

PEX - FEU DE MOTRICE TGV

CONTEXTE GENERALE :

Dimanche 02 août 2015

9h28

Vent faible

Feu de motrice TGV Espagnol

Rame arrêtée en pleine voie

300 passagers à bord

A proximité de la gare

Zone intra urbaine

Commune de Lunel



MOYENS ENGAGES

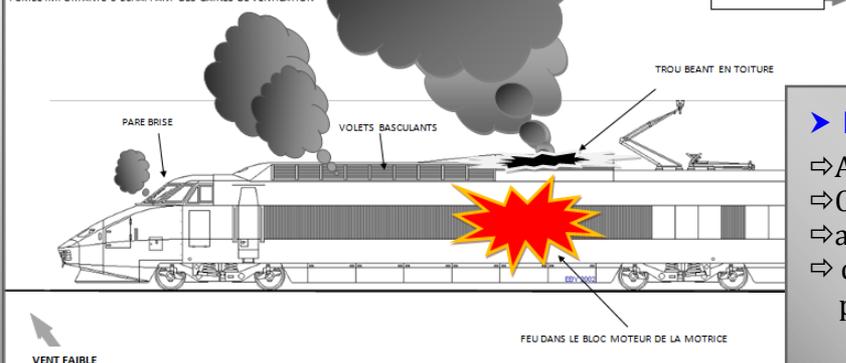
- FPT Lunel
- VSAV Lunel
- Remorque poudre Lunel
- Chef de groupe Lunel
- FPT + CCAM Montaubérou.

SITUATION A L'ARRIVEE DES SECOURS

Feu de motrice TGV complètement embrasé, sur un pont SNCF à l'adresse indiquée, train en cours d'évacuation, nombreux passagers éparpillés sur les rails et au niveau du chemin d'accès du pont SNCF

FEU DE MOTRICE TGV DESCRIPTION SITUATION A L'ARRIVEE DES SECOURS

FUMEE IMPORTANTE S'ÉCHAPPANT DES GAINES DE VENTILATION



➤ MESURES SNCF

- ⇒ Arrêt du TGV
- ⇒ Coupure des voies
- ⇒ arrêt circulations
- ⇒ déverrouillage portes coté piste

➤ MESURES SP

- ⇒ Demande de coupure caténaires
- ⇒ Demande coupure circulation
- ⇒ Demande de la présence du CIL
- ⇒ Mise en place dispositif mousse
- ⇒ Demande absence pyralène

1° message du Chef de Groupe :

**Je suis Chemin des Caniers- commune de LUNEL
Je vois un feu de motrice de TGV complètement embrasée située sur un pont, le train est en cours d'évacuation, de nombreuses personnes sont présentes en bordure de voie et au niveau du chemin des Caniers.**

Je demande la coupure du trafic, l'arrêt de l'alimentation électrique des caténaires, le CIL et confirme la demande du FPT et CCAM Montaubérou.

**Sur les lieux, FPT ,VSAV , CDG et GN Lunel
Je prends l'appellation COS Lunel**

**EXTINCTION
DIFFICILE**

**3 HEURES
D'EXTINCTION**



DIFFICULTES RENCONTREES



⇒ difficulté d'extinction de la motrice, de déterminé et localiser le foyer principal



⇒ Difficulté d'accès des moyens hydrauliques à l'intérieur de la motrice



⇒ difficulté de créer des accès pour favoriser l'extinction

Largeur de couloir étroit (60 cm)



⇒ danger de cheminement à l'intérieur de la motrice

ENSEIGNEMENTS A RETENIR

- Les possibilités d'extinction des feux de motrices restent liées à la localisation du sinistre et à son accessibilité mais également à l'emploi de moyens d'extinction adaptés.
- Des moyens d'extinction mousse spécifiques sont indispensable au départ au vu de la conception intérieure d'une motrice
- Une connaissance minimum de la conception des motrices est nécessaire pour favoriser l'action des secours
- Des exercices communs devrait parfaire la mise en œuvre des procédures d'intervention
- De nombreux dangers sont regroupés à l'intérieur d'une motrice et doivent être pris en compte.

- Equipier FPT agent SNCF
- Renfort rapidement sur les lieux
- Utilisation possible de l'EPSA
- Coupe caténaies et voies rapide
- Equipier FPT agent SNCF
- SAP pris en charge par cadre SPP sur les lieux
- Réaction rapide de la SNCF

- Conception et dangers motrice ?
- Moyens mousse
- Feu violent Difficile a localiser
- Accès intérieur étroit
- structure renforcée et résistante
- Mouvement de panique passagers
- Difficulté d'identifier le CIL

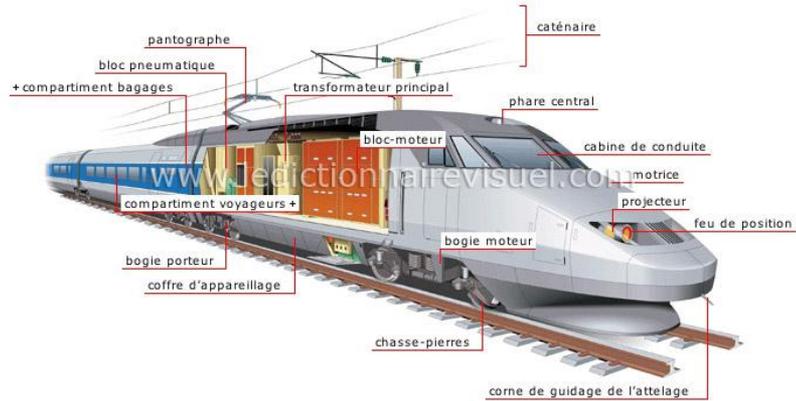
APPORT DE CONNAISSANCE

Alimentation de la motrice

- 25 000 V alternatif
- 1 500 V continu

Alimentation de la rame :

- 1 500 V continu
- 500 V continu
- 380 V triphasé

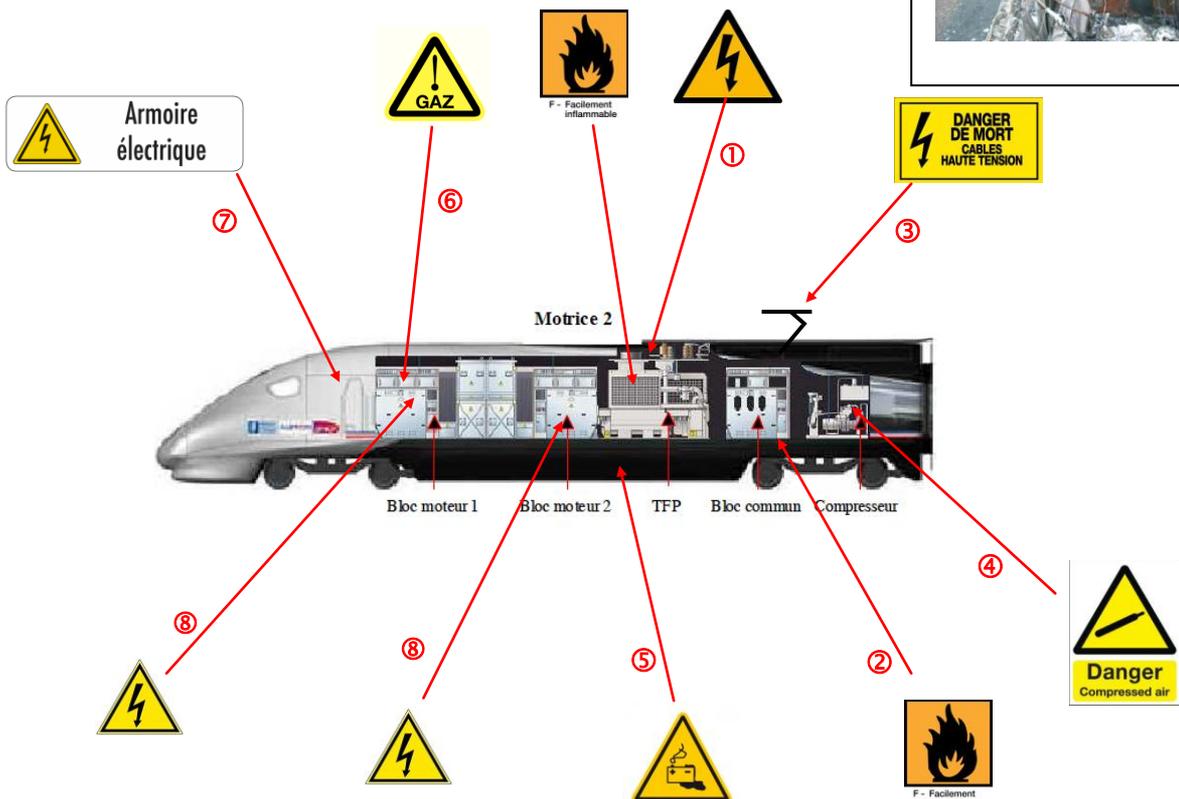


Dangers présents dans une motrice de TGV :

- ① **Transformateur principal** :
Masse d'huile de 1250 Kg inflammable à 160°C
Présence possible de pyralène (anciens transformateurs)
- ② **Bloc commun**
Présence d'huile diélectrique (type huile végétale)
- ③ **alimentation électrique**
Utilisation de tensions élevées
- ④ **Compresseur**
Volume de 475 litres d'air sous 10 bars.

- ⑤ **Batteries**
2 blocs de 462 kg
- ⑥ **Système de refroidissement**
Présence possible de gaz type Fréon.
- ⑦ **Armoire cabine**
Armoire électrique de commande.
- ⑧ **Bloc moteur**
moteur électrique de traction.

Feu de transformateur



OBJECTIF :

Intervenir sur un feu de motrice TGV en appréhendant les dangers particuliers liés aux technologies employées.

MOYENS SUPPLEMENTAIRES A ANTICIPER AU DEPART:

- Remorque mousse
- Porteur d'eau si extra muros
- EPSA si possibilité de mise en oeuvre

ACTIONS A ENGAGER A L'ARRIVEE SUR LES LIEUX

- 1 Confirmation de l'adresse et des accès.
- 2 Reconnaissance et analyse, prise de contact avec le COGC via CODIS
ou le CIL si présent.
- 3 Demande de confirmation de la coupure des lignes et des voies de circulations
- 4 Engagement du personnel si validation CODIS pour mise en œuvre des
moyens en attente, personnel sous ARI.
- 5 Extinction de la motrice au moyen de la mousse à haut foisonnement
et préservation de la rame

ACTIONS A EVITER

- 1 Engagement du personnel sans avoir obtenu la confirmation de la coupure
des énergies et des voies de circulation.
- 2 Engagement du personnel à l'intérieur de la motrice.

OBSERVATIONS :

Etablir un point de situation avec le CIL
Faire remonter auprès du CODIS les problématiques rencontrées.