



SAPEURS-POMPIERS  
DE LOIRE-ATLANTIQUE

RETEX N°2024-01

Intervention  
pour Accident  
train / piéton



# RETOUR D'EXPÉRIENCE

## Et vous quelles décisions auriez vous prises?

Cette vidéo 3D vous permet de découvrir la situation opérationnelle vécue par le premier chef d'agrès VSAV et de réfléchir individuellement et/ou collectivement sur un raisonnement tactique à mettre en place avant la découverte du PEX.



[Lien vidéo](#)



## CONTEXTE

**Intervention:** AVP piéton train en gare.

A 15 jours d'intervalle, les équipes du SDIS 44 à Saint Nazaire et Pontchâteau, se sont trouvés confrontés à la même situation: un piéton conscient incarcerated au niveau du bogie (cf éléments techniques) de la motrice, ayant générée les mêmes problématiques. L'objet de ce RETEX est de tirer les enseignements de ces 2 opérations.

A Saint Nazaire le 19/05/2024, les secours du centre de secours de Saint Nazaire sont intervenus pour un piéton incarcerated sous le bogie de la motrice d'un TER.

Très rapidement ils ont été confrontés à l'incapacité de lever la motrice avec les seuls moyens du VSR. Un 1<sup>er</sup> RETEX informel a mis en évidence pour le Groupement Opération à :

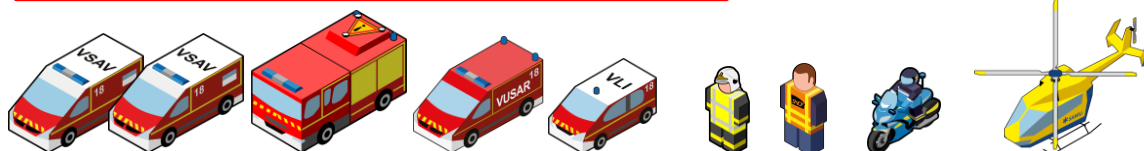
- Réfléchir aux autres capacités de levage dont dispose le SDIS (USAR) et à leur adaptabilité à cette situation opérationnelle,
- Mener une réflexion avec l'équipe USAR et la SNCF sur les dispositions opérationnelles pouvant être définies.



2 semaines plus tard, confronté à une situation opérationnelle identique à l'appel, le chef de salle du CTA-CODIS, par ailleurs CT USAR, décide d'engager en première intention le groupe USAR en complément du départ type.

Ce RETEX s'appuiera sur l'intervention du 03 juin 2024 à Pontchâteau.

## MOYENS ENGAGES



**Sapeurs pompiers:** 2 VSAV, 1 VSR, 1 VLI, 1 Groupe USAR, 1 CDG, 1 CDC, 1 CT SR, CAMPSY (MAD CSAD)

**Autres services:** CIL + conseiller levage SNCF, Gendarmerie, HéliSMUR.

## SITUATION A L'ARRIVEE DES SECOURS

- ▶ Accident TER / Piéton en gare,
- ▶ 33 personnes concernées:
  - ▶ 1 femme de 59 ans blessée grave incarcerated type 2, coincée au niveau des membres inférieurs sous la motrice
  - ▶ 1 conducteur choqué,
  - ▶ 1 salarié de l'accueil choqué
  - ▶ 30 passagers

## 1<sup>ers</sup> message VSR

- ▶ Intervention voie 2 gare de Pontchâteau, 1 victime consciente sous le train, membres inférieures sectionnées. Après contact SNCF coupure de la circulation et du courant de traction confirmée
- ▶ Je confirme l'ensemble des moyens



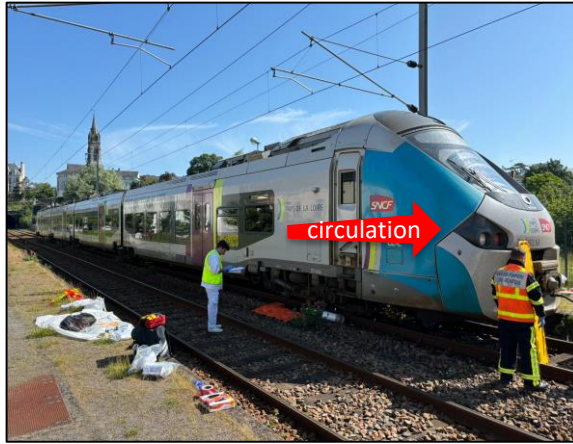


Service  
Préparation  
Opérationnelle

RETOUR  
D'EXPÉRIENCE

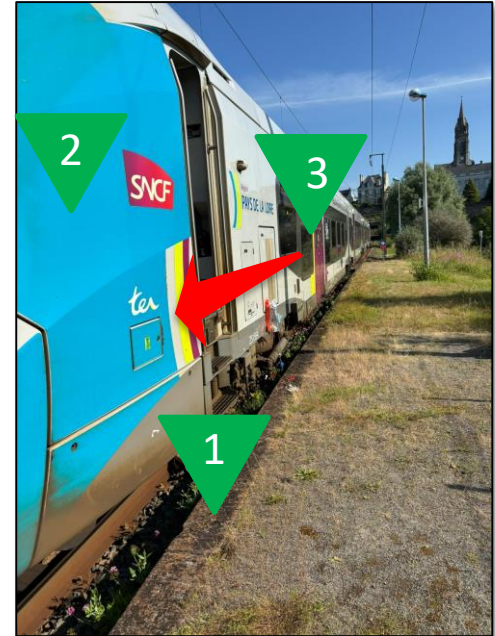
# RETOUR D'EXPÉRIENCE

## Analyse de la situation



▶ A 09h10, le TER en provenance de Redon, entre en gare de Pontchâteau. 30 passagers à bord (3) + Le conducteur du train (2).

▶ A son arrivée en gare une femme se jette sur les voies (1).



▶ La victime blessée grave incarcerated type 2 au niveau des membres inférieurs.

▶ Elle est consciente à l'arrivée des secours.

▶ L'accès à la victime est très difficile pour les secouristes.



▶ il est impossible de mettre des garrots sur les membres inférieurs

▶ 1 secouriste et l'infirmière VLI ont réussi à se faufiler sous la motrice pour effectuer un bilan et techniquer dans l'attente du SMUR

## Problématiques rencontrées par le COS

▶ Le manque de moyens sur les lieux lors des 1ères minutes. En effet le 1<sup>er</sup> VSAV a dû prendre seul en charge une trentaine de passagers, 1 conducteur et un personnel choqué, et 1 blessé grave difficilement accessible.

▶ L'accessibilité à la victime et l'extraction sont très complexes. Afin d'extraire et de prendre en charge la victime, 2 idées de manœuvres sont étudiées en concertation entre le CA VSR, le CDG, le CT SR, le CT USAR, le Médecin SMUR et le CIL:

1. Manœuvrer le train (marche avant ou marche arrière) : risque important d'entraînement des membres de la victime dans le bogie
2. Le levage du bogie côté victime par les sapeurs pompiers.

Compte tenu des risques d'aggravation de l'état de la victime et de la présence rapide de l'équipe USAR, la 2<sup>ème</sup> idée de manœuvre est retenue.



C'est une manœuvre qui n'a jamais été réalisée au sein du département par le groupe USAR. Afin de sécuriser la manœuvre il convient de:

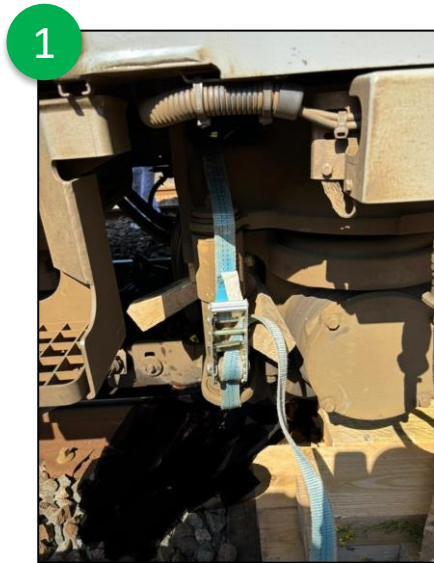
- Bloquer l'amortisseur par la pose sangle à cliquet (1)
- Eviter tout déplacement du TER par la pose bastaings en amont et aval du bogie arrière et reliés par sangle à cliquet (2)
- S'assurer lors du levage de compenser la hauteur par du calage (3)

Si d'un point de vue technique l'idée de manœuvre était réalisable par l'équipe USAR, il a fallu attendre l'accord du conseiller levage SNCF pour valider la manœuvre proposée par le CT USAR. De plus il n'a pas jamais été possible de connaître la masse exacte du bogie à lever.



Service  
Préparation  
Opérationnelle

RETOUR  
D'EXPÉRIENCE



# RETOUR D'EXPÉRIENCE



## ÉLÉMENTS DÉFAVORABLES

- Situation avec Nombreux impliqués (30 passagers + 1 conducteur + 1 blessé grave) à prendre en compte par le 1<sup>er</sup> VSAV
- Accès très difficiles à la victime pour les secouristes
- Attente longue du conseiller levage pour valider la manœuvre
- opération psychologiquement marquante pour les intervenants.



## ÉLÉMENTS FAVORABLES

- Engagement du groupe USAR dès l'appel (le CDSO – formé USAR 3)
- Message du CA du VSRM Savenay
- Collaboration entre les différents acteurs (SP, SNCF, Gendarmerie, SAMU)
- Sérénité de tous malgré la complexité de la situation
- Travail du groupe USAR de qualité
- La prise en charge par la cellule psychologique des impliqués dans le hall de la gare
- Mise en place de la CAMPSY



Service  
Préparation  
Opérationnelle

### Réflexions engagées et plan d'actions associés



#### Pour le Groupement Opération:

- ▶ Définir les modalités d'engagement opérationnel de l'équipe USAR (pour quels motifs de départ, quelles infos recherchées,...) - **CTA CODIS-**
- ▶ Confirmer auprès de la SNCF si le matériel de levage tram/train peu ou ne peut pas être utilisé pour les trains ou TER - **SPO** -
- ▶ En lien avec l'USAR, la méthodologie opérationnelle avec l'expert relevage SNCF pour définir le cadre d'engagement et les responsabilités de chacun (qui propose quoi, fait quoi, valide quoi,...) - **SPO** -

#### Pour l'équipe USAR:

- ▶ Prendre contact SNCF pour travailler et tester les manœuvres, définir les procédures selon le type de locomotives, wagon TGV, wagon TER...
- ▶ De définir une ou des techniques opérationnelles associées

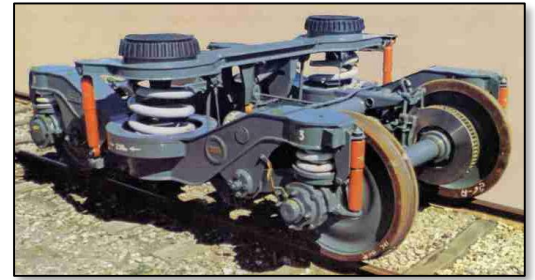
Rédaction	Cne Benoit HUGUET
Contribution	Intervenants: Cdt Tony DELAPRE, Itn Nicolas VICET, Itn Nicolas COLNOT, Itn Christophe FERRAND
Validation	Commandant David REGNOUF Adjoint au Chef du Groupement Opérations Le 14/07/2024



# RETOUR D'EXPÉRIENCE

## ELEMENTS TECHNIQUES

► Un bogie (ou boggie) est un chariot situé sous un véhicule ferroviaire, sur lequel sont fixés les essieux (et donc les roues). Il est mobile par rapport au châssis du véhicule (locomotive, wagon ou voiture) et destiné à s'orienter convenablement dans les courbes.



► **fiche matériel USAR:**

**UNITÉ DE SAUVETAGE D'APPUI ET DE RECHERCHE**  
FICHE MATÉRIEL

**COUSSIN DE LEVAGE PARATECH  
MULTIFORCE**

Mise à jour : Octobre 2022



### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

- Pression maximum : 10 bars
- Diamètre : 60 cm
- Hauteur de levage maxi : 66 cm
- Capacité de levage maxi :
- Poids : 21 kg

Hauteur de levage	Capacité de levage
10 cm	31 t
13 cm	28 t
25 cm	17 t
38 cm	10 t
55 cm	6 t
66 cm	2 t



### ÉQUIPEMENT DE PROTECTION INDIVIDUEL

- Tenue USAR:
- Salopette + veste + gants + casque F2XR
- Veste de feu (à la demande)



### UTILISATION

- Leur utilisation est systématiquement combinée aux étais de stabilisation (à rattrapage automatique dans la mesure du possible) afin de garantir l'équilibre de la charge.
- Privilégier 2 colonnes pour récupérer la planéité
- Comme pour tout coussin de levage, sa force de levage est inversement proportionnelle à la hauteur de levage.



### EMPLACEMENT

Les coussins de levage se trouvent dans les véhicules suivants:

- V.USAR Saint-Brévin: x1
- V.USAR Agglo : x1



### ENTRETIEN/VÉRIFICATION

- Nettoyage à l'eau claire et séchage à l'air libre.
- Vérification annuelle par l'ULC ???



# RETOUR D'EXPÉRIENCE

## INTERVENTION POUR ACCIDENT TRAIN / PIETON

Document officiel du Service départemental d'incendie et de secours de Loire-Atlantique  
Reproduction interdite sans l'autorisation expresse du Directeur départemental du SDIS 44  
Version n°0 – A – SSUAP – 14/07/2024



**Service départemental d'incendie et de secours de Loire-Atlantique**  
ZAC de Gesvrine | 12, rue Arago BP 4309 | 44243 La Chapelle-sur-Erdre Cedex  
📞 02 28 09 81 00 | 🌐 [www.sdis44.fr](http://www.sdis44.fr) | 📘 @SDIS44 officiel | 📺 @SDIS44