

# PARTAGE D'EXPERIENCE

## AVP VL - TRAIN

Le 22 juin 2016 à 9 h 53, le CTA-CODIS77 reçoit un appel pour un accident de circulation entre un train et un véhicule de tourisme sur un passage à niveau. L'accident a eu lieu en centre-ville, la circulation routière est chargée. A la réception de l'alerte, le CTA n'a aucune information sur la coupure de circulation ferroviaire, ni sur le nombre d'impliqués. L'accident et le lieu d'arrêt du train sont sur deux communes différentes.



### MOYENS ENGAGES AU DEPART

#### 1 groupe Secours Routier



VSR

VSAB

VSAB



VLCG

#### Chef CI et SMUR



VLCI

SMUR

### SITUATION A L'ARRIVEE DES SECOURS



- La VL n'est pas visible depuis le passage à niveau, la conductrice a été éjectée sur les voies ;
- Le train se trouve à 800 m après le passage à niveau, avec environ 400 passagers à son bord ;
- Le passager est sorti du véhicule avant l'impact, il est resté à proximité du passage à niveau sans se présenter aux secours ;
- Le chef de groupe (CDG) n'a pas d'information sur la coupure de la circulation ;
- Le 1<sup>er</sup> contrôleur ne peut répondre aux questions du CDG concernant l'effectif du train et les mesures de sécurité.

### PREMIERES ACTIONS LANCEES

- Le CDG récolte les premiers éléments auprès du contrôleur et du chef de gare ;
- Les personnels des VSAV et du VSR procèdent à une reconnaissance dans le train pour rechercher des blessés potentiels ;
- Le chef CIS local procède à une reconnaissance auprès du conducteur du train et de la VL ;
- Un officier en doublure recherche des accès au train et à la VL ;
- Une concertation entre le COS et les contrôleurs permet d'envisager rapidement une évacuation des passagers.

### PREMIER MESSAGE DU CHEF DE GROUPE



« Collision VL contre Train au PN n° 8, la circulation est confirmée coupée par le chef de gare, le CIL se déplace, sommes à la recherche du véhicule ».

## Focus sur la prise en compte des victimes et des impliqués

### Répartition des reconnaissances :

Le chef de groupe est face à une zone d'intervention étendue entre le point d'impact et le point d'arrêt du train. La reconnaissance sera sectorisée et permettra de retrouver le corps de la conductrice de la VL, éjecté au moment de l'impact.

### Gestion des victimes :

- ✚ La victime sur les voies en état de décès certain est recouverte d'un drap par le VSAV ;
- ✚ L'impliqué est pris en charge par un VSAV, puis laissé à la charge de la police ;
- ✚ Le conducteur du train est pris en charge par les sapeurs-pompiers et transporté sur le CH en VSAV.

### Gestion des usagers impliqués du train :

Dans sa gestion des impliqués, le COS doit arbitrer entre :

- ✚ **L'évacuation du train** (train en plein soleil au mois de juin, sans climatisation, premières chaleurs importantes) ;
- ✚ **Le confinement des usagers** dans les voitures en attendant de déplacement du train.

En concertation avec le CIL, un passage est créé dans le grillage en bord de voie et une main courante est installée sur le talus afin d'évacuer les usagers vers une rue ombragée à proximité. Les usagers sont ainsi évacués du train par une seule issue identifiée au plus près du passage.

Un PRI est monté avec le VSS et la VLMS sous le commandement du chef de groupe en doublure. Les services techniques de la commune apportent des chaises, la SNCF fournit des bouteilles d'eau. La bonne communication entre les services techniques, les agents SNCF et le COS facilite le déroulement des opérations.

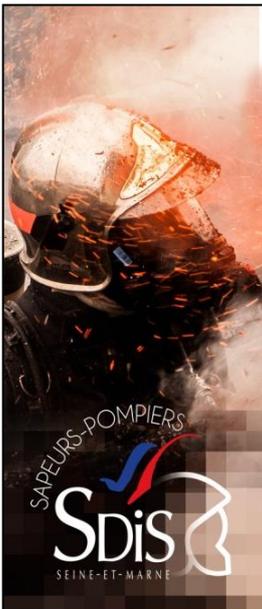
### ZOOM SUR la fonction de CIL :

Le CIL est un agent de la SNCF qui est l'interlocuteur du COS et le coordinateur des actions de la SNCF dans le cadre de la gestion d'un incident. Une fois sur place, il est le responsable des actions de sécurisation du site, comme la marche lente des trains ou la coupure d'urgence du courant de traction.

### Ses missions :

- ✚ Il collecte les informations auprès du COS ;
- ✚ Il contribue à estimer la durée de l'intervention ;
- ✚ Il rend compte à son COGC (Centre Opérationnel de Gestion des Circulations) ;
- ✚ Il coordonne les opérations de sécurisation des voies ;
- ✚ Il demande la mise en œuvre de moyens SNCF si besoin ;
- ✚ Il veille à la prise en charge des voyageurs indemnes.

Dans le cas présent, le CIL a été facilitateur pour confirmer la faisabilité de l'idée de manœuvre et assurer une continuité dans la prise en charge des usagers. Il a été le conseiller technique du COS et le coordinateur des agents SNCF pour faciliter l'évacuation du train et contribuer à l'acheminement d'eau, en plus du VSS.



DIRECTION  
DES OPÉRATIONS

SERVICES  
OPÉRATIONS

PARTAGE D'EXPERIENCE



DIRECTION  
DES OPÉRATIONS  
SERVICES  
OPÉRATIONS

PARTAGE D'EXPERIENCE

### ELEMENTS DEFAVORABLES



- Conditions climatiques (forte chaleur) ;
- Impossibilité technique de déplacer le train (motrice abimée) ;
- Distance entre le point d'impact et le train à l'arrêt (800 m) ;
- Nombreux passagers dans le train (400) ;
- Difficultés d'obtenir des informations de la part des contrôleurs et de l'impliqué indemne.

### ELEMENTS FAVORABLES



- Accès facile aux voies pour l'évacuation du train ;
- Présence de 3 officiers qui facilitent la répartition des missions (COS, chef du secteur PRI, Officier Sécurité) ;
- Présence rapide des élus et du CIL ;
- Zone ombragée propice à l'installation du PRI.

### CE QU'IL FAUT RETENIR

- La collaboration avec le CIL est importante notamment dans la prise d'informations et l'aspect sécuritaire de l'opération ;
- La confirmation de la zone de protection du site doit rester une demande prioritaire du COS ;
- L'évacuation par une issue unique d'un wagon permet le comptage des impliqués et leur déplacement en dehors du train vers le PRI pour une sécurité optimale ;
- Les actions menées sur le terrain doivent limiter la durée de coupure totale de la circulation ;
- Chaque fois que la situation le permet, la circulation des trains doit être préservée sur les voies contigües non concernées par l'intervention, éventuellement avec des restrictions, telles que la marche prudente des trains.

#### Ont contribué à la rédaction :

Cne RIVOIRE, Ltn CASO, Ltn FERRI, Cne LAURAIN

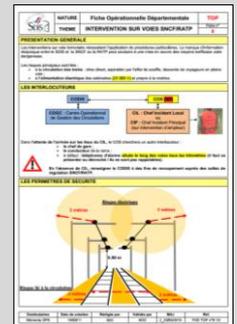
DISPONIBLE SUR  
L'ESPACE  
OPERATIONNEL :



RESSOURCES  
DISPONIBLE SUR LE  
PORTAIL  
OPERATIONNEL :



NDS OP/SDO 2016-047



FOD TOP n°8

Autre ressource  
disponible :



Modalités  
d'intervention des  
services de secours sur  
le réseau ferré  
national