



---

TRAM 02611  
Accidents et incidents : modalités  
d'intervention des services de secours sur  
les réseaux de tramway.

Edition du 01-07-2013

---

Applicable à partir du 01-01-2014



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

**TRAM 02611 RELATIVE AUX MODALITES D'INTERVENTION**  
**DES SECOURS SUR LES RESEAUX DE TRAMWAY**

**1) Principes d'intervention**

Outre les éventuelles difficultés pour accéder aux façades d'immeubles<sup>1</sup> lors d'une intervention sur un réseau de tramway, les services de secours sont également confrontés aux risques liés à la circulation des rames et des autres véhicules d'une part, à la présence de courant électrique dans les lignes aériennes de contact (LAC) d'autre part.

Toute intervention dans les emprises d'un tramway 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 tramways, en l'absence de risques électriques. La protection des personnels s'obtient en effectuant une demande d'arrêt de la circulation des tramways 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 tramways et des risques électriques. Elle nécessite alors une demande d'arrêt de la circulation des tramways sur la ou les voies concernées par l'intervention et une coupure du courant de traction ;
- l'intervention présente des risques électriques, et reste compatible avec la circulation des autres véhicules et des tramways. 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 (DDSP<sup>2</sup>) et les forces de gendarmerie (CORG<sup>3</sup>) sont susceptibles d'intervenir pour rechercher tout indice susceptible d'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.

**L'attention du COS est attirée sur la nécessité de ne pas interrompre plus que de besoin la circulation des tramways pendant l'intervention. En effet, l'arrêt des tramways en pleine voie peut générer des risques supplémentaires (par exemple : descente des voyageurs sur les voies ou à proximité immédiate des circulations routières).**

**Chaque fois que la situation le permet, la circulation des tramways doit être préservée sur les voies contiguës, non concernées par l'intervention, éventuellement avec des restrictions telles que la réduction de vitesse.**

**Selon les réseaux de tramways, la coupure d'urgence peut concerner l'ensemble du réseau, le retour à la normale pouvant nécessiter plusieurs heures.**

---

<sup>1</sup> CF. le guide accessibilité des secours sur les sites de tramways du STRMTG (service technique des remontées mécaniques et des transports guidés), approuvé par les services de la sécurité civile. STRMTG, 1461 rue de la Piscine, 38400 Saint-Martin d'Hères ([www.strmtg.equipement.gouv.fr](http://www.strmtg.equipement.gouv.fr)).

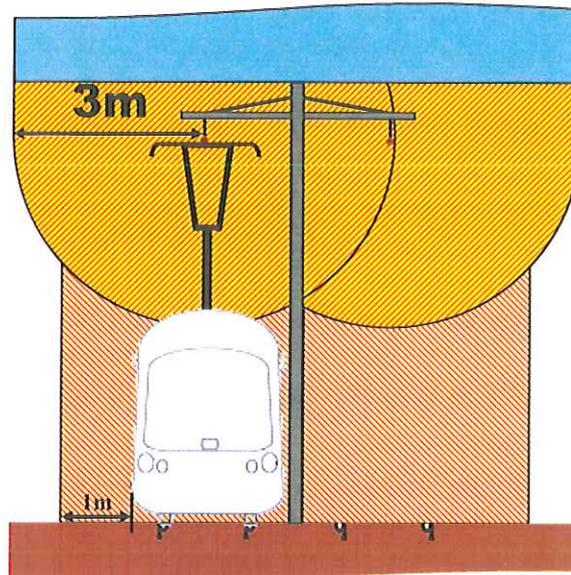
<sup>2</sup> Direction Départementale de la Sécurité Publique.

<sup>3</sup> Centre d'Opérations et de Renseignements de la Gendarmerie.

### 3) Modalités d'intervention à proximité de la ligne aérienne de contact (LAC)<sup>4</sup>

#### 31) Zone à risque électrique de traction - définition

La zone à risque électrique de traction est la zone dans laquelle le personnel, l'outillage ou le matériel qu'il manipule peut toucher, heurter ou être en contact, indirect ou direct, avec la Ligne Aérienne de contact (LAC) et par conséquent être électrisé voire électrocuté. Cette zone s'étend autour de la LAC, dans un rayon de 3m.



#### 32) Protections

##### 321) Coupage d'urgence du courant de traction :

La coupure d'urgence du courant de traction interrompt l'alimentation en courant de traction, sur toute la ligne. Elle permet, sans attendre la mise en place de mesures complémentaires de sécurité, une intervention immédiate à proximité de la LAC, dès confirmation de la coupure (distance inférieure à 3 mètres).

Rapide à mettre en œuvre, mais privant la LAC 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 nécessitée par l'urgence :

- le sauvetage d'une personne, présente à proximité de la LAC en danger d'électrocution ;
- toute mise en œuvre de dispositif hydraulique sous pression au voisinage de la LAC (incendie, matières dangereuses...) ;
- toute autre opération de secours nécessitant la coupure d'urgence.

Lorsque la demande est motivée pour l'un des cas ci-dessus, l'exploitant prend les mesures pour couper l'alimentation de la LAC.

<sup>4</sup> Au vu des similitudes de problématiques rencontrées sur les lignes de trolleybus et les nouvelles technologies d'alimentation pour les véhicules électriques ou hybrides, les conduites opérationnelles définies dans les présentes modalités peuvent être transposées. Les exploitants et les intervenants doivent s'en inspirer.

## **2) Modalité d'intervention nécessitant l'engagement de la zone dangereuse**

### **21) Zone dangereuse - définition**

La **Zone Dangereuse** est la zone dans laquelle le personnel, l'outillage ou le matériel qu'il manipule :

- peut être heurté ou accroché par une circulation du transport guidé ;
- peut être mis en danger par l'effet de souffle.

Comme pour ce qui concerne les trains, la largeur d'un tramway est supérieure à l'écartement de la voie mesurée entre les deux files de rails. En s'approchant de la voie, il y a un risque d'être heurté par le tramway ; celui-ci ne peut ni éviter l'obstacle (il est en général guidé par des rails ou un système équivalent), ni s'arrêter rapidement.

Même si le phénomène est moins significatif que pour les trains, la circulation d'un tramway provoque un déplacement d'air et des turbulences qu'on appelle effet de souffle :

- plus le tramway 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 comporte la voie elle-même et s'étend, de part et d'autre de la voie, sur une largeur pouvant aller jusqu'à 2,5 mètres par rapport à l'axe de la voie selon le type de matériel roulant. Pour chaque réseau, l'exploitant définit un GLO (Gabarit Limite d'Obstacles), en fonction des caractéristiques de son réseau et du matériel roulant : Ce GLO peut-être utilisé pour déterminer la zone dangereuse.

### **22) Intervention dans la zone dangereuse**

Lors de l'arrivée des services de secours, la circulation peut ne pas être totalement interrompue. En effet, en fonction du type d'évènement et des informations à disposition de l'exploitant, les tramways peuvent continuer à circuler à vitesse réduite sur la voie concernée par l'évènement, et/ou à vitesse normale sur les autres voies.

La demande de **mesures de sécurité** dans la zone dangereuse est adressée par le COS :

- au PC de l'exploitant concerné (par l'intermédiaire du CODIS) en l'absence du CIL ;
- au CIL, représentant de l'exploitant concerné, s'il est présent.

**De ce fait, toute intervention dans la zone dangereuse doit être précédée d'une confirmation de la mise en œuvre des mesures de sécurité demandées, délivrée par un représentant qualifié de l'exploitant concerné. La confirmation de la mise en œuvre des mesures de sécurité demandées 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.

#### Avertissement :

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

- elle n'entraîne pas l'arrêt immédiat des rames privées d'alimentation électrique ;
- elle n'a aucun effet sur les circulations dites thermiques (diesels), autonomes ou hybrides le cas échéant ;
- elle n'a évidemment pas d'incidence sur les voies de circulations routières.

La coupure d'urgence peut entraîner :

- L'arrêt prolongé des tramways dans des lieux inappropriés (carrefour, tunnel, pont, ...) créant ainsi des risques de sur accidents. (descentes de voyageurs sur les voies, franchissement par des automobilistes d'un passage à niveau fermé par la présence d'un tramway arrêté, ...).
- Des répercussions importantes sur le trafic occasionnant des gênes pour les voyageurs présents à bord des tramways. En effet, par manque d'autonomie électrique, le confort des voyageurs n'est plus assuré (absence de climatisation, d'éclairage, de sonorisation, de verrouillage des portes...).
- Des répercussions sur les voies de circulations routières (carrefour neutralisé par un tramway immobilisé en pleine voie, embouteillage, sortie d'immeuble neutralisée...).

#### **322) Consignation de la LAC :**

La consignation de la LAC est un ensemble de mesures destiné à mettre hors tension la LAC et à protéger de tout risque de réalimentation. Cette procédure est normalement réservée aux interventions sur ou à proximité de la LAC, 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 tramways non impliqués de poursuivre leur circulation, et de limiter les risques de sur accidents ;
- de permettre l'intervention des agents de la maintenance.

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

#### **33) 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 de la LAC. L'objectif est d'autoriser une intervention urgente à proximité de la LAC (distance inférieure à 3 mètres) et qui ne peut donc être différée. Selon les réseaux, les mesures prises par l'exploitant du tramway sont suffisantes sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours systématiquement à l'application des procédures de consignation de la LAC. Dans les cas contraires, des mesures complémentaires doivent être mises en place entre les exploitants et les intervenants

Une tension résiduelle subsistant éventuellement dans la LAC 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, l'équipement dont sont dotés les intervenants (tenue de feu avec gants d'intervention) permet de prévenir ce phénomène.

### **34) Intervention à proximité de la LAC**

Avant toute intervention à proximité de la LAC, 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 (ligne concernée, adresse, point kilométrique, n° du poteau de la LAC, stations ou rues encadrantes, ...)
- le motif ;
- l'identité du demandeur ou sa fonction.

**Sauf en cas d'extrême urgence**, l'exploitant du tramway, en accord ou à la demande du COS (ou en anticipation avec le CODIS), **peut différer** ponctuellement la coupure du courant de traction, dans le but de dégager la zone d'intervention et les carrefours, de permettre aux tramways de s'arrêter en station et en particulier pour éviter les risques de sur accidents : **c'est la coupure d'urgence différée**.

A la réception de l'ordre de coupure d'urgence, l'exploitant du tramway doit:

- supprimer la tension d'alimentation de la LAC coïncidant avec la zone d'intervention ;
- sécuriser la zone d'intervention vis-à-vis des risques électriques ;
- sécuriser la zone d'intervention vis-à-vis des circulations de transports guidés autonomes<sup>5</sup>.

L'intervention ne peut débuter **qu'après réception d'une confirmation de la coupure d'urgence / autorisation** donnée par un représentant qualifié de l'exploitant concerné (Cf. fiche d'aide à la décision COS).

Avertissement :

En complément de la coupure d'urgence, des mesures de sécurité peuvent s'avérer nécessaires vis-à-vis des circulations de véhicules autonomes sur le réseau tramway ou pour protéger les intervenants de la circulation routière.

---

<sup>5</sup> Véhicules utilisant une énergie embarquée : batteries, super capacité, autres.

#### 4) Glossaire

**BMPM** : Bataillon des Marins-Pompiers de Marseille.

**BSPP** : Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris.

**CO** : Centre Opérationnel.

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

**CIP** : Chef d'Incident Principal, responsable de haut niveau, chargé de représenter l'exploitant 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.

**PC Exploitant** : centre opérationnel de l'exploitant du réseau de tramway (gestion des circulations, prise de décision...).

**Consignation de la LAC** : suppression de l'alimentation électrique de la ligne aérienne de contact. 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.

**Coupure d'urgence du courant de traction** : suppression urgente de l'alimentation électrique de la LAC.

**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.

**Exploitant** : assure l'exécution des services de transports public de personnes, réguliers et à la demande, organisés par une autorité organisatrice des transports, et ce pour une durée limitée. Il peut s'agir soit d'une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit d'une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice. (Cf. code des transports, article L1221-3).

**Électrisation** : passage d'un courant électrique dans l'organisme.

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

**GLO** : Gabarit Limite d'obstacles : au sujet d'un mode guidé ferroviaire ou non, volume enveloppe maximal dans lequel s'inscrit le véhicule, en tenant compte des divers débattements dynamiques possibles ; ce volume doit rester libre de tout obstacle, fixe (support de ligne aérienne, signalisation, mobilier urbain...), ou mobile (autre véhicule, piéton...), lors du passage des véhicules de transport en commun.

**LAC** : Ligne Aérienne de Contact distribuant le courant de traction aux engins moteurs électriques par l'intermédiaire d'un pantographe.

**Marche prudente** (les professionnels évoquent également la marche à vue ou encore la conduite par défaillance) : système d'exploitation ferroviaire imposant au conducteur de pouvoir immobiliser son convoi à tout moment en présence d'un obstacle ou de tout autre véhicule présent sur sa trajectoire. Les tramways sont le plus souvent exploités suivant le système de la marche à vue (en dehors des zones spécifiquement signalisées). 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.

**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.

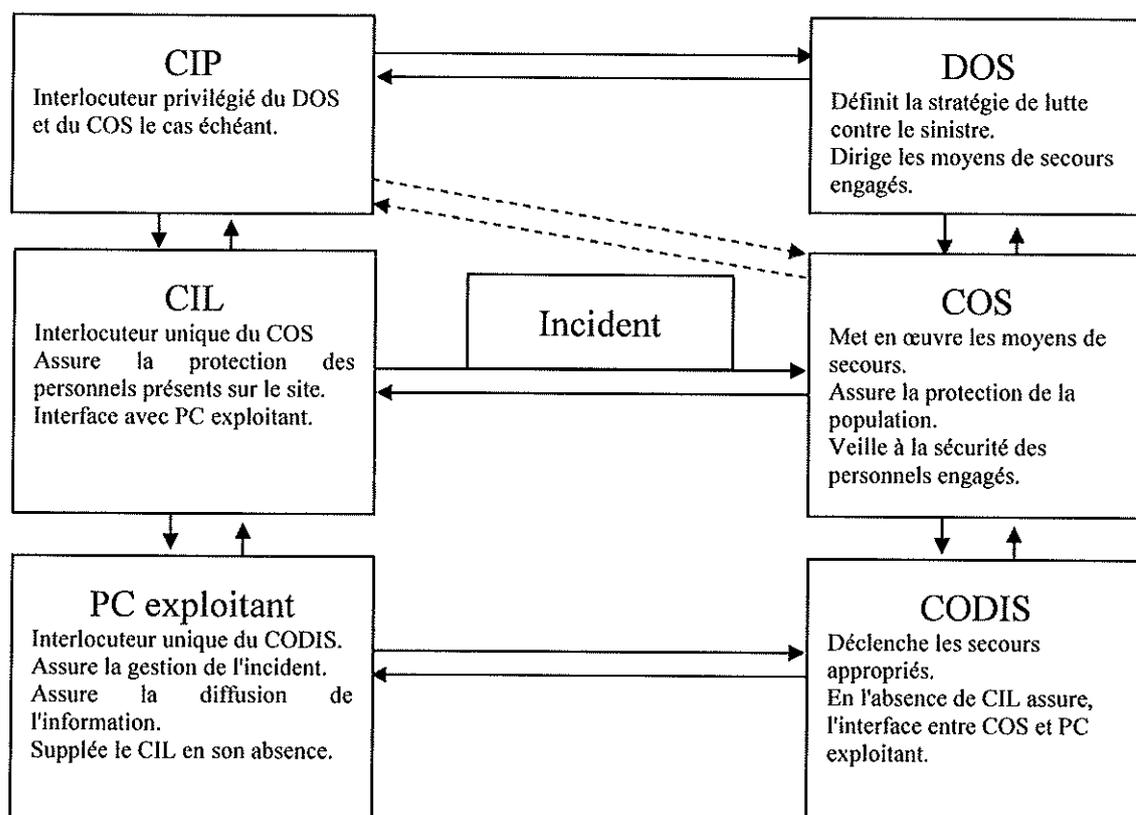
**SDIS** : Service Départemental d'Incendie et de Secours.

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

**Tramway** : chemin de fer, à traction électrique, généralement implanté sur la voie publique, mais pouvant, le cas échéant, circuler ponctuellement en souterrain ou utiliser des infrastructures ferroviaires classiques, et destiné au transport en commun des voyageurs dans les villes et leurs périphéries ; par extension, véhicule circulant sur cette infrastructure. Le décret n° 730 du 22 mars 1942 définit comme suit les tramways (urbains), dans son article 3: « Sont considérés comme tramways urbains, pour l'application des dispositions ci-après les voies ferrées d'intérêt local établies sur des voies publiques dans les agglomérations et dans leur banlieue et affectées seulement au service des voyageurs et éventuellement des messageries (...).

**Zone à risque électrique de traction** : zone dans laquelle le personnel, l'outillage ou le matériel qu'il manipule peut toucher, heurter ou être en contact indirect ou direct, avec la LAC et par conséquent être électrisé voire électrocuté. Cette zone s'étend autour de la LAC, dans un rayon de 3m.

## Relations entre l'exploitant et les services de secours



Référence :

Mise à jour :

Type : Procédure

## Fiche Action n° 1

## Fiche COS

### **RAPPEL :**

*Sauf en cas de sauvetage de personne, l'exploitant, 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 :*

- a. *permettre le dégagement d'une zone dangereuse par les circulations,*
- b. *éviter l'arrêt d'une circulation dans un tunnel,*
- c. *permettre l'arrêt des rames en station.*

- 1) Localise le lieu de l'évènement et le moyen d'accès le plus approprié, avec l'aide du CODIS<sup>6</sup>.
- 2) Analyse la situation sur le terrain et évalue les risques, en vue de demander les mesures de sécurité adaptées pour l'intervention :
  - a) vis-à-vis des circulations des tramways :
    - o identification de la ou des voies de la ligne concernées,
    - o risques d'engagement de la zone dangereuse,
  - b) vis-à-vis des risques électriques :
    - o sauvetage d'une personne à proximité de la LAC,
    - o toute mise en œuvre de dispositif hydraulique sous pression au voisinage de la LAC (incendie, matières dangereuses...).
- 3) Prend contact avec le CIL ou avec l'exploitant par l'intermédiaire du CODIS, pour définir les conditions d'intervention et les mesures de sécurité à prendre (nature et étendue du domaine à protéger, contexte particulier, évolution prévisible, ...).
- 4) N'intervient pas tant que les mesures de sécurité listées ci-dessus ne sont pas confirmées par le représentant qualifié de l'exploitant, sauf en cas d'urgence absolue.
- 5) Peut intervenir à proximité immédiate de la LAC, 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 avec gants d'intervention.
- 6) Reste en contact avec le CIL.
- 7) Après ces mesures de base, organise la montée en puissance éventuelle de l'intervention (PIS, CIP, plan de secours divers...).
- 8) Peut demander via le CIL des moyens susceptibles d'être mis à disposition par l'exploitant.
- 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. Cette mesure peut comprendre le rétablissement total ou partiel de l'alimentation de la LAC.

### **Fin de l'opération de secours**

- 10) Constate avec le CIL la fin de l'opération de secours.
- 11) S'assure que tout le personnel sapeur pompier a dégagé la zone d'intervention.
- 12) Transmet verbalement ou par écrit le message suivant au CIL (à défaut au PC de l'exploitant), sous la forme, selon le cas :

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

*Fin de l'opération de secours sur la (les) voie(s)... .. ou de la partie de voie située (à telle adresse)..... ou entre.....et.....*

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

*Le .....à.....h.....mn.*

- 13) Prononce la fin de l'opération de secours et transfère au CIL la responsabilité du retour à la normale, informe le CODIS de la fin de l'opération de secours.

<sup>6</sup> 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.

Référence :

Mise à jour :

Type : Procédure

## Fiche Action n° 2

## Fiche Exploitant

- 1) Est avisé d'un évènement de sécurité dans son emprise de responsabilité.
- 2) Déclenche les secours appropriés en fonction du type d'évènement et des renseignements dont il dispose.
- 3) Informe immédiatement ses services concernés par l'évènement si l'avis provient d'un tiers, afin d'assurer le bouclage et le recoupement de l'information (notamment s'il est avisé d'un évènement par des passagers ou des agents à bord des rames au moyen de leurs téléphones mobiles).
- 4) Envoi un CIL précisant les délais d'intervention, en informe le CODIS (qui prévient le COS).
- 5) En cas d'absence du CIL, reçoit verbalement du CODIS une demande de protection des personnels des sapeurs pompiers intervenant sur la zone de l'évènement :
  - a) vis-à-vis des risques ferroviaires,
  - b) vis-à-vis des risques électriques, le cas échéant, sous la forme, selon le cas :

COS..... (nom, grade) à EXPLOITANT ....., je vous demande :  
l'arrêt des circulations sur la (les) voie(s).....ou de la partie de voie.....située (à telle adresse).....ou entre.....et..... pour intervention des sapeurs pompiers, le.....à.....h.....mn.

et (ou) le cas échéant :

COS..... (nom, grade) à CODIS du département....., je vous demande :  
la coupure d'urgence différée du courant de traction de la (les) voie(s).....ou de la partie de voie.....située (à telle adresse).....ou entre.....et..... pour (indiquer le motif)....., le.....à.....h.....mn.

et (ou) le cas échéant :

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 (à telle adresse).....ou entre.....et..... pour (indiquer le motif)....., le.....à.....h.....mn.

- 6) Transmet verbalement, sous la même forme, la ou les demandes à ses services concernés.
- 7) Reçoit 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 :

(PC exploitant)....., à CODIS du département..... je vous donne l'assurance que :  
la protection de la (des) voie(s).....ou de la partie de voie.....située (à telle adresse).....ou entre.....et..... pour intervention des sapeurs pompiers est assurée, le.....à.....h.....mn.

et (ou) le cas échéant :

de (PC exploitant)....., 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 (à telle adresse).....ou entre.....et..... pour (répéter le motif demandé par le COS ou le CODIS)..... est réalisée, le.....à.....h.....mn.

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

### Fin de l'opération de secours

- 9) Est informé par le COS via le CIL ou à défaut le CODIS de la fin de l'action des sapeurs pompiers.

En informe ses services concernés, en précisant que cela ne garantit pas l'absence de toute autre personne sur les lieux (police, gendarmerie, pompes funèbres etc.).

Référence :  
Mise à jour :  
Type : Procédure

## Fiche Action n° 3

## *Fiche CIL*

Désigné par l'exploitant, le CIL est qualifié et formé pour remplir cette mission. En attendant son arrivée, tout agent présent sur le site peut concourir à l'intervention des secours.

### **Dès son arrivée sur les lieux, il doit :**

- 1) revêtir le gilet de visualisation portant l'indication " Chef d'Incident Local",
- 2) prendre contact avec le COS et se présente comme représentant unique de l'exploitant auprès des autres services intervenants qu'il recense,
- 3) signaler son arrivée à sa hiérarchie, ainsi que les moyens de le joindre,
- 4) analyser la situation, évaluer l'importance de l'événement, rassembler les éléments factuels pour les transmettre au PC exploitant,
- 5) se mettre à disposition du COS.

### **Une fois sur place :**

- 6) reprend à son compte les mesures de sécurité de l'exploitant, 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,
- 7) devient le conseiller technique du COS.

### **Pendant le traitement de l'incident :**

- 8) il obtient des services de secours une prévision sur l'évolution de la situation,
- 9) il s'efforce de permettre une reprise, même partielle, de la circulation, en accord avec le COS,
- 10) il coordonne les actions à la charge des intervenants des transports guidés, en relation avec le COS, pour ce qui concerne l'application des mesures de sécurité,
- 11) il demande la mise en œuvre de moyens propres à la gestion de l'événement,
- 12) il veille à la prise en charge des usagers (poursuite du trajet,...),
- 13) il renseigne le plus régulièrement possible sa hiérarchie du déroulement des opérations de secours, en liaison avec le CIP le cas échéant.

### **A la fin de l'incident :**

- 14) reçoit du COS le message indiquant la fin de l'intervention des Services d'Incendie et de Secours,
- 15) après avoir obtenu toutes les assurances nécessaires (dégagement des autres personnels, mesures particulières de sécurité, . . .), il autorise la reprise de la circulation des tramways.
  - Il rédige le rapport de constatation immédiate, conformément aux procédures internes.

# Fiche d'identification DGSCGC

<i>Titre</i>	Accidents et incidents : modalités d'intervention des services de secours sur les réseaux de tramway
<i>Nature du texte</i> <i>Niveau de confidentialité</i>	Document d'application Ouvert
<i>Émetteur</i>	Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises
<i>Référence</i>	Tram 02611
<i>Date d'édition</i>	1 <sup>er</sup> juillet 2013
<i>Version en cours / date ou</i> <i>Projet de version / révision / date de révision</i>	Version 01 du 28 juin 2013
<i>Date d'application</i>	Applicable à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2014
<i>Mode de distribution initiale</i>	Spéciale

## Approbation DGSCGC

<i>Version 1</i>	<i>Rédacteur principal</i>		<i>Vérificateur</i>		<i>Approbateur</i>	
	Thierry DEHECQ	28-06-2013	Charles GIUSTI	28-06-2013	Michel Papaud	1 <sup>er</sup> -06-2013
						

## Remerciements

Ce document a été rédigé avec la collaboration de :

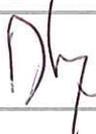
F. Bretonnière (MEDDE), M. Arras (STRMTG), Marc Target (RATP), Y. Chevreul (SETRAM),  
F. Dadou (SYTRAL), B. Chauvin (GART), P. Pagenot (CTS Strasbourg), E. Mattei (stagiaire  
DGSCGC), P. Grange (SDIS 69), B. Even (SDIS 59), S. Lepouriel (DGSCGC),  
A. Guezou (BMPM), B. Poutrain (BSPP).



# Fiche d'identification DGSCGC

<i>Titre</i>	Accidents et incidents : modalités d'intervention des services de secours sur les réseaux de tramway
<i>Nature du texte</i> <i>Niveau de confidentialité</i>	Document d'application Ouvert
<i>Émetteur</i>	Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises
<i>Référence</i>	Tram 02611
<i>Date d'édition</i>	1 <sup>er</sup> juillet 2013
<i>Version en cours / date ou</i> <i>Projet de version / révision / date de révision</i>	Version 01 du 28 juin 2013
<i>Date d'application</i>	Applicable à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2014
<i>Mode de distribution initiale</i>	Spéciale

## Approbation DGSCGC

<i>Version 1</i>	<i>Rédacteur principal</i>		<i>Vérificateur</i>		<i>Approbateur</i>	
	Thierry DEHECQ	28-06-2013	Charles GIUSTI	<del>28-06-2013</del>	Michel Papaud	<del>1<sup>er</sup>-07-2013</del>
						

## Remerciements

Ce document a été rédigé avec la collaboration de :

F. Bretonnière (MEDDE), M. Arras (STRMTG), Marc Target (RATP), Y. Chevreul (SETRAM),  
F. Dadou (SYTRAL), B. Chauvin (GART), P. Pagenot (CTS Strasbourg), E. Mattei (stagiaire  
DGSCGC), P. Grange (SDIS 69), B. Even (SDIS 59), S. Lepouriel (DGSCGC),  
A. Guezou (BMPM), B. Poutrain (BSPP).

