

 Service départemental d'incendie et de secours de l'Allier	Fiche Opérationnelle d'Aide à la Décision FOAD-A-RSP-P007 Version 1.0.0 du 15/01/2020	Public visé (cases grisées ci-dessous)							
INTERVENTION EN MILIEU FERROVIAIRE		D	CDS	CDC	CDG	CA	COND	CE	E
		Officiers CODIS			Chefs de salle			Opérateurs	
		Médecins		Pharmaciens		Vétérinaires		Infirmiers	

Mots clefs :	RFN, RFF, réseau ferré, CIL, CIP, GID, ferroviaire, train, PIS, plan, chef d'incident, COGC, circulation, TGV, caténaire, CNOC, consignation, DCF, EF, EIC, gare, marche prudente, PN, passage à niveau, RSS, station.
--------------	--

CONNAISSANCES GENERALES SUR LE RESEAU FERRE NATIONAL (RFN)

Le département de l'Allier (03) comporte 320 kilomètres de voies (dont 80kms électrifiés) et 240 trains / jour en moyenne sur le département (Voyageurs et FRET)

- Les accès : Gare, Portails, Portillons, Passage à niveau, Directement sur les voies.



- Le repérage kilométrique :



Exemple de poteau kilométrique

Exemple de borne hectométrique



Localisation en ligne et direction du téléphone d'alarme le plus proche

- Les Téléphones d'alarme aux abords des voies :



- Distance d'arrêt :** un train roulant à 130 km/h a besoin de 630 mètres pour s'arrêter (170 m pour une voiture à la même vitesse) et de 1 300 m à 200 km/h.

SECURITE EN INTERVENTION

- **Les risques létaux** sur et aux abords des voies : Circulation des trains, courant électrique haute tension dans les caténaires ainsi que le chargement de certaines voitures (T.M.D par exemple) ;
- **Distance de Sécurité minimale** des voies ouvertes à la circulation : **2 mètres** ;
- Tout **engagement sur les voies** ne se fait qu'après **autorisation du CTA-CODIS ou du correspondant SNCF** ;
- Pour tout engagement sur ou aux abords des voies, **port du GHV obligatoire**. (sauf personnels affectés à l'attaque sur incendie)
- **Distance de Sécurité minimale** d'une caténaire sous tension (25 000 V) : **3 mètres**.



ACTION ATTENDUES EN INTERVENTION

- ☐ **Mission d'assistance** : Il s'agit uniquement du cas d'une immobilisation prolongée d'un train en pleine voie (cf. convention) Prendre contact avec le correspondant local SNCF. Conjointement évaluer la situation (nb de passagers, contexte, durée prévisible, ...), si besoin définir les besoins à mettre en œuvre par les AASC. Aucun contact avec les médias
- ☐ **Feux de végétation aux abords des voies** : Jet Diffusé d'Attaque dirigé vers le sinistre mais en aucun cas en direction des voies et des caténaires. Attention accrue à la direction et la densité des fumées peut également conduire au risque d'électrisation/électrocution en cas de contact avec une caténaire.
- ☐ **Secours à personne** : Sans remettre en cause la prééminence des opérations et actions conduites pour la sauvegarde de la vie des personnes, les interventions doivent s'effectuer dans le souci constant de la préservation des traces et indices en vue de leur exploitation sur le plan judiciaire.

Ne pas interrompre, plus que de besoin, la circulation des trains pendant l'intervention. L'arrêt des trains de voyageurs en dehors d'un quai tout comme l'arrêt de certains convois « sensibles » (TMD, RAD, militaires...) en des lieux non appropriés peut être source de sur-incident ou sur-accident (descente de voyageurs sur les voies, vandalisme, etc.),

Favoriser la reprise de la circulation précoce.

Dans le cadre d'un accident mortel, les sapeurs-pompiers peuvent retirer le corps (ou éléments du corps) en dehors de la zone dangereuse sans attendre l'arrivée des pompes funèbres, sur demande du CIL et **en accord avec les services de police ou de gendarmerie (officier de police judiciaire).**

ACTIONS REALISABLES PAR SNCF RESEAU

- ☐ **Mise en place d'un CIL** : Chef d'Incident Local. Agent de SNCF réseau ayant pour mission de protéger l'intervention des services extérieurs et de coordonner leurs actions. Identifiable par une chasuble orange spécifique à sa fonction.
- ☐ **Coupe d'urgence du courant de traction** : Suppression immédiate de l'alimentation électrique de la caténaire (réalisée à distance). Ne supprime pas de façon automatique la circulation des motrices diesel. Cette procédure d'urgence est rapide à mettre en œuvre, elle peut être demandée pour tout sauvetage d'une personne présente à proximité de la caténaire et/ou quand un dispositif hydraulique sous pression est implanté au voisinage de la caténaire.
- ☐ **Marche prudente (arrêt immédiat possible)** : 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.

ACTIONS ATTENDUES DU CTA - CODIS

1. Intervention de secours

- ☐ Informer immédiatement le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) de tout événement survenu sur le réseau ferré ;

L'alerte n'engendre ni l'arrêt de la circulation des convois en cours ni la coupure d'urgence, sauf si risque important avéré et confirmé à l'appel.

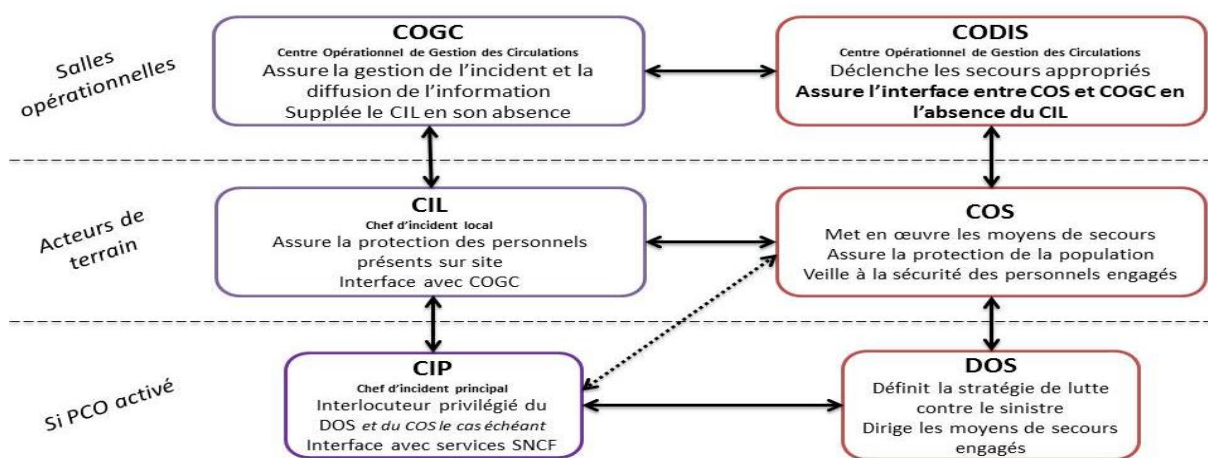
- ☐ Informer sans délai l'officier CODIS ;
- ☐ Dans l'attente d'un CIL sur les lieux, transmettre toutes les demandes du COS au COGC ainsi que toutes les informations reçues du COGC vers les COS ;
- ☐ Recouper systématiquement les informations du CTA/CODIS et du COGC ;
- ☐ Informer le COGC de la fin des opérations de secours en mentionnant s'il subsiste des personnes sur les lieux.

2. Intervention d'assistance *(immobilisation prolongée d'un train de voyageurs en pleine voie)*

L'engagement de moyens SP pour une mission d'assistance ne devra être réalisé que sur demande expresse du SIDPC et réception sur la boîte mail du CODIS d'une demande émanant de SNCF Mobilités.

- ☐ Engager un chef de groupe pour Reconnaissance, indiquer le contact du correspondant local SNCF et le point de rencontre ;
- ☐ Informer sans délai l'officier CODIS de la mise en œuvre de la convention d'assistance ;
- ☐ Informer le service opérations de ce déclenchement et du numéro d'intervention afin qu'il procède à la facturation de cette sollicitation ;
- ☐ Toute sollicitation de médias locaux et nationaux doit être réorientée vers la SNCF et la Préfecture. Aucune communication ne sera effectuée par le SDIS pour ce type de mission.

SCHEMA DE COORDINATION



Rédacteur	Contributeur(s)	Vérificateur(s)	Approbateur
Service OPS/PRS GT Sud	SNCF Réseau	Chef du service opérations Adjoint au chef du GSO	DDISIS