

# PARTAGE PEX EXPÉRIENCE

SERVICE DÉPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS DES PYRÉNÉES-ORIENTALES

FU-SR

## ACCIDENT FERROVIAIRE

MERCREDI 24 JUILLET 2024

EUS

### CONTEXTE

6H20 Appel pour accident ferroviaire, train sorti des rails suite à une coulée de terre sur la voie et qui a percuté une culée de pont. TER autorail de 80 mètres de long circulant avec 9 personnes à son bord dans le sens Villefranche de Conflent-Perpignan. Il s'agit d'une voie ferrée unique avec caténaire située en contrebas du terrain naturel.

Difficulté d'accès à la Zone d'Intervention (ZI) due à la configuration du terrain et risque d'effondrement du pont.

### SITUATION A L'ARRIVÉE

### MOYENS ENGAGÉS

**ANNEXE 6 RO** **06H20**

- ▶ Motif d'appel : **Accident**
- ▶ De quel type d'accident s'agit-il ? **Accident ferroviaire**
- ▶ Quel type de train ? **Voyageurs**
- ▶ Où se situe le train ? **Tous secteurs**
- ▶ Où se situe le train ? **Voirie**
- ▶ Victimes ? **Aucune ou pas d'infos sur le nombre de victimes**
- ▶ Facteurs aggravants ? **Désincarcération**
- ▶ Renfort ? **Demande initiale**
- ▶ Nature : **CI ACCIDENT FERROVIAIRE**
- ▶ **DES MOYENS SONT A ENGAGER**

CODIS OPE1

COS (OFF\_CDC) OPE1 / 1/2

**SECTEUR ACCIDENT / EXTRACTION (OFF\_CDG) 1/2**

- CCRSRHP
- LVES
- CT SNCF
- GRIMP SMP\_SAVU
- USAR EQ + RISQ BAT
- LTELE
- LPLASMA

**SECTEUR SAP (OFF\_CDG) 1/2**

- YSAV Prades
- YSAV Vinça
- YSAV Ille/Tet
- YSAV Sournia
- VLM + VSS0
- Hippocrate 2

CRM

PRV

MET

**06H40 : OFF\_CDG**

Accident ferroviaire, 1er bilan : 7 passagers 1 Conducteur et 1 contrôleur. 3 UR et 6 indennes sortis par vitre latérale d'un wagon. Train sorti des rails. PRV sur voie ferrée : difficulté à faire remonter les victimes. Interdiction de prendre le pont qui mène à la ferme. Je demande USAR pour risque d'effondrement et GRIMP pour aide à la sortie. Agent SNCF confirme ligne coupée et pantographes pliés.

**07H32 : OFF\_CDC**

Liste 9 victimes : 3 UR et 6 indennes, toutes prises en charge par VSAV sur place. 2 victimes actuellement sur les rails en attente dispositif évacuation. Coulée du pont impacté. Interdiction passage véhicule. Risque INC écarté sur locomotive TER. Je fais secteur Accident/extraction et secteur Sap. Accès pour tous se fait par Los Masos D24 Chemin des maroches. Sous-Préfet, Maire Marquixane, Gendarmerie et CIL sur les lieux.

**09H39 : OFF\_CDG**

Dernière victime remontée à 8h45 évacuée sur CH. Après concertation avec SNCF et risque batimentaire. Fermeture d'accès au chantier et circulation arrêtées par Mr le Maire. Fin opération de secours.

## DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

- Manque d'éléments au décroché (aucune information sur le nombre de victime et leur état); l'appel provient d'un tiers qui voit le train accidenté en contrebas de son exploitation
- Système de communication interne du TER HS au moment du choc (Alerte impossible du conducteur à son centre régional)
- Instabilité du pont après reconnaissance empêchant la circulation des moyens et personnels sur celui-ci et obligeant un cheminement sur une petite traverse
- Difficulté d'avoir un interlocuteur clair de la SNCF
- Zonage opérationnel pas toujours respecté pour les services concourants

## ÉLÉMENTS FAVORABLES

- Faible remplissage du train au moment de l'accident dû horaire matinal
- Nombre et gravité des blessures des victimes
- Intervention sur une voie unique, aucun dégât sur la caténaire, TER qui n'est pas en portefeuille
- Bon dimensionnement initial des secours engagés par le CTA-CODIS
- Réponse opérationnelle du secteur d'intervention (pas de carence)
- Accès facilité sur la voie par la mise en œuvre d'une main courante
- Montée en puissance rapide des secours (SP / SAMU / CIL, SNCF...)

## Photos



VUE ARRIERE



VUE AVANT



CABINE CONDUCTEUR



CABINE VOYAGEUR

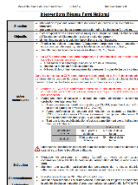
## VALORISATION DES ACTIONS MENÉES

- Présence d'un SP parmi les victimes qui a réalisé un PRV sur la voie avant l'arrivée des secours ce qui a facilité le dénombrement des victimes pour le premier VSAV
- Fluidité de l'intervention (respect des missions)
- Demandes de renforts rapides notamment des spécialistes (GRIMP, USAR risque Bâtimentaire), effectuées par Le Chef de Groupe
- Sectorisation et mise en place d'un OCT par le Chef de Colonne qui a permis d'affiner l'organisation de l'intervention

## ÉLÉMENTS DE COMPRÉHENSION ET DE DOCTRINE OPÉRATIONNELLE



**COP 017**  
PROCÉDURES SUR  
LIGNES ÉLECTRIFIÉES  
DU RÉSEAU FERRÉ



**TOP 132**  
INTERVENTION RÉSEAU  
FERRÉ NATIONAL



**GDO**  
OPÉRATION  
PRÉSENCE  
ÉLECTRIQUE



**POUR ALLER PLUS LOIN**

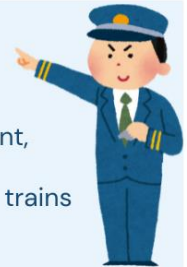
# Améliorer sa connaissance du milieu ferroviaire

Outre le risque de heurt et celui de l'électrocution, quatre conseils pour cultiver ce milieu :

## 1 Le CIL

Agent de la SNCF coordinateur des actions SNCF dans le cadre de la gestion d'un incident, interlocuteur unique et CT du COS 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.
- il veille à la prise en charge des voyageurs **indemnes**,
- il rend compte à son COGC (Centre Opérationnel de Gestion des Circulations)



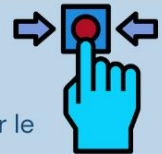
## 2 La Gestion des victimes

- Confirmation de la zone de protection du site qui doit rester une demande prioritaire du COS.
- Évacuation si possible par une issue unique d'un wagon pour comptage des impliqués et leur déplacement en dehors du train vers le PRI pour une sécurité optimale.
- **Double voie** : accès des victimes toujours par le côté sans voie si urgence. Sinon s'assurer de l'arrêt de la circulation (CIL/COGC : consignation automatique).
- **Voie unique** : la consignation de la circulation (entrée/sortie des trains sur une zone) est réalisée manuellement par un agent SNCF, ce qui garantit une sécurité sur l'interruption de la circulation.
- En cas d'urgence, nous pouvons briser les vitres "issue de secours" en s'assurant des conditions de circulations (CIL/COGC).
- En cas d'urgence, utilisation échelle télescopique et LSRPL en gardant la distance adéquate avec les catenaires (5 mètres).



## 3 Sécurité sur le site

- La consignation caténaire n'est pas une opération du ressort SP mais est proposée par le CIL. Le COGC effectue la coupure sur toute la ligne et rend compte au CODIS et au CIL. Malgré la coupure électrique, des trains peuvent encore arriver en raison de leur inertie. Le trafic des trains thermiques reste possible.
- La marche lente est proposée au COS par le CIL afin de rétablir le trafic sur la voie opposée à vitesse réduite.
- Le CIL peut mettre du temps à arriver sur le site (géographiquement éloigné). Une multitude d'autres agents SNCF vont également se présenter que le COS devra gérer (zonages).
- Procédure standard du conducteur = arrêt d'urgence du train (freins) ainsi que l'arrêt (baisse) des pantographes.



## 4 Complexité du zonage

- Respect zonage par le COS difficile en raison du nombre d'intervenants extérieurs...
- Fonction officier de liaison COS/SNCF intéressante (1er regard caténaire, connaissance cabine et ouverture des portes)

