

 SERVICE DEPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS DE L'ALLIER	NOTE OPERATIONNELLE PERMANENTE				
	Opération de secours sur réseau ferroviaire				
Version	Mise à jour	Domaine	Identification	Rédacteur(s)	Nombre d'annexe(s)
1.0.0	15/01/2020	RSP	NOP-A-RSP-004	GSO	3
Références	Règlement opérationnel du SDIS de l'Allier, Référentiel circulation DC02611				
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				

I PREAMBULE

Cette note a pour objet de préciser les procédures d'interventions conjointes en cas d'intervention sur le Réseau Ferré National (RFN), entre SNCF réseaux, SNCF mobilité et le SDIS 03.

Ces procédures communes permettent de faciliter et sécuriser l'intervention du SDIS 03, dans le cadre d'accidents ou d'incidents, sur les voies du Réseau Ferré National (RFN) ainsi que sur certaines voies du domaine privé (ex : Total Lagarde à Cusset, carrières de Malavaux, ZI « Les Echirolles à La Ferté Hauterive, ADISSEO à Commentry...), quel qu'en soit l'endroit, en minimisant les impacts de ces interventions.

Elles prennent également en compte les modalités d'intervention pour des missions hors secours, dans le cadre de la convention d'assistance conclue entre la Préfecture de l'Allier, SNCF, le SDIS 03 et l'ADPC.

L'objectif de cette note est de :

- Familiariser les services de secours avec l'environnement ferroviaire et sa terminologie (*glossaire en annexe I*) ;
- Réunir les conditions d'un sauvetage rapide des personnes lors de tout accident survenant sur les voies du Réseau Ferré National (RFN) ;
- Décrire les modalités d'intervention sur le RFN ;
- Faciliter les interventions du Service Départemental d'Incendie et de Secours de l'Allier par une meilleure connaissance des organisations et des contraintes de chacun.

Conduites sous l'autorité du directeur des opérations de secours (DOS) et sous le commandement du commandant des opérations de secours (COS), ces interventions s'inscrivent dans les principes nationaux qui consacrent l'unicité du commandement des opérations de secours dans la mise en œuvre opérationnelle des moyens publics et/ou privés.

Les grands principes opérationnels à mettre en œuvre énoncés ci-après traitent l'événement depuis l'appel initial des secours (quel que soit son mode) jusqu'au processus de retour à la normale.

II GENERALITES

Le département de l'Allier comporte 310 kilomètres de voies RFN + 10 kms du domaine privé ainsi que 15 gares. 80 kilomètres de voies sont électrifiés par un courant alternatif de 25 000 V (aucune sur le groupement ouest). Certaines voies sont dites à « grande vitesse », soit 200km/h.

Le nombre de trains (marchandise et voyageurs) qui circulent sur le département de l'Allier est en moyenne de 240 par jour. Certains trains de marchandises circulant sur les voies appartiennent à des entreprises privées.

II.1 Les interlocuteurs du SDIS au sein de SNCF

Quel que soit le type de ligne, à grande vitesse ou classique, les deux interlocuteurs principaux du SDIS sont :

- **Le correspondant local SNCF** : Il est l'interlocuteur du COS pour toute intervention relative à la mise en œuvre de la convention d'assistance. Il est désigné par les directions régionales de SNCF mobilités et SNCF réseau ;
- **Le Coordonnateur du Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC, basé à Clermont-Ferrand)**. Interlocuteur du CODIS, il est en charge de gérer l'incident/l'accident, de diffuser les informations et de suppléer le CIL jusqu'à son arrivée sur les lieux de l'intervention ;
- **Le Chef d'Incident Local (CIL)**. Il est l'unique interlocuteur du COS, dès son arrivée sur les lieux de l'événement. Le CIL est identifiable par un gilet haute visibilité (GHV) orange spécifique à sa fonction. Il a pour mission de faciliter le travail des services extérieurs (publics et privés), ainsi que d'assurer la protection de l'ensemble des intervenants. **En son absence**, le **Coordonnateur du COGC** est l'interlocuteur **unique et permanent** des services de secours.

En cas d'accident important et lorsqu'un Poste de Commandement Opérationnel (PCO) est activé, un **Chef d'incident Principal (CIP)** est désigné. Il est l'interlocuteur permanent du DOS et du COS et est identifiable par le port d'un GHV spécifique à sa fonction.

En cas de changement de CIL, le COS en est informé. De même, en cas de changement de CIP, le DOS et le COS en sont informés.

II.2 Accès aux emprises ferroviaires :

Afin d'éviter les actes de vandalisme et les intrusions dans les emprises ferroviaires, certaines sections de lignes classiques ainsi que toutes les lignes à grande vitesse (LGV) sont clôturées. Dans le même objectif, certaines gares sont également pourvues de clôtures. Leur accès se fait par des portails sécurisés.

Tous les accès possibles sont répertoriés et identifiés par SNCF réseau dans un document spécialisé (PIS) ainsi que sur la cartographie du SDIS.

Ces derniers doivent rester accessibles 24/24 et sont régulièrement inspectés par le service maintenance SNCF.

L'accès pour les moyens du SDIS sur l'emprise des voies et des structures ferroviaires ne peut se faire qu'après l'obtention de l'autorisation de l'entreprise pour des raisons évidentes de sécurité des personnels.

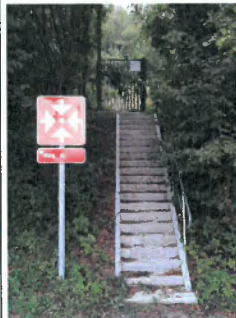
Accès par gare



Accès par passage à niveau



Accès pas portillons / portails



Dans le cadre de **missions de secours** et en cas d'impossibilité d'ouvrir ces portillons, les services de secours sont **autorisés à en forcer l'ouverture**.

Dans le cadre d'une missions **d'assistance**, régie par convention, le SDIS ne pourra pénétrer dans les emprises SNCF **qu'après l'autorisation** du correspondant local SNCF. Ce dernier déterminera le lieu de rendez-vous et les conditions d'accès en toute sécurité.

Pour tout type d'intervention, lorsque l'autorisation est donnée, **l'engagement sur ou aux abords des voies** impose le **port du Gilet Haute Visibilité** (sauf personnels affectés à l'attaque sur un incendie).

II.3 Le Repérage kilométrique :

Afin de localiser précisément le lieu de l'événement, le COS peut s'appuyer sur des poteaux kilométriques et des poteaux hectométriques. Ces poteaux, implantés à proximité de la voie, indiquent le point kilométrique de l'intervention.

En complément de ces poteaux, le COS peut, pour localiser l'intervention, s'appuyer sur des indications portées sur des plaques de repérage de certaines installations : plaque de repérage d'un signal, guérites de signalisation, numéro d'un passage à niveau, position kilométrique d'un téléphone, etc. (*illustrations en annexe II*).

Sur les lignes électrifiées, les indications portées sur les supports des fils d'alimentation (poteau caténaire ou portique) permettent de se repérer dans l'espace. Chaque support porte un numéro d'identification composé :

- Du kilomètre auquel il est implanté ;
- Du rang dans le kilomètre (chiffre impair du côté de la voie impaire, chiffre pair du côté de la voie paire).

II.4 La connaissance des risques liés aux interventions sur un réseau ferroviaire :

II.4.1 Définition de la zone dangereuse « liée à la circulation des trains »

La largeur d'un train est supérieure à l'écartement de la voie mesurée entre les deux files de rails. En s'approchant de la voie, il y a risque d'être heurté par le train ; celui-ci ne peut ni éviter l'obstacle, ni s'arrêter rapidement.

La circulation d'un train provoque un déplacement d'air et des turbulences qu'on appelle effet de souffle :

- Plus le train roule vite et plus l'espace entre la personne et le rail est réduit, plus l'effet de souffle est important ;
- En s'approchant de la voie, il existe un risque d'être déstabilisé par cet effet de souffle.

La **Zone dangereuse** « liée à la circulation des trains » est la zone dans laquelle le personnel, l'outillage ou le matériel qu'il manipule peut être :

- Heurté par une circulation ferroviaire ;
- Mis en danger par l'effet de souffle.

La zone dangereuse « liée à la circulation des trains » comporte la voie elle-même et s'étend, de part et d'autre de la voie, sur une largeur de 2,00 mètres.

II.4.2 Définition de la coupure d'urgence du courant de traction

La coupure d'urgence du courant de traction interrompt l'alimentation en courant de traction sur un tronçon de 80 kms et sur toutes les voies de la plateforme. Elle permet de soustraire immédiatement les personnes à l'influence électrique et, sans attendre la mise en place de mesures complémentaires de sécurité, d'autoriser une intervention immédiate à proximité de la caténaire (distance inférieure à 3 mètres en évitant tout contact direct avec le câble).

Rapide à mettre en œuvre, mais privant la caténaire de tension d'alimentation électrique sur une zone géographique importante, la procédure de coupure d'urgence du courant de traction est réservée à une intervention urgente nécessitée par :

- Le sauvetage d'une personne, présente à proximité de la caténaire en danger d'électrocution ;
- Toute mise en œuvre de dispositif hydraulique sous pression au voisinage de la caténaire (incendie, matières dangereuses, etc.).

Lorsque la demande est motivée pour l'un des cas ci-dessus, le régulateur sous station (RSS) situé à Paris prend les mesures pour supprimer la tension d'alimentation des éléments de caténaire amont, aval et parallèles à l'élément de caténaire concerné par l'intervention. Cette manœuvre est réalisée à distance et ne nécessite pas la présence d'un agent caténaire-SNCF sur place.

Cette coupure sera immédiate dans le cadre d'une intervention secours à personne, et peut être différée pour toute autre intervention en fonction du trafic en cours.

La coupure d'urgence du courant de traction ne garantit pas contre les risques liés à la circulation des trains :

- Elle n'entraîne pas l'arrêt immédiat des trains privés d'alimentation électrique (un train roulant à 130 km/h a besoin de 630 m pour s'arrêter (contre 170 m pour une voiture) et de 1300 m pour une vitesse de 200 km/h) ;
- Elle n'a aucun effet sur les circulations dites thermiques (diesels).

La coupure d'urgence peut entraîner :

- L'arrêt prolongé des trains dans des lieux inappropriés (tunnel, viaduc, etc.) créant ainsi des risques de sur-incident ou de sur-accident (descentes de voyageurs sur les voies, franchissement par des automobilistes d'un passage à niveau fermé par la présence d'un train arrêté, etc.) ;
- Des répercussions importantes sur le trafic occasionnant des gênes pour les voyageurs présents à bords des trains. Le train peut être privé de climatisation ou de chauffage. Les fonctions de sécurité sont maintenues pendant un temps limité (éclairage de secours, sonorisation à bord des voitures de voyageurs, etc.).

II.4.3 Définition de la consignation caténaire (Consignation C) :

La consignation caténaire est un ensemble de mesures destiné à supprimer la tension d'alimentation d'un élément de caténaire et à le protéger de tout risque de réalimentation.

Cette procédure est normalement réservée aux interventions de longue durée sur ou à proximité de la caténaire réalisées dans le cadre des opérations de secours afin de permettre aux trains non impliqués de poursuivre leur circulation et de limiter les risques de sur-accident ainsi que de permettre l'intervention au contact direct de la caténaire.

Cette opération, validée par le COS et le CIL nécessite une durée de mise en œuvre non négligeable.

II.4.4 Particularité d'une intervention sous le régime de la coupure d'urgence :

Le contexte d'une intervention sous le régime de la coupure d'urgence est différent de celui de la consignation caténaire. L'objectif est d'autoriser une intervention urgente qui ne peut être différée à proximité de la caténaire (distance inférieure à 3 mètres). Les mesures prises par le régulateur sous station (RSS) sont suffisantes sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours systématiquement au régime de la consignation caténaire. Une fois que la confirmation effective de la coupure est communiquée au CTA-CODIS, les personnels du SDIS peuvent intervenir sans la présence obligatoire d'un agent ferroviaire sur les lieux.

Une tension résiduelle subsistant éventuellement dans la caténaire ne présente pas de risque d'électrocution ni d'électrisation. Néanmoins, pour prévenir tout risque éventuel de chute provoquée par sa perception, **les intervenants doivent être dotés d'équipements appropriés** (tenue de feu complète avec gants d'intervention, L.S.P.C.C.).

II.5 Convention d'assistance

Une convention d'assistance a été conclue entre la Préfecture de l'Allier, la SNCF, le SDIS 03 et l'ADPC 03 afin d'assurer une prise en charge d'un train de voyageurs, hors opérations de secours.

Elle pourra notamment être mise en œuvre à la demande de SNCF Mobilités suite à l'immobilisation prolongée d'un train de voyageurs en pleine voie, pouvant être conjuguée avec des conditions climatiques particulièrement défavorables pour les voyageurs.

Le SDIS devra mettre à disposition un chef de groupe afin de réaliser une mission de reconnaissance et d'évaluation. Cette mission fera l'objet d'une facturation conformément à la délibération du SDIS en vigueur.

III L'ALERTE

III.1.1 Prise d'appel pour une intervention de secours

Lorsque le CTA est avisé d'un événement dans les emprises du RFN, il déclenche les secours appropriés en fonction du type d'événement et des renseignements dont il dispose et **informe immédiatement le COGC** si l'appel provient d'un tiers.

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.

Les informations du CTA/CODIS et du COGC doivent systématiquement être recoupées.

L'officier CODIS est informé sans délai de toute intervention sur emprise du RFN.

Dès l'information par le COGC de l'envoi d'un CIL, le CTA/CODIS informe le COS de cet engagement.

Dans l'attente de l'arrivée du CIL sur les lieux de l'intervention, le CTA/CODIS est l'interlocuteur entre le COS et le COGC :

- il transmet les demandes du COS (demandes protection de voie, coupure d'urgence de traction...) au coordinateur du COGC ;
- il transmet les informations reçues du coordinateur du COGC de l'arrêt de la circulation, du passage d'un train ou de la coupure d'urgence au COS.

Toute demande et accord de protection de voie ou de coupure d'urgence de traction doit être confirmée formellement par le coordinateur du COGC via le CTA-CODIS en l'absence du CIL sur les lieux de l'intervention.

En fin d'intervention, le CTA/CODIS contacte le COGC pour l'informer de la fin des opérations pour les sapeurs-pompiers en précisant que cela ne garantit pas l'absence de toute autre personne sur les lieux (forces de l'ordre, pompes funèbres, etc.).

Un schéma des interactions entre le SDIS et SNCF est présenté en annexe III.

III.1.2 Prise d'appel pour une intervention entrant dans le cadre de la convention d'assistance

Le déclenchement de moyen sapeur-pompier pour une mission d'assistance comme définie dans le paragraphe II.5 de la présente note et dans la convention d'assistance, ne pourra se faire que sur demande expresse du SIDPC et confirmation de la demande de concours par SNCF Mobilités par le biais d'un formulaire adressé par mail au CODIS.

A la suite de cette information, et après collecte du lieu de rendez-vous et du contact du correspondant local SNCF, le CTA engage un chef de groupe pour reconnaissance au point de rendez-vous défini.

L'officier CODIS est informé sans délai du déclenchement de la convention d'assistance.

Le service opérations est informé par l'officier CODIS de la mise en œuvre de la convention d'assistance et du numéro d'intervention associé afin de procéder à la facturation de cette dernière.

Toute sollicitation de **médias** doit être gérée par **SNCF et la Préfecture**.

IV PRINCIPES D'INTERVENTION

IV.1 Prise en compte des risques sur réseau ferré

Lors d'une intervention sur le réseau ferré, les services de secours sont confrontés aux **risques liés à la circulation des trains** d'une part, **et à la présence de courant électrique haute tension** dans les caténaires et les sous stations d'autre part.

En fonctions des circonstances, trois types d'interventions peuvent se présenter :

- 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 ou d'un passage en « marche prudente » (arrêt immédiat possible) sur la ou les voies concernées ;
- 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 du courant de traction ;

- 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 du courant de traction et la circulation des trains peut être réalisée sous le régime de la « marche prudente ».

Pour toute intervention en matière de secours aux personnes, les services de police et les forces de gendarmerie sont susceptibles d'intervenir pour rechercher tout indice pouvant aider à la manifestation de la vérité dans le cadre d'une enquête judiciaire. 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.

IV.2 Modalités d'intervention nécessitant l'engagement dans la zone dangereuse « liée à la circulation des trains »

IV.2.1 Intervention dans la zone dangereuse « liée à la circulation des trains » :

Lors de l'arrivée des services de secours, la circulation peut ne pas être totalement interrompue.

En effet, en fonction des informations à disposition du COGC, les trains peuvent continuer à circuler en marche prudente ou à vitesse normale sur la ou les voies non concernées par l'évènement.

Toute **intervention dans la zone dangereuse** doit être précédée d'une **autorisation** d'intervention délivrée par un responsable qualifié du **COGC ou du CIL**.

La demande d'autorisation d'intervention dans la zone dangereuse est adressée par le COS :

- Au CIL, représentant de la SNCF réseaux, s'il est présent ;
- Au Coordonnateur du COGC, par l'intermédiaire du CODIS, en l'absence du CIL.

L'autorisation donnée précise l'étendue de la zone protégée. En fonction des conditions d'intervention sur le site, le COS pourra demander les modifications utiles de la zone protégée.

Jusqu'à l'arrivée du CIL, qui vérifiera avec précision la zone protégée, il est nécessaire que le COS porte une attention particulière :

- Aux itinéraires d'accès menant aux lieux de l'intervention ;
- Aux zones où la protection est réalisée vis-à-vis des risques ferroviaires (voies sur lesquelles l'arrêt des circulations est obtenu suite à la demande des secours), en prêtant attention aux circulations pouvant survenir sur une autre voie ;
- Aux zones où la protection n'a pas été demandée et où l'engagement de la zone dangereuse présente des risques de heurt par une circulation.

L'attention du COS est attirée sur la nécessité de **ne pas interrompre plus que de besoin la circulation des trains** pendant l'intervention. En effet, l'arrêt des trains de voyageurs en dehors d'un quai peut être source de sur-incident ou sur-accident (descente de voyageurs sur les voies, etc.), tout comme l'arrêt de certains convois « sensibles » (TMD, RAD, militaire...) en des lieux non appropriés.

Chaque fois que la situation le permet, la circulation des trains doit être préservée sur les voies contigües non concernées par l'intervention, éventuellement avec des restrictions telles que la marche prudente.

Dans le cas d'une personne décédée sur les voies, afin de favoriser la reprise de la circulation et de lutter contre le risque de sur-accident, 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)**.

IV.2.2 Intervention nécessitant la coupure du courant de traction :

Avant toute intervention à proximité de la caténaire, une **coupure d'urgence** du courant de traction **doit être demandée par le biais du CTA- CODIS**.

Un ordre de coupure d'urgence du courant de traction doit comporter :

- La mention : « coupure d'urgence » ;
- Les indications permettant de localiser la zone à priver de tension (point kilométrique, n° du poteau caténaire, gares encadrantes, etc.) ;
- Le motif ;
- L'identité du demandeur et sa fonction si la demande est réalisée depuis un téléphone d'alarme situé à proximité des voies et ne transite pas par le CTA-CODIS.

Sauf en cas de sauvetage de personne, le COGC en accord avec le CODIS, peut différer la demande de la coupure du courant de traction, dans le but de permettre l'écoulement du trafic et en particulier d'éviter les risques de sur-accident.

A la réception de l'ordre de coupure d'urgence, le RSS doit supprimer la tension d'alimentation de l'élément de caténaire coïncidant avec la zone d'intervention et sécuriser la zone d'intervention en :

- Créant des sections neutres occasionnelles de protection (S.N.O.P) en amont, en aval et parallèles à l'élément de caténaire relatif à la zone d'intervention ;
- S'assurant, si nécessaire, que les intervenants sont protégés vis-à-vis des circulations non électriques.

L'intervention ne peut débuter **qu'après réception d'une autorisation** donnée par un responsable qualifié du COGC.

En complément de la coupure d'urgence, des mesures de sécurité peuvent s'avérer nécessaires vis-à-vis des circulations non électriques.

L'équipement des intervenants comprend la **tenue de feu complète avec gants d'intervention**.

Le port du GHV est obligatoire pour tout engagement sur voies.

IV.2.3 Intervention nécessitant la mise en œuvre de moyens spécifiques

SNCF réseau est en mesure de mettre à disposition du COS des moyens lourds de dégagement et de relevage tel que des poids-lourds d'intervention (1 basé à Clermont-Ferrand et 1 à Nevers), un wagon de secours (wagon atelier avec matériels lourds, basé à Clermont-Ferrand) ou encore un wagon-grue (basé à Dijon).

Le SDIS 03 est doté de la CEMAFOR, basée au CSP Montluçon, qui est engagée sur toute intervention lourde ferroviaire.

Le S.D.I.S. de la Haute-Loire (43) est doté d'un lorry automoteur qui peut être demandé si besoin, par une **sollicitation au COZ de renfort extra-départemental**. Il permet le transport de victimes, de personnels et de matériels. Il est acheminé par route.



Concernant la prise en charge des voyageurs, SNCF Mobilités peut mettre en place des cars de substitutions.

IV.2.4 Conditions de reprise partielle de la circulation au cours d'une intervention :

Lorsque les circonstances l'autorisent, sur une ligne classique ou une ligne à grande vitesse, alors que les circulations ont été arrêtées pour assurer la sécurité des personnes intervenant dans les emprises ferroviaires, il est nécessaire de préserver un écoulement des circulations en permettant la reprise de la circulation sur les voies non concernées par l'événement.

En effet, l'interruption de la circulation ne doit pas engendrer de situation à risques pour les trains arrêtés :

- Descente de voyageurs sur les voies ;
- En l'absence d'alimentation en énergie (suite à coupure d'urgence du courant de traction), suppression des fonctions de sécurité (éclairage de secours, sonorisation, etc.) et privation de climatisation ou de chauffage ;
- Arrêt de certains convois « sensibles » (TMD, RAD, militaire...) en des lieux non appropriés.

Ainsi, **en l'absence de risque d'engagement du gabarit de la voie voisine**, sur demande du CIL dépêché sur les lieux, le COS peut autoriser la circulation des trains en « **marche prudente** » aux abords de la zone d'intervention.

La marche prudente impose au conducteur de parcourir une partie de voie délimitée, à faible vitesse, en tenant compte du fait qu'il peut rencontrer des personnes sur la voie et qu'il doit être en mesure de s'arrêter immédiatement en cas de danger.

IV.2.5 Conditions de reprise de la circulation à la fin de l'intervention :

A la fin d'une intervention, le COS doit s'assurer que **tous les intervenants du service départemental d'incendie et de secours ont bien dégagé la zone dangereuse.**

Lorsque l'intervention est terminée et les voies dégagées, le **COS informe le CIL** de la fin de l'opération de secours pour les sapeurs-pompiers. En l'absence de CIL, cette information est transmise au COGC, via le CTA-CODIS, en précisant si du personnel d'un autre service (public et/ou privé) reste sur les lieux.

L'information donnée par le COS ne concerne que le désengagement des services de secours.

La levée de la coupure d'urgence du courant de traction est autorisée par le COS.

Le CIL pouvant avoir repris à sa charge les mesures de suppression du courant d'alimentation électrique, il reprend également à sa charge les mesures de rétablissement du courant d'alimentation électrique.

Un transfert de responsabilité de la protection des intervenants, du COS vers le CIL ou le cas échéant le COGC, est alors opéré.

IV.3 Modalités d'intervention pour une mission d'assistance

Lors d'une demande d'assistance par SNCF Mobilités, le CTA-CODIS engagera un chef de groupe afin de réaliser une mission de reconnaissance et d'évaluation.

A son arrivé sur site, le chef de groupe prendra contact avec le correspondant local SNCF au point de rencontre préalablement défini. Il ne pourra accéder aux emprises SNCF que sur autorisation du correspondant local SNCF.

Conjointement ils procéderont à :

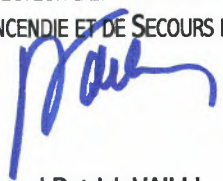
- L'évaluation de la situation (nombre de passagers, durée prévisible, personnes vulnérables, contexte, ...) ;
- Si besoin, la définition des moyens nécessaires à mettre en œuvre par les associations agréées de sécurité civile ;
- Si besoin, l'activation d'autres dispositions.

Suite à cela, une expression des besoins sera formulée par SNCF Mobilités à la Préfecture qui pourra mobiliser l'ADPC 03.

Un message détaillé de la situation devra être fait au CTA pour enregistrement sur l'historique de l'intervention.

Toute sollicitation par des **médias** sera traitée par **SNCF et la préfecture**, aucune communication ne sera réalisée par le SDIS.

LE DIRECTEUR DEPARTEMENTAL
DES SERVICES D'INCENDIE ET DE SECOURS DE L'ALLIER


Colonel Patrick VAILLI

Destinataires :

- DDSIS et DDA (1 format papier à archiver dans le classeur « Documentation opérationnelle du SDIS de l'Allier ») ;
- Chefs des groupements fonctionnels et territoriaux (1 format numérique pour information des personnels + 1 format papier à archiver dans le classeur « Documentation opérationnelle du SDIS de l'Allier » après exploitation) ;
- Chefferie du SSSM (1 format numérique pour information des personnels + 1 format papier à archiver dans le classeur « Documentation opérationnelle du SDIS de l'Allier » après exploitation) ;
- Chef du service opérations (1 format numérique pour information des personnels + 5 formats papiers à archiver dans les classeurs « Documentation opérationnelle du SDIS de l'Allier » après exploitation) ;
- Chef du CTA-CODIS (1 format numérique pour information des personnels + 1 format papier à archiver dans « Documentation opérationnelle du SDIS de l'Allier » après exploitation) ;
- Chef du service formation (1 format numérique pour information des personnels + 1 format papier à archiver dans « Documentation opérationnelle du SDIS de l'Allier » après exploitation) ;
- Chefs de CIS (1 format papier à archiver dans le classeur « Documentation opérationnelle du SDIS de l'Allier » après information des personnels).

ANNEXE I – GLOSSAIRE

Caténaire : Ligne aérienne de contact distribuant le courant de traction aux engins moteurs électriques par l'intermédiaire d'un pantographe.

CNOC : Centre National des Opérations Circulation. Il supervise la gestion des circulations ferroviaires sur l'ensemble du RFN.

CIL : Chef d'Incident local, agent de SNCF réseau, ayant pour mission de protéger l'intervention des services extérieurs et de coordonner leurs actions.

CIP : Chef d'Incident principal, responsable de haut niveau, chargé de représenter la SNCF réseau auprès du DOS et/ou du COS. Il sera obligatoirement engagé si un PCO est mis en place.

COGC : Centre Opérationnel de Gestion des Circulations. Il existe un COGC par EIC.

Consignation caténaire : Suppression de l'alimentation électrique de la caténaire et des courants résiduels (mise à la terre). Cette suppression est soumise à procédures et peut être longue à mettre en œuvre.

Coupage d'urgence du courant de traction : Suppression immédiate de l'alimentation électrique de la caténaire (réalisée à distance).

EF : Entreprise Ferroviaire disposant d'une licence de transport ferroviaire, autorisée, par décision ministérielle, à circuler sur le réseau ferré national.

EIC : Etablissement Infrastructure Circulation (Basé à Clermont-Ferrand pour le département de l'Allier).

Electrification : passage d'un courant électrique dans l'organisme.

Electrocution : passage d'un courant électrique dans l'organisme, provoquant la mort.

LGV : Ligne à Grande Vitesse (à partir de 160 km/h).

Marche prudente : 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.

Pantographe : dispositif articulé qui permet à une locomotive électrique de capter le courant par frottement sur une caténaire.

PIS : Plan d'Intervention et de sécurité.

PN : passage à niveau.

RFN : Réseau Ferré National.

RSS : Régulateur Sous Station, agent qualifié chargé de l'exploitation des installations de traction électrique de sa zone d'action, et assurant, au besoin, la coupure d'urgence du courant de traction (basé à Paris).

Sous station : Installation transformant le courant haute tension pour lui donner les caractéristiques compatibles à l'alimentation des installations de Traction Electrique.

ANNEXE II – Repérage kilométrique



(Crédit : RFF / D'ANGELO Jean-Jacques)

Exemple de poteau kilométrique



Exemple de borne hectométrique



(Crédit : RFF / D'ANGELO Jean-Jacques)

Numéro d'un passage à niveau



(Crédit : RFF / FRAYSSEIX Philippe)

Exemple de plaque de repérage d'un signal



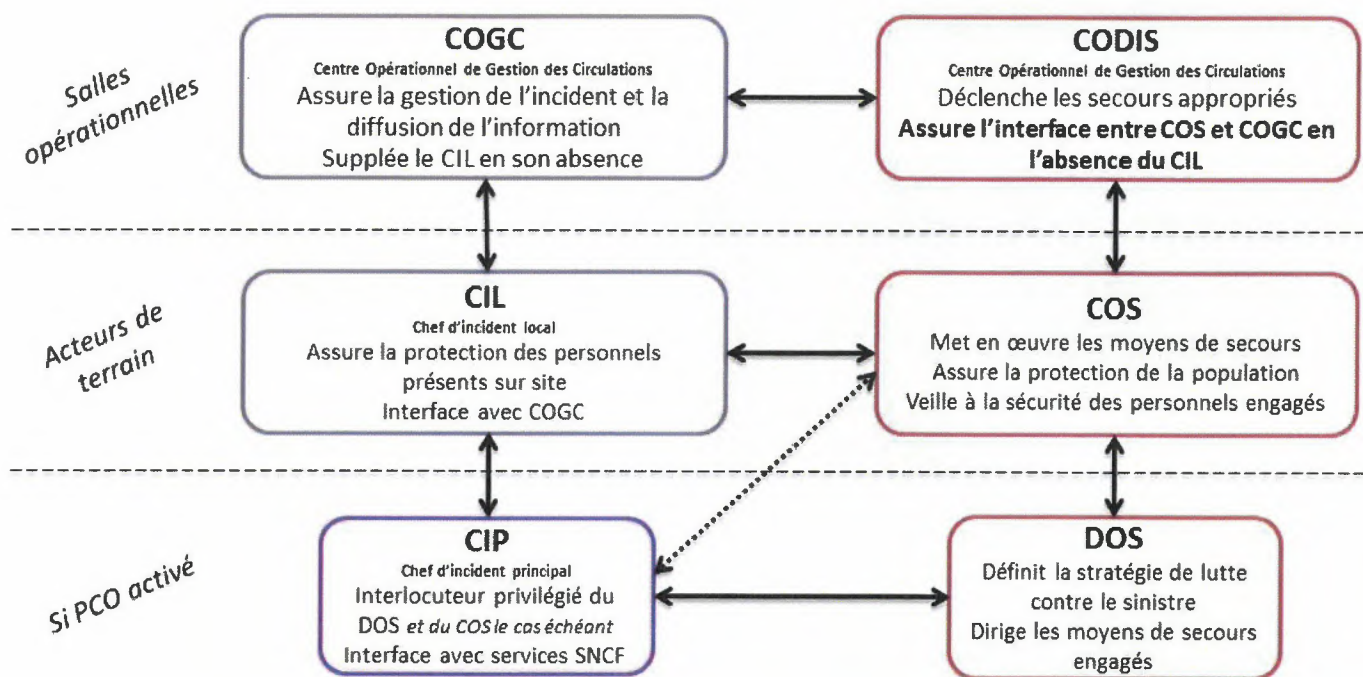
Direction du téléphone le plus proche
(la flèche peut aussi être verte)

Point kilométrique du poteau

5e poteau dans le Km (de 622 à 623)

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

ANNEXE III – SCHEMA DES RELATIONS ENTRE LA SNCF RESEAU ET LES SERVICES DE SECOURS





Pantographe sur locomotive électrique



Les portails et portillons d'accès aux voies



Complexité des voies en gare (voyageurs + marchandises)



Téléphone d'alarme aux abords des voies



Sous station