

PARTAGE D'EXPÉRIENCE

Feu de wagon de voyageurs

Contexte opérationnel

A 15h53, le CTA reçoit 4 appels provenant de deux témoins, d'une impliquée et d'un conducteur du RER A. Les appels ne laissent aucun doute sur la nature du sinistre et sa localisation. L'incendie concerne la 3^e voiture derrière la cabine de conduite, la rame est à quai, en gare. Il n'est en revanche pas possible d'évaluer s'il y a des victimes.

Moyens au départ



Moyens en renfort



Evènement particulier

Malaise avec douleur thoracique dans une rame arrêtée à proximité de la rame en feu.
Le détecteur AP4C indique une présence de soufre et de phosphore dans l'air au niveau de la gare et sur les quais.

Bilan

4 UR : 1 pour malaise et 3 pour inhalation de fumée
Une voiture de RER détruite
Coupeure de la circulation de la ligne RER A et Transilien L jusqu'au lendemain matin.

Situation à l'arrivée



Feu en propagation dans le wagon, l'origine proviendrait d'un sac à dos. Deux explosions ont été entendues. L'agent de la SNCF dirige le chef d'agrès FPT sur le mauvais quai, il ne sait pas si le courant de traction est coupé ou pas.

Réactions immédiates

Vérification de l'évacuation totale de la rame.
Attaque du feu par lance à poudre.



Difficultés

Les engins de secours se sont présentés des deux côtés de la ligne (CETEX du côté opposé au feu).
Détection de l'AP4C due aux fumées d'incendie → doute et élargissement de la zone d'exclusion.
Respect difficile de la zone d'exclusion par les SP et les autres services.
Le chef de colonne arrive avant le chef de groupe : repères différents.
Nombreux interlocuteurs SNCF avant l'arrivée du CIL.
Rame de voyageurs bloquée en sens inverse avec une personne prise de malaise.

Éléments favorables

Sectorisation rapidement en place car le chef de colonne est précocement sur les lieux.
Bonne communication et coordination : entre les premiers agrès, entre chef de colonne et chef PC, entre COS et agents de la SNCF.
La cellule tri extincteur est sur les lieux en 11 min après le déclenchement de l'intervention.
Rames du RER et gare déjà évacuées à l'arrivée des premiers agrès.
Le conducteur du train a amené le train en gare alors que l'incendie s'est déclaré en tunnel, entre deux gares.

Ce qu'il faut retenir...

Le régime de la coupure d'urgence du courant de traction est différent de celui de la consignation caténaire. L'objectif est ici d'autoriser une intervention urgente qui ne peut être différée à proximité de la caténaire (distance inférieure à 3 mètres).

Une fois la zone d'exclusion définie, il peut être utile de la confier aux forces de l'ordre et de la matérialiser le plus possible (rubalise...).

Pour aller plus loin...



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



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



Le directeur départemental adjoint,

Le directeur départemental adjoint des services
d'incendie et de secours

Colonel Michel HOUX

MEMO INTERVENTION EN MILIEU FERROVIAIRE

JE LOCALISE L'INTERVENTION



Direction du téléphone le plus proche
(la flèche peut aussi être verte)

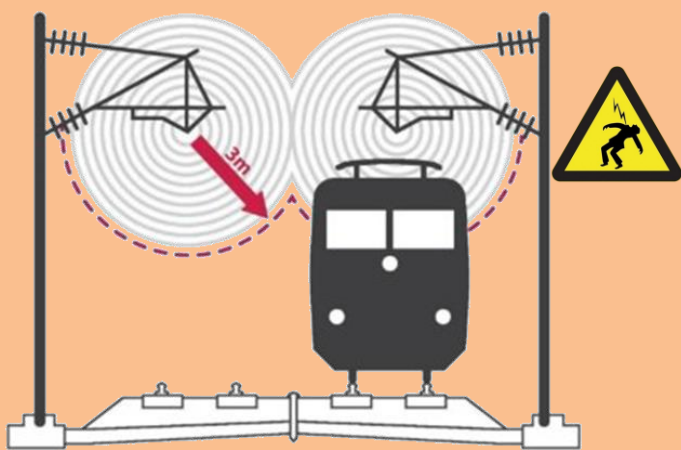
Point kilométrique du poteau

5e poteau dans le Km (de 622 à 623)

Chaque poteau caténaire comporte des indications permettant de localiser et ainsi retransmettre au CODIS le lieu précis de l'intervention.

J'IDENTIFIE LE RISQUE

ELECTROCUTION



JE GERE LE RISQUE

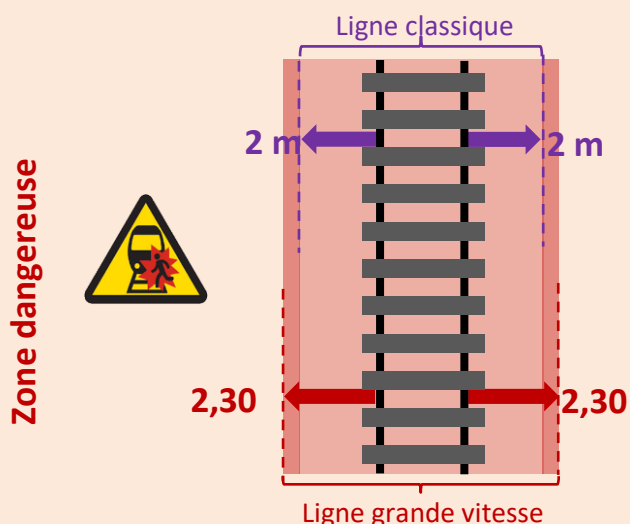
Comment ?

Je demande au CODIS la **coupure d'urgence du courant de traction**.

Dès confirmation de la coupure effective par le CODIS, elle permet :

- le sauvetage d'une personne à proximité de la caténaire,
- la mise en œuvre de dispositif hydraulique sous pression au voisinage de la caténaire.

COLLISION



Comment ?

Je demande au CODIS l'**arrêt de circulation des trains**.

La confirmation de la coupure effective par le CODIS permet d'évoluer dans la zone dangereuse (zone rouge) en sécurité.

Si l'intervention est en dehors de la zone dangereuse, je peux demander la **circulation en marche prudente**. Cette procédure impose au conducteur de parcourir une partie de voie délimitée à faible vitesse et d'être en mesure de s'arrêter en cas de danger.



La consignation
caténaire



- Délai de mise en œuvre : **1 à 2 heures**.
- Normalement réservée aux opérations de maintenance.
- Peut être utilisée **suite à une coupure d'urgence** pour :
 - Réduire le domaine privé de courant et de rétablir en partie la circulation des trains,
 - Permettre l'intervention des agents de maintenance.
- A l'initiative de la SNCF (CIL) en coordination avec le COS.