



PARTAGE D'EXPERIENCE 2019/01

Collision à un passage à niveau



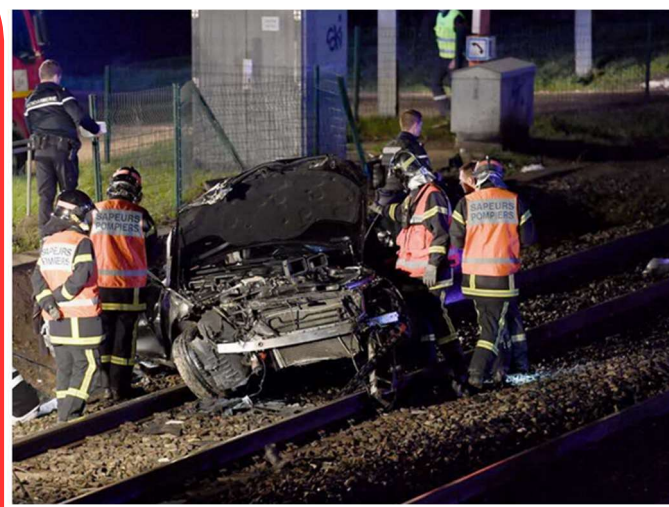
CONTEXTE OPERATIONNEL

Le dimanche 3 novembre à 16h55, le CTA de l'Ain reçoit deux appels pour une collision à hauteur du passage à niveau de la Vavrette à Tossiat, l'un venant d'un témoin travaillant régulièrement sur la plateforme 15/18 et l'autre du COGC* de Chambéry. Les renseignements recueillis permettent de localiser précisément le sinistre, qui concerne un train de voyageurs et un véhicule léger dans lequel deux occupants seraient en arrêt cardio-respiratoire.

Le chef de salle engage tout de suite le premier échelon pour « accident de train ». Alors que les engins sont encore en transit, le COGC confirme la coupure de la circulation ferroviaire. Le premier message d'ambiance parvient à 17h10 : le VPI Tossiat confirme deux victimes en ACR et une distance de 600m entre la tête du train et le passage à niveau. Entretemps, réagissant à la multiplication des appels relatifs au sinistre, le CTA a engagé le deuxième échelon.

*Centre Opérationnel de Gestion des Circulations, SNCF

Intervention n° 55428 Commune de TOSSIAT



MOYENS ENGAGÉS À L'APPEL

BILAN EN CHIFFRES :

- 2 occupants de la voiture décédés
- 3 personnes choquées prises en charge
- 6h30 d'intervention
- 80 sapeurs-pompiers mobilisés

- VPI

- 1^{er} échelon accident de train

- 2 FPT
- 1 FPTRR
- 2 VSAV
- 1 MSR
- 1 VTU
- 1 LORRY
- 1 VLHR
- 1 VSM
- 2 VLCC

- 2^{ème} échelon accident de train :

- 1 VSRS
- 1 VSAV
- 1 CESD
- 1 CSSDE (personnel SDE)
- 1 CEVAR
- 1 VPCE
- 1 VTU
- 1 LORRY
- 1 VLCC
- 1 VPCC
- 3 VLCCG
- 1 VSM
- 1 VLHR



DESCRIPTIF DE L'INTERVENTION

Le cadre général :

Collision entre un TER à destination de Lyon et un véhicule léger au passage à niveau de Tossiat, PK34 de la ligne Mâcon/Ambérieu. Le train a freiné durant 600 m avant de s'arrêter. 620 voyageurs sont à son bord.

Les enjeux :

Les occupants de la voiture sont rapidement déclarés décédés, l'intervention s'oriente ensuite sur la prise en charge des voyageurs la nuit tombée, liée à l'état du train et à la reprise ou non de la circulation.

Les objectifs :

- 1- traiter les victimes de l'accident, y compris celles choquées ou victimes de malaises.
- 2- anticiper la prise en charge de 620 voyageurs hors gare SNCF.

L'idée de manœuvre du COS :

- sectoriser géographiquement : passage à niveau / tête du train, distants de 600 m.
- anticiper une éventuelle évacuation complète du train, en liaison avec la SNCF et la gendarmerie, tant au niveau des vecteurs que du point de regroupement.

ELEMENTS FAVORABLES

- Présence rapide sur les lieux des secouristes de la Croix Blanche, de retour d'un poste de secours
- Engagement initial bien adapté à la situation, conforme à l'ETARE Réseau Ferroviaire
- Coupure de la circulation ferroviaire confirmée en 8 minutes
- Train sur les rails et accessible assez facilement
- Sectorisation et mise en place d'un CRM rapides
- Engagement utile d'un « officier action » au sein du poste de commandement
- Passage à niveau bien répertorié sur l'ETARE Réseau ferroviaire
- CIL rapidement sur les lieux

ELEMENTS DEFAVORABLES

- Pas d'engagement de l'expert ferroviaire du SDIS
- Communication peu fluide entre le CODIS et le COGC : 25 minutes s'écoulent avant de savoir si le train a ou non déraillé, élément important pour dimensionner l'envoi de secours
- Informations sur la coupure de l'alimentation électrique de la caténaire arrivant par plusieurs canaux de communication
- Longue incertitude sur la possibilité de faire repartir le train, qui a engendré une tension parmi les voyageurs et compliqué l'arbitrage entre évacuation et confinement
- Multiplicité des intervenants SNCF, parmi lesquels le CIL se distinguait mal visuellement
- Concertation difficile avec la gendarmerie : une fois les victimes traitées, questionnement sur la nature de l'intervention et son commandement
- Médiatisation rapide et massive en raison du contexte interne à la SNCF (polémique sur la présence d'un contrôleur lors des accidents)

CE QU'IL FAUT RETENIR...

KEZAKO SNCF ?

CIL : chef d'incident local (contact unique du COS)
CIP : chef d'incident principal (contact du DOS)

ZOOM : l'expert risque ferroviaire du SDIS

Cadre de la SNCF et SPV depuis plus de 20 ans dont 10 ans en tant que chef de groupe, l'expert ferroviaire du SDIS de l'Ain aide à affiner notre compréhension du fonctionnement opérationnel de la SNCF. Il a notamment contribué à la réalisation de l'ETARE en service.

Il dispense régulièrement des formations à destination des référents rail-route et de la chaîne de commandement.



Ressources documentaires

1- Plan ETARE Réseau ferroviaire

- Le référentiel circulation co-réalisé par la SNCF et la DGSCGC intitulé : « *Accidents et incidents : Modalités d'intervention des services de secours sur le Réseau Ferré National* »



Que demander au CODIS lors d'une intervention sur les voies ?

En fonction des circonstances, trois types de demandes peuvent être nécessaires (les messages-types figurent dans l'ETARE Réseau ferroviaire) :

1 - l'intervention nécessite uniquement la protection des personnels vis-à-vis des risques liés à la circulation des trains, en l'absence de risques électriques. La protection des personnels s'obtient en effectuant une demande d'arrêt de la circulation des trains sur la ou les voies concernées ; la zone dangereuse se situe à 2 m de part et d'autre des rails (2,30 m pour les lignes à grande vitesse).

2 - l'intervention présente des risques électriques, mais reste compatible avec la circulation des trains. La protection des personnels vis-à-vis des risques électriques s'obtient en effectuant une demande de coupure d'urgence. Toute intervention à moins de 3 m de la caténaire doit en faire l'objet, pour secourir une victime ou procéder à une extinction. Attention, les trains diesel continuent à circuler.

3 - l'intervention nécessite la protection des personnels à la fois vis-à-vis des risques liés à la circulation des trains et des risques électriques. Elle nécessite alors une demande d'arrêt de la circulation des trains sur la ou les voies concernées par l'intervention et une coupure d'urgence.

Enfin, la **consignation caténaire** est de l'initiative du CIL en concertation avec le COS ; elle est rarement nécessaire, car une fois la coupure d'urgence confirmée, la tension résiduelle subsistant éventuellement dans la caténaire ne présente pas de risque, ni d'électrocution ni d'électrisation. Seule une sensation désagréable peut être ressentie, dont prémunit le port de la tenue de feu complète.