l'arrêt des trains de voyageurs à quai.</i> 8) Peut intervenir à proximité immédiate de la caténaire, après confirmation de la coupure d'urgence du courant de traction, dès lors que le ou les sauveteurs sont au moins équipés de la tenue de feu complète avec gants d'intervention. 		

² Sous l'appellation CODIS, il faut également comprendre : CO sur le secteur de la BSPP ou COSSIM pour le secteur du BMPM. Ce renvoi a valeur pour toutes les annexes de ce référentiel.

- 9) Favorise la reprise rapide de la circulation en permettant d'adapter dans les meilleurs délais les mesures de protection aux stricts besoins des services d'incendie et de secours :
 - rétablissement du courant de traction ;
 - rétablissement de la circulation sur la (les) voie(s) contiguë(s) ;
 - réduction de la zone protégée sur les plates-formes à plusieurs voies...
- 10) Est informé, le cas échéant, de la prise de fonction du CIP lorsque ce dernier se présente sur les lieux de l'événement.
- 11) Peut demander au CIL (voire au CIP) des moyens susceptibles d'être mis à disposition.
- 12) Informe son CODIS des moyens spécialisés demandés.
- 13) Peut être amené à laisser son commandement à un autre COS en cours d'intervention. Dans ce cas transmet au CIL les coordonnées du COS remplaçant.

Fin d'intervention

- 14) S'assure que tous les personnels sapeurs pompiers ont dégagé la zone d'intervention.
- 15) Informe le CODIS de la fin d'intervention et transmet verbalement le message suivant au CIL (s'il est présent), sous la forme, selon le cas :

COS..... (nom, grade) à CIL..... (nom)

Fin d'intervention des sapeurs pompiers sur la (les) voie(s)... .. ou de la partie de voie située au kilomètre..... ou entre.....et.....

J'autorise le rétablissement du courant de traction et de la circulation des trains.

Leà.....h.....mn. Motif : fin de l'intervention

Annexe 2
Fiche Action n°2 :
Fiche CODIS

<p>Référence : DC 2611 Mise à jour : 28/09/2012 Type : Procédure</p>	<p>Fiche Action n° 2</p>	<p>Fiche CODIS</p>
<p>1) Est avisé d'un événement de sécurité dans les emprises du RFN. 2) Déclenche les secours appropriés en fonction du type d'événement et des renseignements dont il dispose. 3) Informe immédiatement le COGC si l'avis provient d'un tiers afin d'assurer le bouclage et le recoupe- ment de l'information (notamment s'il est avisé d'un événement par des passagers ou des agents à bord des trains au moyen de leurs téléphones mobiles). 4) Est informé par le COGC de l'envoi d'un CIL précisant les délais d'intervention, en informe le COS. 5) En cas d'absence du CIL, reçoit verbalement du COS une demande de protection des personnels de se- cours intervenant sur la zone de l'événement :</p> <p style="margin-left: 40px;">a) vis-à-vis des risques ferroviaires, b) vis-à-vis des risques électriques, le cas échéant, sous la forme, selon le cas :</p> <p style="margin-left: 80px;">COS..... (nom, grade) à CODIS du département, je vous demande : l'arrêt des circulations sur la (les) voie(s).....ou de la partie de voie.....située au kilomètre.....ou entre.....et..... pour intervention des sapeurs pom- piers, le.....à.....h.....mn.</p> <p>et (ou) le cas échéant :</p> <p style="margin-left: 80px;">COS..... (nom, grade) à CODIS du département....., je vous demande : la coupure d'urgence du courant de traction de la (les) voie(s).....ou de la partie de voie.....située au kilomètre.....ou entre.....et..... pour sauvetage de personne ou nécessité d'utiliser de l'eau sous pression au voisinage de la caténaire, le.....à.....h.....mn.</p> <p>6) Transmet verbalement, sous la même forme, la ou les demandes au coordonnateur du COGC. 7) Reçoit du COGC l'assurance que l'arrêt des circulations est obtenu et la protection des personnels assu- rée et, le cas échéant que la coupure d'urgence du courant de traction est effectuée sous la forme, selon le cas :</p> <p style="margin-left: 80px;">COGC de....., à CODIS du département..... je vous donne l'assurance que : la protection de la (des) voie(s).....ou de la partie de voie.....située au kilomè- tre.....ou entre.....et..... pour intervention des sapeurs pompiers est assurée, le.....à.....h.....mn.</p> <p>et (ou) le cas échéant :</p> <p style="margin-left: 80px;">COGC de....., à CODIS du département..... je vous donne l'assurance que : la coupure d'urgence du courant de traction de la (des) voie(s).....ou de la partie de voie.....située au kilomètre.....ou entre.....et..... pour sauvetage de personne ou nécessité d'utiliser de l'eau sous pression au voisinage de la caténaire est réalisée, le.....à.....h.....mn.</p>		

- 8) Retransmet sous la même forme au COS la ou les assurances reçues ci-dessus.

NOTA : *La traçabilité de toute demande et accord de protection de voie ou de coupure d'urgence du courant de traction doit être assurée. Lorsque l'enregistrement des communications entre COGC et CODIS n'est pas assuré, les demandes ou accords sont confirmés par courriel ou par fax.*

Fin d'intervention

- 9) Est informé par le COS de la fin de l'intervention des sapeurs pompiers.
10) Informe le COGC de la fin d'intervention des sapeurs pompiers en précisant que cela ne garantit pas l'absence de toute autre personne sur les lieux (police, gendarmerie, pompes funèbres etc.).

Annexe 3

Fiche Action n°3 :

Fiche CIL

Référence : DC 2611 Mise à jour : 28/09/2012 Type : Procédure	Fiche Action n° 3	<i>Fiche CIL</i>
<p>Le CIL est en principe désigné par le Coordonnateur du COGC. Il est qualifié et formé pour remplir cette mission. En attendant l'arrivée du CIL, tout agent présent sur le site peut faciliter la transmission des informations entre le COGC et le terrain.</p> <p>Dès son arrivée sur les lieux, il doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ revêtir le gilet de visualisation portant l'indication "Chef d'Incident Local" ; ○ se faire connaître des responsables extérieurs, en particulier du COS ; ○ signaler sa présence au COGC, ainsi que les moyens de le joindre ; ○ se faire connaître comme correspondant unique des intervenants du monde ferroviaire et en assurer le recensement ; ○ se faire connaître des gares encadrantes et du RSS ; ○ analyser la situation, évaluer l'importance de l'événement, rassembler les éléments factuels pour les transmettre au COGC ; ○ se mettre à disposition du COS. <p>Une fois sur place :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ il devient le responsable de la protection des personnels intervenant sur le site, et à ce titre, reprend à son compte les mesures de sécurité en cours, et notamment la coupure d'urgence du courant de traction demandée préalablement à son arrivée. Aucune mesure de sécurité ne peut être levée sans son accord. <p>Pendant le traitement de l'incident :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ il obtient des services de secours une prévision sur l'évolution de la situation ; ○ il s'efforce de permettre une reprise, même partielle, de la circulation, en accord avec le COS (Consignation C) ; ○ il coordonne les actions à la charge des intervenants du monde ferroviaire, en relation avec le COS, pour ce qui concerne l'application des mesures de sécurité ; ○ il demande la mise en œuvre de moyens propres à la gestion de l'événement ; ○ en l'absence de représentant de la ou des EF concernées, il ne se désintéresse pas des conséquences directes ou indirectes de l'événement, et veille à la prise en charge des victimes et des voyageurs indemnes ; ○ il renseigne le plus régulièrement possible le COGC du déroulement des opérations de secours. <p>A la fin de l'incident :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ reçoit du COS le message indiquant la fin de l'intervention des Services d'Incendie et de Secours ; ○ après avoir obtenu toutes les assurances nécessaires (dégagement des autres personnels, mesures particulières de sécurité, . . .), il autorise la reprise de la circulation des trains ; ○ il rédige le Rapport de Constations Immédiates en tant que dirigeant de l'enquête. 		

Annexe 4
Fiche Action n°4 :
Fiche COGC

Référence : DC 2611 Mise à jour : 28/09/2012 Type : Procédure	Fiche Action n° 4	Fiche COGC
<p>Dès qu'il est avisé d'un incident, le Coordonnateur du COGC :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ s'assure que les mesures de protections immédiates ont bien été prises, ou les fait prendre ; ○ si les informations sont parvenues des services externes, il s'efforce d'obtenir en interne la confirmation de ces informations et notamment de la localisation de l'incident ; ○ alerte les services de secours si l'avis fait état de victimes, de la présence d'un incendie ou de marchandises dangereuses ou radioactives ; ○ alerte ou désigne le CIL, et avise les services de secours du délai nécessaire à l'arrivée du CIL sur les lieux. <p>Jusqu'à l'arrivée du CIL sur les lieux de l'événement, le coordonnateur du COGC constitue l'interlocuteur unique et permanent des services de secours et des autorités extérieures. Tant que le CIL n'est pas sur les lieux, le Coordonnateur du COGC est responsable de la sécurité des différents intervenants, en relation avec les agents circulation et, éventuellement, avec le RSS.</p> <p>Il reçoit éventuellement la demande du COS transitant par le CODIS sous la forme :</p> <p>COS..... (nom, grade) à CODIS du département, je vous demande : l'arrêt des circulations sur la (les) voie(s).....ou de la partie de voie.....située au kilomètre.....ou entre.....et..... pour intervention des sapeurs pompiers, le.....à.....h.....mn.</p> <p>et (ou) le cas échéant :</p> <p>COS..... (nom, grade) à CODIS du département....., je vous demande : la coupure d'urgence du courant de traction de la (les) voie(s).....ou de la partie de voie.....située au kilomètre.....ou entre.....et..... pour sauvetage de personne ou nécessité d'utiliser de l'eau sous pression au voisinage de la caténaire, le.....à.....h.....mn.</p> <p>Après avoir obtenu les assurances nécessaires auprès des agents circulation et/ou du RSS, il transmet au CODIS l'assurance que l'arrêt des circulations est obtenu et la protection des personnels assurée et, le cas échéant que la coupure d'urgence du courant de traction est effectuée sous la forme, selon le cas :</p> <p>COGC de..... à CODIS du département..... je vous donne l'assurance que : la protection de la (des) voie(s).....ou de la partie de voie.....située au kilomètre.....ou entre.....et..... pour intervention des sapeurs pompiers est assurée, le.....à.....h.....mn.</p> <p>et (ou) le cas échéant :</p> <p>COGC de....., à CODIS du département..... je vous donne l'assurance que la coupure d'urgence du courant de traction de la (des) voie(s).....ou de la partie de voie.....située au kilomètre.....ou entre.....et..... pour sauvetage de personne ou nécessité d'utiliser de l'eau sous pression au voisinage de la caténaire est réalisée, le.....à.....h.....mn.</p> <p>En cas d'accident ou d'incident grave, le coordonnateur du COGC alerte par ailleurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ le directeur de l'EIC, qui peut déclencher le Plan d'Intervention et de Sécurité ; ○ les autorités préfectorales. <p>Il est également chargé d'aviser :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ le CORG ou la DDSP ; ○ les agents du COGC ; ○ les COGC voisins concernés ; ○ les correspondants désignés des EF ; ○ le Gestionnaire de Gares ; ○ dans les cas prévus, le CNOC. 		

A l'arrivée du CIL:

- il intervient en soutien de celui-ci dont il reste l'interlocuteur privilégié ;
- il s'informe notamment auprès du CIL de l'arrivée des différentes autorités extérieures ou services amenés à intervenir sur les lieux de l'incident ;
- éventuellement, il interroge de façon régulière le CIL afin d'obtenir un point de l'évolution de la situation sur les lieux de l'incident.

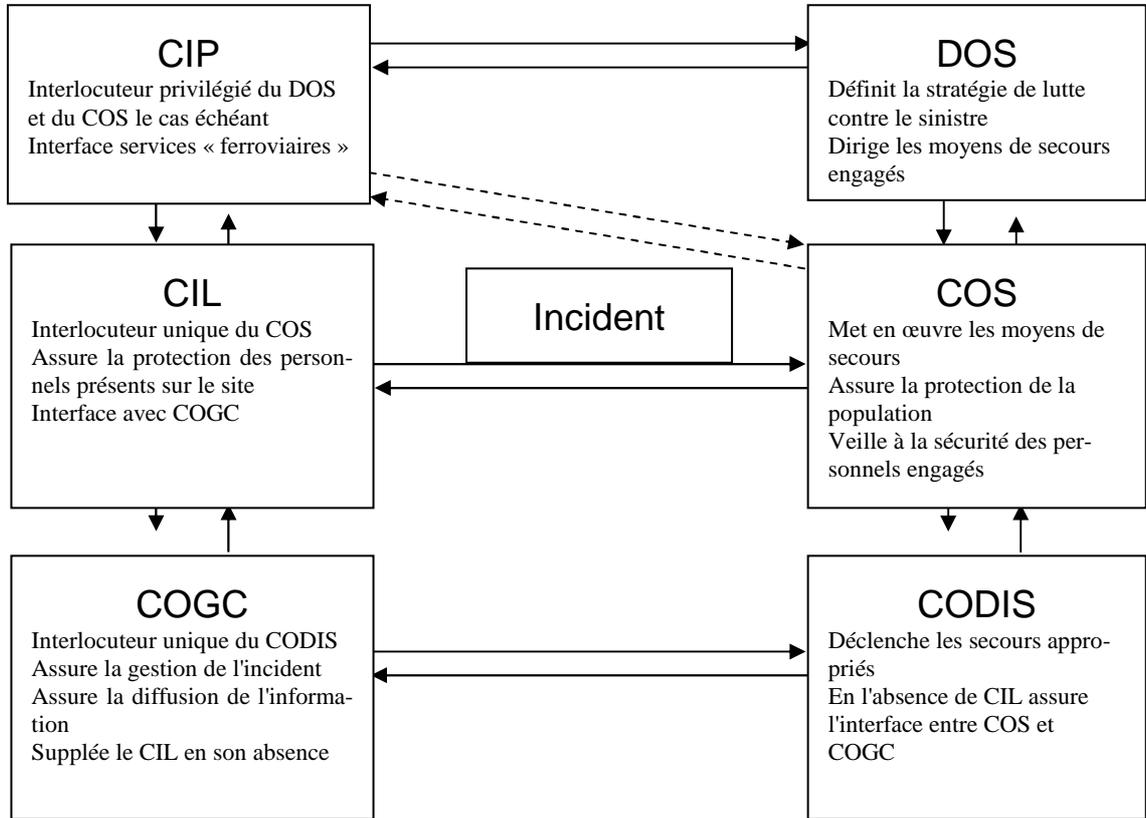
A la fin de l'incident (ou en cours d'incident):

- il reçoit du CODIS l'avis de fin d'intervention des sapeurs pompiers ;
- il reçoit du CIL l'avis de fin d'intervention de l'ensemble des personnels présents sur les lieux de l'incident ;
- il transmet aux différents interlocuteurs l'avis de reprise du service normal ou les conditions du retour au service normal.

Annexe 5

Schéma des relations entre GID et Services d'Incendie et de Secours

Relations entre GID et Services d'Incendie et de Secours



Fiche d'identification DGSCGC

<i>Titre</i>	Accidents et incidents : Modalités d'intervention des services de secours sur le Réseau Ferré National
<i>Référentiel</i>	
<i>Nature du texte</i> <i>Niveau de confidentialité</i>	Document d'application Ouvert
<i>Émetteurs</i>	Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises Direction de la Circulation Ferroviaire
<i>Référence</i> <i>Index utilisateur (plan de classement)</i> <i>Complément à l'index utilisateur</i> <i>Ancienne référence textes de sécurité</i>	DC 2611 TR 4 D
<i>Référence précédente</i>	IN 2611
<i>Date d'édition</i>	19 février 2008
<i>Version en cours / date ou</i> <i>Projet de version / révision / date de révision</i>	Version 02 du 28 septembre 2012
<i>Libellé Projet à maintenir ou à effacer</i>	
<i>Date d'application</i>	Applicable à partir du 1 ^{er} janvier 2013
<i>Mode de distribution initiale</i>	Spéciale

Approbation DGSCGC

<i>Version</i>	<i>Rédacteur</i>		<i>Vérificateur</i>		<i>Approbateur</i>	
Version 01	Ronan POILVERD	19-02-2008	Bernard DELEPLANCQUE	19-02-2008	Henri MASSE	19-08-2008
Version 02	Thierry DEHECQ	28-09-2012	Charles GIUSTI	28-09-2012	Jean-Paul KIHL	28-09-2012

Textes abrogés

- Néant

Textes interdépendants

- Néant

Historique des éditions et des versions

<i>Edition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
19 février 2008	Version 01	19 février 2008	1 ^{er} septembre 2008
19 février 2008	Version 02	28 septembre 2012	1 ^{er} janvier 2013

Mise à disposition / distribution DGSCGC

Type de média : Courrier et adresses électroniques;

- <http://www.portailorsec.interieur.gouv.fr> / onglet "REPER ORSEC" / 7- DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES AUTRES / 70- MOYENS DE TRANSPORT / 700-FERROVIAIRE / 700.2- DC 2611 ;

- <http://www.infosdis.fr> / onglet "Base documentaire SIS" / Dossiers techniques d'intervention / Dossier DC 2611.

Services chargés de la distribution à la DGSCGC

	<i>Nom de la Sous-Direction</i>	<i>Coordonnées</i>
Distribution	Sous-Direction de la Planification et de la Gestion des Crises (SDPGC)	Téléphone secrétariat : 01 56 04 73 74

Résumé

Le présent référentiel a pour objet de faciliter et sécuriser l'intervention des sapeurs pompiers intervenant dans le cadre d'accidents et d'incidents survenant sur l'ensemble des lignes du Réseau Ferré National, en minimisant les conséquences de ces interventions sur la régularité des circulations. Il s'adresse aux personnels des services d'incendie et de secours ainsi qu'aux personnels du GID.

La version 02 de ce document est motivée par :

- la nécessité d'intégrer les souhaits exprimés, à l'issue d'un Retour d'Expérience commun (DCF, DGSCGC) sur la version 01 du présent document ;
- la prise en compte des modifications de structures intervenues dans le paysage ferroviaire ;
- la volonté de faciliter la compréhension du document.

Accompagnement du texte

Les directeurs départementaux d'incendie et de secours, l'amiral commandant le bataillon de marins-pompiers de Marseille et le général commandant la brigade de sapeurs-pompiers de Paris sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de veiller à l'information et la formation éventuelle des sapeurs-pompiers professionnels ou volontaires, ou des

militaires placés sous leur responsabilité, en vue d'assurer les missions définies dans le présent texte.

Les acteurs en place au moment de la mise en application du présent document sont informés de son contenu par leurs dirigeants.

Fiche d'identification SNCF

Identification du texte

Titre	Accidents et incidents: Modalités d'intervention des services de secours sur le Réseau Ferré National
Référentiel	Référentiel Circulation
Nature du texte	Document d'application
Niveau de confidentialité	Ouvert
Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire	Oui
Émetteur	Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises Direction de la Circulation Ferroviaire
Référence	DC02611
Index utilisateur (plan de classement)	(TR4D)
Complément à l'index utilisateur	
Ancienne référence	IN02611
Date d'édition	19-02-2008
Version en cours / date	Version 02 du 28-09-2012
Date d'application	Applicable à partir du 01-01-2013
Mode de distribution initiale	Spéciale

Approbation SNCF

Version	Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Version 01	Dominique PENE	06-02-2008	François PINTON	13-02-2008	Frédéric ZANOTTI	19-02-2008
Version 02	Éric FANIEN	25-09-2012	Daniel DURAND	28-09-2012	Alain-Henri BERTRAND	28-09-2012

Textes abrogés

- Néant

Textes interdépendants

- **Accidents et incidents : avis à lancer, intervention des secours, Directive, RFN-IG-TR 04 D-02-n°001, 25-06-2006.**
- **Plans d'Intervention et de Sécurité. Structure et mise en œuvre, Référentiel Circulation, DC 3083, version n°03 du 01-06-2010.**

- **Note sur l'influence électrostatique sur une caténaire hors tension** du 27 janvier 2005
- **Prescriptions d'exploitation des installations de traction électrique par caténaires : 1500 volts courant continu ou 25000 volts courant alternatif monophasé, Directive**, OP 474, 05-03-1996.

Historique des éditions et des versions

<i>Edition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
19 février 2008	Version 01	19 février 2008	1 ^{er} septembre 2008
19 février 2008	Version 02	28 septembre 2012	1 ^{er} janvier 2013

Mise à disposition / distribution

Type de média : Papier / Intranet

Distribution

<i>Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif</i>	DTIOS
<i>Organismes de la direction de l'entreprise avec distribution par indicatif</i>	Suivant la liste de l'émetteur
<i>Entités supra régionales et territoriales</i>	!ARS, AST, TPCPFI, TPCSV, TPQSE
<i>Sièges régionaux</i>	!IN, !INCSC, !INCSV, !INEX, !INSYS, !INVM, CAB, CO
<i>Établissements</i>	COGC, COGC2, EE, EE1, EE10, EE101, EE99, EEQS, SE, SE201, SE301, SE5, SE6, SV, SV10, SV105, SV106, SV17, SV30, SV301, SV306, SV307, SV99, SVQS
<i>Organismes rattachés</i>	!FORMIN, !FGOC, !R52, !R53, !R66, CFGOC, CNFI, ESCI
<i>Collections individuelles</i>	
<i>Entités concernées</i>	Toutes.
<i>Particularités de distribution</i>	Aucune restriction de distribution pour cette version.

Services chargés de la distribution

	<i>Nom de l'organisme</i>	<i>Coordonnées</i>
Distribution initiale	Service général	Répartition, tél. : 30 58 08 Routage, tél. : 30 58 14
Distribution complémentaire	Prestataire de stockage	Site de commande du prestataire accessible aux seuls gestionnaires de documentation à partir du Système de Prescription

Résumé

Le présent référentiel a pour objet de faciliter et sécuriser l'intervention des sapeurs pompiers intervenant dans le cadre d'accidents et d'incidents survenant sur l'ensemble des

lignes du Réseau Ferré National, en minimisant les conséquences de ces interventions sur la régularité des circulations. Il s'adresse aux personnels des services d'incendie et de secours ainsi qu'aux personnels du GID.

La version 02 de ce document est motivée par :

- la nécessité d'intégrer les souhaits exprimés, à l'issue d'un Retour d'Expérience commun (DCF, DGSCGC) sur la version 01 du présent document ;
- la prise en compte des modifications de structures intervenues dans le paysage ferroviaire ;
- la volonté de faciliter la compréhension du document.

Accompagnement du texte

Les Directeurs d'EIC sont chargés d'informer les agents chargés de l'élaboration, du suivi et de l'actualisation des PIS.

Les entités du GID sont chargées d'assurer les formations permettant aux agents concernés d'assurer les missions définies dans le présent texte.

Les acteurs en place au moment de la mise en application du présent document sont informés de son contenu par leurs dirigeants.