

PARTAGE D'EXPÉRIENCE

Accident ferroviaire

Contexte opérationnel

Le 14 septembre 2018 à 22h34, un appel de la régulation SNCF Paris-Nord fait part au CODIS d'une collision entre un véhicule de tourisme et un train de voyageurs à proximité d'un passage à niveau de la ligne H du Transilien. La circulation ferroviaire est interrompue et une victime est en état de mort apparente dans la voiture.

Moyens au départ



Situation à l'arrivée

- . Une voiture de type Renault Twingo est encastrée à l'avant du train, une victime décédée est incarcerated.
- . Il y a 261 passagers dans le train.

Moyens en renfort



Réactions immédiates

- . Le premier COS demande la confirmation de l'arrêt de la circulation ferroviaire.
- . Le VSR procède à l'éclairage et à la sécurisation de la zone d'intervention à l'avant du train.
- . Un VSAV et le SMUR prennent en charge le conducteur du train.
- . Les 2 FPT et le second VSAV comptent le nombre d'impliqués restant dans le train.

Actions réalisées

- . Evacuation des 261 impliqués par la cabine de conduite du train pour rejoindre la noria de bus afin qu'ils puissent poursuivre leurs trajets depuis la gare suivante.
- . Désincarcération de la victime de la voiture.



Bilan

- . 1 victime décédée
- . 261 impliqués évacués indemnes
- . Circulation ferroviaire interrompue pendant 09 heures

Eléments défavorables

Présence d'un attelage à l'avant du train présentant un pictogramme de danger électrique et de nombreux flexibles à proximité immédiate du véhicule léger incarcéré.

Eblouissement du personnel procédant à la désincarcération par les phares du train restés d'abord allumés en continu puis clignotants.

Le Chef d'Incident Local (CIL - SNCF) a indiqué que la seule sortie pour évacuer les passagers était la porte de la cabine de conduite. Or, cette issue ne permet l'évacuation que d'une personne à la fois.

Eléments favorables

Demande de renfort du lorry du SDIS faite en transit, celui-ci a permis le transport des moyens de secours rapidement et sans effort.

Au moment de l'accident, le centre de secours procédait aux tests de la valise d'éclairage « Baby » (nouvel équipement), l'application sur le terrain a donc été directe et a permis d'obtenir un éclairage efficace lors de la désincarcération.

Horaire de nuit, limitant ainsi le nombre d'usagers à évacuer et l'impact sur la circulation ferroviaire.

Voiture de tourisme ancienne offrant moins de résistance à la désincarcération, réalisée à 90 % grâce à la scie sabre.

Ce qu'il faut retenir...

- En cas d'intervention en milieu ferroviaire, les principaux risques sont :
 - La circulation des trains,
 - L'électricité du courant de traction au niveau des caténaires.

Selon le cas, il peut donc être nécessaire de demander auprès du CIL, ou du CODIS en son absence :

- ✓ La circulation en marche prudente
- ✓ L'arrêt de la circulation,
- ✓ La coupure ^{ET / OU} d'urgence du courant de traction.

Avant d'intervenir, il faut obtenir la confirmation par le CIL ou le CODIS de la mesure effective des coupures demandées. Une fois réalisée, la coupure du courant de traction autorise une intervention immédiate à proximité de la caténaire.

- Contre le risque lié à la circulation, il faut confiner les passagers dans la rame dans un premier temps afin d'éviter des sur-accidents.
- Ne pas oublier de prendre en compte le ou la conducteur·trice du train en tant que victime. La scène vécue est probablement traumatisante.
- Lorsque le CIL est sur les lieux, il devient l'unique interlocuteur de la SNCF.

Le directeur départemental,

Contrôleur Général Marc VERMEULEN
Chef de corps

Mémento/références

[CUO chapitre transport –modalités d'intervention sur voies ferrées p F-5](#)



[Instruction d'utilisation de plateformes de désincarcération – janvier 2019 IUV](#)



[Référentiel Circulation : accidents et incidents, modalités d'intervention des secours sur le réseau ferré national. \(DC 02611 - version 02 du 28.09.2012\)](#)



FOCUS SUR LES FRANCILIENS « BOMBARDIER » DES LIGNES H, J, K, L et P



Attelage Scharfenberg

A : Boîtier de raccordement électrique (piano) – 72 V – courant continu - Pas de risque si le capot est en place.

B : Emplacement des flexibles d'air (frein) et du robinet de purge – 10 bars – Le conducteur peut indiquer s'ils sont sous pression et peut procéder à la purge.

C : Système mécanique d'attelage automatique [pas de risque particulier]

Accès au train

Les tricoises que nous possédons actuellement ne permettent pas l'ouverture des portes du train (taille différente).

La cabine quant à elle possède un type de clé particulière (clé DENY) que nous ne pouvons pas détenir pour des raisons de sûreté ferroviaire.



En cas d'urgence, nous pouvons briser les vitres où se trouve l'inscription « **issue de secours** » (vitres des portes d'accès à la rame par le public), les autres vitres possèdent des normes de sécurité les rendant très difficiles à briser.

Evacuation

L'évacuation par la porte de la cabine de conduite n'est pas la seule possibilité. L'évacuation par une porte d'accès aux rames passagers peut être proposée. L'utilisation d'une échelle télescopique permet un réglage adéquat de la hauteur en assurant le rôle de main courante par du personnel. Sa faible hauteur évite tous risques de contact avec la caténaire. De plus, si l'emplacement de la rame le permet, il est possible d'utiliser une des quatre plateformes de désincarcération des VSR.

Une fois la circulation ferroviaire mise en sécurité par le CIL, le fonctionnement des phares de la rame n'est pas obligatoire, il n'existe aucune obligation de conserver les feux du train allumés.



Risque particulier à certaines motrices : sous la locomotive se situent des capteurs qui mesurent la vitesse du train, ceux-ci émettent un fort rayonnement électromagnétique pouvant causer des brûlures graves. Il existe une coupure d'urgence dans la cabine du conducteur (KVB).