

Référentiel Infrastructure

Document d'application

*Accidents et incidents : Modalités
d'intervention des services de secours
sur le Réseau Ferré National*

Édition du 19 février 2008

Applicable à partir du 1^{er} septembre 2008

IN2611 (TR4D)

Émetteur : Direction de la Sécurité Civile
Direction Déléguée Infrastructure Exploitation



Sommaire

PREAMBULE/NOTE PEDAGOGIQUE	5
OBJET	6
ARTICLE 1 – DOMAINE D'APPLICATION.....	6
ARTICLE 2 – INTERLOCUTEURS DES SERVICES D'INCENDIE ET DE SECOURS AU SEIN DE SNCF INFRASTRUCTURE	6
ARTICLE 3 – INTERLOCUTEURS DE SNCF INFRASTRUCTURE AU SEIN DES SERVICES DE SECOURS.....	7
ARTICLE 4 – ACCES AUX EMPRISES FERROVIAIRES.....	7
ARTICLE 5 – REPERAGE KILOMETRIQUE.	8
ARTICLE 6 – TELEPHONES IMPLANTES LE LONG DES VOIES.	9
ARTICLE 7 – PRINCIPES D'INTERVENTION.....	10
ARTICLE 8 – MODALITE D'INTERVENTION NECESSITANT L'ENGAGEMENT DE LA ZONE DANGEREUSE.....	11
ARTICLE 9 –INTERVENTION NECESSITANT LA COUPURE DU COURANT DE TRACTION	13
ARTICLE 10 – CONDITIONS DE REPRISE PARTIELLE DE LA CIRCULATION AU COURS D'UNE INTERVENTION.	15
ARTICLE 11 – CONDITIONS DE REPRISE DE LA CIRCULATION A LA FIN DE L'INTERVENTION.	15
ARTICLE 12 – GLOSSAIRE.....	16
ANNEXE 1 FICHE ACTION N° 1 : FICHE COS	
ANNEXE 2 FICHE ACTION N°2 : FICHE CODIS	
ANNEXE 3 FICHE ACTION N°3 : FICHE CIL	
ANNEXE 4 FICHE ACTION N°4 : FICHE COGC	
ANNEXE 5 SCHEMA DES RELATIONS ENTRE SNCF INFRASTRUCTURE ET SERVICES D'INCENDIE ET DE SECOURS	

Préambule/Note pédagogique

Origine de la création du texte

Les incidents et les accidents survenant sur le Réseau ferré National (RFN) nécessitent la mise en œuvre de procédures particulières. Le manque d'information réciproque sur les procédures propres aux intervenants externes et aux intervenants internes peut conduire à une mise en œuvre inefficace des secours.

En application du décret du 26 août 2003 et de l'arrêté 2006-1279, SNCF Infrastructure s'est dotée de Plans d'Intervention et de Sécurité. Ces plans doivent décrire les organisations, moyens et procédures mises en place par SNCF Infrastructure pour répondre aux plans mis en place par l'autorité administrative. Le présent texte vise à décrire les procédures communes aux services de secours et à SNCF Infrastructure lors de l'intervention des secours sur le RFN.

Objectif du texte

Ce texte, destiné en premier lieu aux services de secours, a pour objectif de :

- Familiariser les services de secours avec l'environnement ferroviaire,
- Réunir les conditions d'un sauvetage rapide des personnes lors de tout accident survenant sur les voies du Réseau Ferré National (RFN),
- Partager avec ces services les procédures particulières mises en œuvre lors de leur intervention sur le RFN,
- Faciliter leur intervention tout en sauvegardant la production ferroviaire par une meilleure connaissance des organisations et des contraintes de chacun.

Il est également destiné à compléter les Plans d'Intervention et de Sécurité (PIS) régionaux, permettant ainsi de garantir aux services de secours des procédures similaires sur l'ensemble du RFN.

Utilisateurs du texte

Le présent référentiel est destiné aux différents intervenants concourant :

- aux sauvetages de personnes,
- à l'extinction d'incendie,
- à tout autre opération nécessitant l'intervention des secours en milieu ferroviaire :
 - Pompiers, Commandant des Opérations de Secours (COS),
 - Opérateurs des CODIS.

Ce texte présente aux services de secours :

- Les éléments essentiels de l'environnement ferroviaire,
- Les interlocuteurs des services de secours et de SNCF Infrastructure
- Les procédures permettant l'obtention de la protection des secours vis-à-vis des circulations ferroviaires,
- Les procédures permettant de garantir la sécurité des secours en cas d'intervention à proximité de la caténaire.

Il s'adresse également au :

- Coordonnateur régional,
- Chef d'Incident Local ou Chef d'Incident Principal.

Objet

Le présent référentiel a pour objet de faciliter et sécuriser l'intervention des services de secours intervenant, dans le cadre d'accidents et d'incidents, sur les **voies** du Réseau Ferré National (RFN), **quel qu'en soit l'endroit**, en minimisant les conséquences de ces interventions sur la régularité des circulations. Il s'adresse aux personnels :

- des services d'incendie et de secours,
- de SNCF-Infrastructure.

Article 1 – Domaine d'application

Le présent référentiel est destiné à servir de guide aux intervenants internes et externes pendant leur intervention sur le RFN, quel qu'en soit le motif et qu'il y ait ou non activation d'un PIS.

Article 2 – Interlocuteurs des services d'incendie et de secours au sein de SNCF Infrastructure

Quel que soit le type de ligne, à grande vitesse ou classique, les deux interlocuteurs principaux des services d'incendie et de secours sont :

- le **Coordonnateur Régional (CR)** du Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC), placé au sein du Centre Régional des Opérations (CRO) dont dépend le lieu de l'évènement et dont les coordonnées figurent au PIS régional. Il est l'interlocuteur du CODIS.
- Le **Chef d'Incident Local (CIL)**, dès son arrivée sur les lieux de l'évènement. Il est l'interlocuteur du COS. En l'absence de CIL, ou en attendant son arrivée sur les lieux, le Coordonnateur Régional du COGC constitue l'interlocuteur unique et permanent des services de secours.

En cas d'incident important et lorsqu'est créé un Poste de Commandement Opérationnel (PCO), un **Chef d'incident Principal (CIP)** est désigné. Il est l'interlocuteur permanent du DOS.

En cas de changement de CIL, le COS en sera tenu informé. De même, en cas de changement de CIP, le DOS devra être tenu informé.

Un schéma des relations entre SNCF Infrastructure et les services de secours est placé en annexe 5.

Article 3 – Interlocuteurs de SNCF Infrastructure au sein des services de secours

Les interlocuteurs principaux des services de SNCF Infrastructure sont :

- Le **Centre Opérationnel Départemental des Services d'Incendie et de Secours** (CODIS), territorialement compétent : celui du département sur lequel se déroule l'incident,
- Le **Commandant des Opérations de Secours** (COS), désigné par le CODIS :

Le COS désigné est chargé, sous l'autorité du Directeur des Opérations de Secours (DOS) de la mise en œuvre de tous les moyens publics et privés mobilisés pour l'accomplissement des opérations de secours. En cas de péril imminent, le COS prend les mesures nécessaires à la protection de la population et à la sécurité des personnels engagés. Il rend compte au DOS.

Si le COS était amené à changer, par exemple lors d'une montée en charge des moyens de secours, le CIL devrait en être informé.

Le DOS, interlocuteur du CIP, est l'autorité investie du pouvoir de police administrative. A ce titre, il définit la stratégie de lutte contre les sinistres et assure la direction des moyens de secours engagés.

Un schéma des relations entre SNCF Infrastructure et les services de secours est placé en annexe 5.

Article 4 – Accès aux emprises ferroviaires.

Cartographie.

SNCF Infrastructure met à disposition des services de secours une cartographie facilitant l'accès aux voies du RFN. En fonction d'un point kilométrique (P.K.) donné sur une ligne donnée, cette cartographie identifie avec précision le point d'accès routier le plus proche du lieu de l'incident. Ces renseignements sont transmis aux services de secours par l'intermédiaire de l'application Rézoscope, disponible via Internet. Outre les différents points d'accès, cette application recense les ouvrages ou points singuliers du RFN : viaducs, tunnels, ponts-rails, ponts-routes, . . .

Du fait des informations sensibles véhiculées, cette application est soumise à habilitation. Une demande d'autorisation d'accès doit être faite auprès du Directeur Régional Infrastructure.

Points d'accès

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. Il est possible d'y accéder par des portillons repérés et identifiés dans la cartographie ferroviaire. En cas d'impossibilité d'ouvrir ces portillons, les services de secours sont autorisés à en forcer l'ouverture.

Précautions d'accès

Avant d'effectuer toute intervention, les services des secours doivent se conformer aux dispositions de la fiche COS (cf annexe 1).

Article 5 – Repérage kilométrique.

Des poteaux kilométriques et des poteaux hectométriques, implantés à proximité de la voie, permettent de déterminer le point kilométrique d'une intervention.

Par ailleurs, des indications peuvent être portées sur des plaques de repérage implantées à proximité de certaines installations : téléphones de pleine voie, signaux, guérites de signalisation, passages à niveau, ...

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.

Ainsi, un support portant l'indication 134 15 est le quinzième support du kilomètre 134, implanté du côté de la voie impaire.

L'information relative au point kilométrique de l'intervention permet à SNCF-Infrastructure de localiser précisément ce lieu sur le réseau ferré.



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

Article 6 – Téléphones implantés le long des voies.

Différents téléphones, placés le long des voies, permettent d'entrer en contact avec des agents de l'infrastructure : agents de gares ou agents de postes d'aiguillage, COGC, régulateur sous-stations . . .

Des téléphones sont implantés de façon systématique tous les kilomètres environ le long des lignes exploitées du RFN, ainsi qu'à proximité des passages à niveau et de certains signaux d'arrêt. De couleur grise, ils sont reliés directement à la gare ouverte la plus proche.

De plus, sur lignes électrifiées, des téléphones, dont la tête de leur support est peinte en rouge, sont installés tous les kilomètres environ. Ils sont reliés directement au central sous-station.

La position kilométrique du téléphone est, en principe, indiquée au-dessus, ce qui permet de situer avec précision l'emplacement de ce téléphone et par rapprochement celui de l'accident.



Fonctionnement d'un téléphone et type de téléphones

Pour appeler, il faut lever le bras situé à gauche du téléphone, attendre la présentation de l'interlocuteur puis parler dans le micro situé au centre du téléphone et écouter grâce au haut-parleur situé en haut du bras. En principe, le mode d'emploi du téléphone est rappelé sur l'appareil lui-même.

Les téléphones de voie ne sont généralement pas équipés d'un dispositif permettant d'être rappelé. L'appelant doit rester en ligne et attendre les instructions de son correspondant avant de raccrocher ou convenir avec lui d'un délai pour le rappeler.

En zone non couverte par la téléphonie portable, en zone d'ombre radio ou téléphone satellite, ces téléphones implantés le long des voies sont les seuls moyens de contact entre le lieu de l'accident et les services de SNCF Infrastructure.

Article 7 – Principes d'intervention

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 (voir glossaire) d'autre part.

Toute intervention dans les emprises ferroviaires doit se faire sous couvert des dispositions décrites dans les fiches action placées en annexe. En fonction des circonstances, trois types d'intervention 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 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.

La coupure du courant de traction ne protège pas des risques liés à la circulation des trains assurés en traction thermique (locomotive diesel, autorail...).

Article 8 – Modalité d'intervention nécessitant l'engagement de la zone dangereuse

8.1 Zone dangereuse – Définition

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 (il est guidé par les rails), 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 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** est la zone dans laquelle le personnel, l'outillage ou le matériel qu'il manipule :

- peut être heurté par une circulation ferroviaire,
- peut être mis en danger par l'effet de souffle.

La Zone dangereuse comporte la voie elle-même et s'étend, de part et d'autre de la voie, sur une largeur de 2,00 mètres.

Sur les lignes à grande vitesse (LGV), les trains pouvant atteindre 320 Km/h, la zone dangereuse est portée à 2,30 mètres.

En effet, sur ces lignes, la force de l'effet de souffle est accrue. En conséquence, avant de pénétrer dans les emprises des LGV, les services de secours doivent, au préalable, avoir obtenu l'accord du COGC concerné.

8.2 – Intervention dans la Zone Dangereuse

Lors de l'arrivée des services de secours, la circulation peut ne pas être totalement interrompue. En effet, en fonction des informations à disposition de SNCF Infrastructure, les trains peuvent continuer à circuler en marche prudente (voir glossaire) ou à vitesse normale sur la ou les voies non concernées par l'incident.

De ce fait, toute intervention dans la zone dangereuse doit être précédée d'une autorisation d'intervention délivrée par un responsable qualifié de SNCF Infrastructure.

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

- au CIL, représentant de SNCF Infrastructure, s'il est présent,
- au Coordonnateur Régional (par l'intermédiaire du CODIS) en l'absence du CIL.

En retour, le représentant de SNCF Infrastructure autorise l'intervention en précisant l'étendue de la zone protégée.

En fonction des conditions d'intervention sur le site, le COS demande à SNCF Infrastructure 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 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.

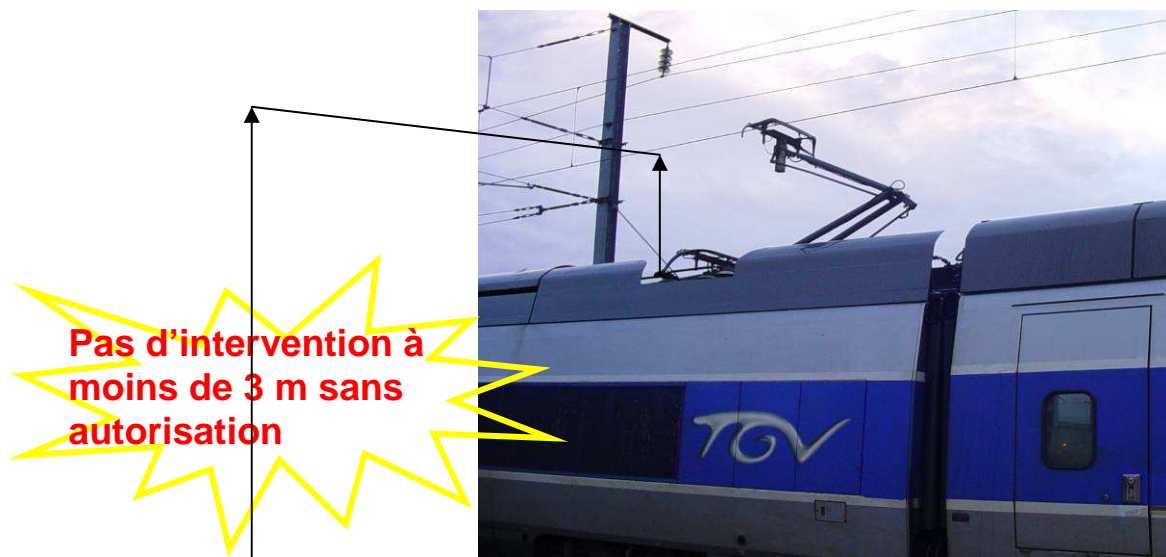


Schématisme de la zone dangereuse

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 pleine voie peut être source de sur-incident (par exemple : descente des voyageurs dans les voies).

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

Article 9 – Intervention nécessitant la coupure du courant de traction



Schématisation de la zone dangereuse "électrique"

9.1 - Définitions :

Coupure d'urgence du courant de traction :

La coupure d'urgence du courant de traction interrompt l'alimentation en courant de traction, sur toutes les voies de la plateforme. Elle permet, sans attendre la mise en place de mesures complémentaires, une intervention immédiate à proximité de la caténaire et même un contact fortuit avec celle-ci.

Rapide à mettre en œuvre, mais privant la caténaire d'alimentation électrique sur une distance importante pouvant atteindre 75 kilomètres, 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, électrocutée ou en danger d'électrocution,
- La lutte contre l'incendie au voisinage de la caténaire,
- Le confinement de matières dangereuses.

Lorsque la demande est motivée pour l'un des cas ci-dessus, le RSS prend les mesures pour mettre hors tension les éléments de caténaire en amont et en aval de l'élément de caténaire considéré, ainsi que les éléments parallèles à ces éléments de caténaires.

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,
- Elle n'a aucun effet sur les circulations dites thermiques (Diesels).

Nota : Lors d'une coupure d'urgence du courant de traction de longue durée, les circulations électriques ne disposant d'aucune autonomie électrique, le confort des voyageurs n'est plus assuré (absence de climatisation, d'éclairage, de sonorisation, de verrouillage des portes).

Consignation caténaire :

La consignation caténaire est la suppression de toute alimentation électrique et de toute possibilité de réalimentation de la caténaire.

Sa mise en œuvre peut être longue : en complément des mesures de suppression de l'alimentation électrique, des mesures de protection du personnel sont prises, telles que, par exemple mise en place de perches de mise au rail de part et d'autres du point à protéger. Elle présente l'avantage de limiter l'étendue de la zone sur laquelle la tension est supprimée.

Cette procédure nécessite généralement l'intervention sur place d'équipes spécialisées.

La consignation caténaire permet de circonscrire les conséquences liées à l'interruption de l'alimentation de l'énergie électrique à la zone directement concernée par l'intervention. Du fait de la suppression de toute possibilité d'alimentation électrique, cette procédure conforte les conditions de sécurité nécessaires à l'intervention à proximité immédiate de la caténaire. Elle est réalisée à l'initiative du CIL en coordination avec le COS.

9.2 - Modalités d'intervention

Toute intervention dans une zone située à une distance inférieure à 3 mètres de la caténaire nécessite la coupure de l'alimentation électrique.

Cette suppression de l'alimentation électrique doit faire l'objet d'une demande de coupure d'urgence du courant de traction suivie d'une autorisation d'intervention donnée par un responsable qualifié de la SNCF (Cf. fiche d'aide à la décision COS).

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, . . .)
- le motif :
 - Sauvetage de personnes,
 - Lutte contre l'incendie,
 - Confinement de matières dangereuses,
- l'identité du demandeur ou sa fonction.

Sauf en cas de sauvetage de personne, le COGC, en accord avec le COS (ou via le CODIS), peut différer la demande de coupure du courant de traction, dans le but de :

- permettre le dégagement d'une zone dangereuse par les circulations,
- éviter l'arrêt d'une circulation dans un tunnel,
- permettre l'arrêt des trains de voyageurs à quai.

Lorsque le représentant qualifié de la SNCF a confirmé que les conditions d'intervention sont réalisées, soit :

- **pour secourir des personnes,**
- **pour lutter contre un incendie,**
- **pour confinement de marchandises dangereuses,**

l'intervention sous le régime de la coupure d'urgence du courant de traction à proximité immédiate et même avec un contact fortuit avec la caténaire peut commencer sans attendre la mise en place de mesures complémentaires (consignation caténaire) et, en particulier, sans attendre la pose de perches de mise à la terre.

RAPPEL : Ces dispositions ne dispensent pas des mesures à prendre pour protéger les intervenants vis-à-vis des circulations non électriques.

Lorsqu'une ligne HT RTE (400 000V ou 225 000V) est parallèle à une ligne de chemin de fer, l'influence de la ligne RTE peut générer une tension maximale d'environ 450 Volts dans la caténaire, associée à une intensité inférieure à 10 mA. En conséquence, même en cas de coupure d'urgence du courant de traction et afin d'écartier tout risque électrique, il est impératif d'éviter tout contact entre la peau nue (ou faiblement couverte) et la caténaire. Les mains doivent être protégées par des gants isolants.

Article 10 – Conditions de reprise partielle de la circulation au cours d'une intervention.

Lorsque les circonstances l'autorisent, sur ligne classique ou 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 notamment pour les personnes transportées dans les trains arrêtés :

- Descente de voyageurs dans les voies,
- Trains arrêtés sans alimentation en énergie, suite à coupure d'urgence du courant de traction, privant les voyageurs de climatisation, éclairage, sonorisation, . . .

Aussi, **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 en cas de danger.

Article 11 – 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 des services 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'intervention des services de secours. En l'absence de CIL, cette information est transmise au COGC, via le CODIS.

L'information donnée par le COS ne concerne que le dégagement des services des 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.

Article 12 – Glossaire.

BMPM : Bataillon des Marins Pompiers de Marseille.

BSPP : Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris.

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

CCOT : Centre de Coordination des Opérations de Transmission.

CIL : Chef d'Incident Local, agent SNCF qualifié, ayant pour mission de faciliter l'intervention des services extérieurs.

CIP : Chef d'Incident Principal, responsable de haut niveau de SNCF Infrastructure, chargé de représenter la SNCF auprès du DOS (Directeur des Opérations de Secours).

CODIS : Centre Opérationnel Départemental des services d'Incendie et de Secours. Sous cette appellation, il faut également comprendre : CCOT sur le secteur de la BSPP ou COSSIM pour le secteur du BMPM.

COGC : Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (entité du Centre Régional des Opérations - CRO).

Consignation caténaire : Suppression de l'alimentation électrique de la caténaire. Cette suppression est soumise à procédures et peut être longue à mettre en œuvre.

COS : Commandant des Opérations de Secours.

COSSIM : Centre Opérationnel des Services de Secours et d'Incendie de Marseille.

Coupage d'urgence du courant de traction : Suppression urgente de l'alimentation électrique de la caténaire.

DDSP : Direction Départementale de la Sécurité Publique.

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

GID : Gestionnaire d'Infrastructure agissant pour le compte de « Réseau Ferré de France » (RFF).

HT RTE : Haute Tension portée par le gestionnaire du Réseau de Transport d'Electricité

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.

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.

RTE : Réseau de Transport d'Electricité

SNCF Infrastructure : Gestionnaire d'Infrastructure Délégué chargé par RFF de l'exploitation et de la maintenance du Réseau Ferré National.

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

Annexe 1
Fiche Action n°1 :
Fiche COS

Référence : IN 2611 Mise à jour : 10/01/2008 Type : Procédure	Fiche Action n° 1	Fiche COS
<ol style="list-style-type: none"> 1) Localise le lieu de l'évènement et le moyen d'accès le plus approprié, avec l'aide du CODIS¹. 2) Dès son arrivée sur le lieu de l'évènement, prend contact avec le coordonnateur régional du COGC par l'intermédiaire du CODIS, pour définir les conditions d'intervention (présence du CIL, risques ferroviaires encourus, contexte particulier...). 3) Analyse la situation sur le terrain et évalue les risques, en vue de demander les protections appropriées pour l'intervention : <ol style="list-style-type: none"> a) vis-à-vis des circulations ferroviaires : <ul style="list-style-type: none"> ○ identification de la ou des voies concernées, ○ risques d'engagement de la zone dangereuse, ○ parcours d'approche s'il comporte des voies à traverser (en cas de doute, sur les plates formes à plusieurs voies de circulation, la protection est à demander dans un premier temps sur l'ensemble des voies encadrant le lieu de l'évènement), b) vis-à-vis des risques électriques : <ul style="list-style-type: none"> ○ risque pour des personnes ou du matériel d'entrer en contact directement ou indirectement avec une installation sous tension, ○ lutte contre un incendie au voisinage d'une caténaire (distance inférieure à 3 mètres), ○ intervention en cas d'accident lié aux marchandises dangereuses nécessitant, pour leur confinement, l'usage de jets de liquide au voisinage de la caténaire (distance inférieure à 3 mètres). 4) N'intervient pas tant que les protections listées ci-dessus ne sont pas accordées, 5) Prend contact avec le CIL dès son arrivée, CIL qui devient son interlocuteur unique pour tout ce qui concerne les risques ferroviaires, 6) Communique au CIL les conditions d'intervention des services de secours (nature et étendue du domaine protégé) et l'informe des mesures prises ainsi que de la situation, 7) Demande verbalement au CIL ou à défaut au Coordonnateur régional du COGC par l'intermédiaire du CODIS, la protection des personnes intervenant sur la zone : <ul style="list-style-type: none"> ○ vis-à-vis des risques ferroviaires, par mesure de protection de la ou des voies concernées ou d'une partie de voie située à un point kilométrique précis ou entre deux points remarquables.... ○ vis-à-vis des risques électriques, le cas échéant, par la coupure d'urgence du courant de traction de la ou des voies concernées ou d'une partie de voie située à un point kilométrique précis ou entre deux points remarquables (la coupure d'urgence du courant de traction est à demander uniquement pour motif de sauvetage de personne ou de lutte contre l'incendie ou confinement de marchandises dangereuses). <p>RAPPEL : Sauf en cas de sauvetage de personne, le COGC, en accord avec le COS (ou via le CODIS), détermine le moment opportun pour demander la coupure du courant de traction, dans le but de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ permettre le dégagement d'une zone dangereuse par les circulations, ○ éviter l'arrêt d'une circulation dans un tunnel, ○ permettre l'arrêt des trains de voyageurs à quai. 		

¹ Sous l'appellation CODIS, il faut également comprendre : CCOT sur le secteur de la BSPP ou COSSIM pour le secteur du BMPM. Ce renvoi a valeur pour toutes les annexes de ce référentiel.

- 8) Peut intervenir sous le régime de la coupure d'urgence du courant de traction à proximité immédiate et même avec un contact fortuit avec la caténaire sans attendre la mise en place des mesures complémentaires (ces dispositions ne dispensent pas des mesures à prendre pour protéger les intervenants vis-à-vis des circulations non électriques). S'abstenir néanmoins d'utiliser la caténaire et les pièces métalliques qui lui sont directement raccordées comme points d'appui.

RAPPEL : Toutefois, lorsqu'une ligne HT RTE (400 000V ou 225 000V) est parallèle à une ligne de chemin de fer, l'influence de la ligne RTE peut générer une tension maximale d'environ 450 Volts dans la caténaire, associée à une intensité inférieure à 10 mA. En conséquence, même en cas de coupure d'urgence du courant de traction et afin d'écartier tout risque électrique, il est impératif d'éviter tout contact entre la peau nue et la caténaire. En ce qui concerne la protection des mains, il convient de porter des gants isolants.

- 9) Favorise la reprise rapide de la circulation en permettant d'adapter dans les meilleurs délais les mesures de protection aux stricts besoins des services d'incendie et de secours :

- rétablissement du courant de traction,
- rétablissement de la circulation sur la (les) voie(s) contiguë(s),
- réduction de la zone protégée sur les plates-formes à plusieurs voies...

- 10) Peut demander au CIL des moyens spécialisés (relevage),

- 11) Informe son CODIS des moyens spécialisés demandés,

- 12) Est informé, le cas échéant, de la prise de fonction du CIP lorsque ce dernier se présente sur les lieux de l'évènement,

- 13) Peut être amené à laisser son commandement à un autre COS en cours d'intervention. Dans ce cas transmet au CIL les coordonnées du COS remplaçant.

Fin d'intervention

- 14) S'assure que tous les personnels sapeurs pompiers ont dégagé la zone d'intervention,

- 15) Informe le CODIS de la fin d'intervention et transmet verbalement le message suivant au CIL (s'il est présent), sous la forme, selon le cas :

COS.....(nom, grade) à CIL.....(nom)

Fin d'intervention des sapeurs pompiers sur la (les) voie(s)... .. ou de la partie de voie située au kilomètre..... ou entre.....et.....

J'autorise le rétablissement du courant de traction.

Leà.....h.....mn. Motif : fin de l'intervention

Annexe 2
Fiche Action n°2 :
Fiche CODIS

Référence : IN 2611 Mise à jour : 10/01/2008 Type : Procédure	Fiche Action n° 2	Fiche CODIS
<ol style="list-style-type: none"> 1) Est avisé d'un évènement de sécurité dans les emprises du RFN, 2) Déclenche les secours appropriés en fonction du type d'évènement et des renseignements dont il dispose, 3) Informe immédiatement le COGC si l'avis provient d'un tiers afin d'assurer le bouclage et le recoupe- ment de l'information (notamment s'il est avisé d'un évènement par des passagers ou des agents à bord des trains au moyen de leurs téléphones mobiles), 4) Est informé par le COGC de l'envoi d'un CIL précisant les délais d'intervention, en informe le COS, 5) En cas d'absence du CIL, reçoit verbalement du COS une demande de protection des personnels des sa- peurs pompiers intervenant sur la zone de l'évènement : <ol style="list-style-type: none"> a) vis-à-vis des risques ferroviaires, b) vis-à-vis des risques électriques, le cas échéant, sous la forme, selon le cas : <p style="margin-left: 40px;">COS..... (nom, grade) à CODIS du département, je vous demande : l'arrêt des circulations sur la (les) voie(s).....ou de la partie de voie.....située au kilomètre.....ou entre.....et..... pour intervention des sapeurs pom- piers, le.....à.....h.....mn.</p> <p>et (ou) le cas échéant :</p> <p style="margin-left: 40px;">COS..... (nom, grade) à CODIS du département....., je vous demande : la coupure d'urgence du courant de traction de la (les) voie(s).....ou de la partie de voie.....située au kilomètre.....ou entre.....et..... pour sauvetage de personnes ou lutte contre l'incendie ou confinement de marchandises dangereuses, le.....à.....h.....mn.</p> 6) Transmet verbalement, sous la même forme, la ou les demandes au coordonnateur régional du COGC, 7) Reçoit du COGC l'assurance que l'arrêt des circulations est obtenu et la protection des personnels assu- rée et, le cas échéant que la coupure d'urgence du courant de traction est effectuée sous la forme, selon le cas : <p style="margin-left: 40px;">COGC de la région de....., à CODIS du département..... je vous donne l'assurance que : la protection de la (des) voie(s).....ou de la partie de voie.....située au kilomè- tre.....ou entre.....et..... pour intervention des sapeurs pompiers est assurée , le.....à.....h.....mn.</p> <p>et (ou) le cas échéant :</p> <p style="margin-left: 40px;">COGC de la région de....., à CODIS du département..... je vous donne l'assurance que : la coupure d'urgence du courant de traction de la (des) voie(s).....ou de la partie de voie.....située au kilomètre.....ou entre.....et..... pour sauvetage de personnes ou lutte contre l'incendie ou confinement de marchandises dangereu- ses est réalisée, le.....à.....h.....mn.</p> 		

- 8) Retransmet sous la même forme au COS la ou les assurances reçues ci-dessus.

NOTA : La traçabilité de toute demande et accord de protection de voie ou de coupure d'urgence du courant de traction doit être assurée. Lorsque l'enregistrement des communications entre COGC et CODIS n'est pas assuré, les demandes ou accords sont confirmés par courriel ou par fax. Les modalités sont décrites dans les PIS établis par les régions SNCF, en accord avec les services de secours départementaux.

Fin d'intervention

- 9) Est informé par le COS de la fin de l'intervention des sapeurs pompiers,
10) Informe le COGC de la fin d'intervention des sapeurs pompiers en précisant que cela ne garantit pas l'absence de toute autre personne sur les lieux (police, gendarmerie, pompes funèbres etc.).

Annexe 3

Fiche Action n°3 :

Fiche CIL

Référence : IN 2611 Mise à jour : 10/01/2008 Type : Procédure	Fiche Action n° 3	<i>Fiche CIL</i>
<p>Le CIL est en principe désigné par le Coordonnateur Régional. Il est qualifié et formé pour remplir cette mission. En attendant l'arrivée du CIL, tout agent présent sur le site peut faciliter la transmission des informations entre le COGC et le terrain.</p> <p>Dès son arrivée sur les lieux, il doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Revêtir le gilet de visualisation portant l'indication "SNCF Chef d'Incident Local", ○ Se faire connaître des responsables extérieurs, en particulier du COS, ○ Signaler sa présence au COGC, ainsi que les moyens de le joindre, ○ Se faire connaître comme correspondant unique des personnels SNCF présents et en assurer le recensement, ○ Se faire connaître des gares encadrantes et du RSS, ○ Analyser la situation, évaluer l'importance de l'événement, rassembler les éléments factuels pour les transmettre au COGC, ○ Se mettre à disposition du COS, <p>Une fois sur place :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Il devient le responsable de la protection des personnels intervenant sur le site, et à ce titre, reprend à son compte les mesures de sécurité en cours, et notamment la coupure d'urgence du courant de traction demandée préalablement à son arrivée. Aucune mesure de sécurité ne peut être levée sans son accord. <p>Pendant le traitement de l'incident :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Il obtient des services de secours une prévision sur l'évolution de la situation, ○ Il s'efforce de permettre une reprise, même partielle, de la circulation, en accord avec le COS, ○ Il coordonne les actions à la charge des agents SNCF et éventuellement des EF, en relation avec le COS, pour ce qui concerne l'application des mesures de sécurité, ○ Il demande la mise en œuvre des moyens SNCF, ○ En l'absence de représentant de la ou des EF concernées, il ne se désintéresse pas des conséquences directes ou indirectes de l'événement, et veille à la prise en charge des victimes et des voyageurs indemnes, ○ Il renseigne le plus régulièrement possible le COGC du déroulement des opérations de secours. <p>A la fin de l'incident :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Reçoit du COS le message indiquant la fin de l'intervention des Services d'Incendie et de Secours, ○ Après avoir obtenu toutes les assurances nécessaires (dégagement des autres personnels, mesures particulières de sécurité, . . .), il autorise la reprise de la circulation des trains. ○ Il rédige le PV de constatations immédiates. 		

Annexe 4
Fiche Action n°4 :
Fiche COGC

Référence : IN 2611 Mise à jour : 10/01/2008 Type : Procédure	Fiche Action n° 4	Fiche COGC
<p>Dès qu'il est avisé d'un incident, le Coordonnateur Régional :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ S'assure que les mesures de protections immédiates ont bien été prises, ou les fait prendre ○ Si les informations sont parvenues des services externes, il s'efforce d'obtenir en interne la confirmation de ces informations et notamment de la localisation de l'incident, ○ Alerte les services de secours si l'avis fait état de victimes, de la présence d'un incendie ou de marchandises dangereuses ou radioactives, ○ Alerte ou désigne le CIL, et avise les services de secours du délai nécessaire à l'arrivée du CIL sur les lieux. <p>Jusqu'à l'arrivée du CIL sur les lieux de l'événement, le coordonnateur régional constitue l'interlocuteur unique et permanent des services de secours et des autorités extérieures. Tant que le CIL n'est pas sur les lieux, le Coordonnateur Régional est responsable de la sécurité des différents intervenants, en relation avec les agents circulation et, éventuellement, avec le RSS.</p> <p>Il reçoit éventuellement la demande du COS transitant par le CODIS sous la forme :</p> <p style="padding-left: 40px;">COS..... (nom, grade) à CODIS du département, je vous demande : l'arrêt des circulations sur la (les) voie(s).....ou de la partie de voie.....située au kilomètre.....ou entre.....et..... pour intervention des sapeurs pompiers, le.....à.....h.....mn.</p> <p>et (ou) le cas échéant :</p> <p style="padding-left: 40px;">COS..... (nom, grade) à CODIS du département....., je vous demande : la coupure d'urgence du courant de traction de la (les) voie(s).....ou de la partie de voie.....située au kilomètre.....ou entre.....et..... pour sauvetage de personnes ou lutte contre l'incendie ou confinement de marchandises dangereuses, le.....à.....h.....mn.</p> <p>Après avoir obtenu les assurances nécessaires auprès des agents circulation et/ou du RSS, il transmet au CODIS l'assurance que l'arrêt des circulations est obtenu et la protection des personnels assurée et, le cas échéant que la coupure d'urgence du courant de traction est effectuée sous la forme, selon le cas :</p> <p style="padding-left: 40px;">COGC de la région de..... à CODIS du département..... je vous donne l'assurance que : la protection de la (des) voie(s).....ou de la partie de voie.....située au kilomètre.....ou entre.....et..... pour intervention des sapeurs pompiers est assurée , le.....à.....h.....mn.</p> <p>et (ou) le cas échéant :</p> <p style="padding-left: 40px;">COGC de la région de....., à CODIS du département..... je vous donne l'assurance que :la coupure d'urgence du courant de traction de la (des) voie(s).....ou de la partie de voie.....située au kilomètre.....ou entre.....et..... pour sauvetage de personnes ou lutte contre l'incendie ou confinement de marchandises dangereuses est réalisée, le.....à.....h.....mn.</p>		

En application de l'IN2672, en cas d'accident grave, le coordonnateur régional alerte :

- Le directeur de région, qui, en application de l'IN3083 et en fonction des conséquences de l'accident, peut déclencher le Plan d'Intervention et de Sécurité régional,
- Le dirigeant Infrastructure, qui, par délégation du Directeur régional, peut être amené, en fonction de l'accident, à déclencher le Plan d'Intervention et de Sécurité régional,
- Le préfet,

Le coordonnateur est également chargé d'aviser :

- Le COG ou la DDSP,
- Les agents du COGC,
- Les COGC voisins concernés,
- Les correspondants des Activités ou EF,
- Dans les cas prévus, le CNO.

A l'arrivée du CIL :

- Il intervient en soutien de celui-ci dont il reste l'interlocuteur privilégié,
- Il s'informe notamment auprès du CIL de l'arrivée des différentes autorités extérieures ou services amenés à intervenir sur les lieux de l'incident,
- Eventuellement, il interroge de façon régulière le CIL afin d'obtenir un point de l'évolution de la situation sur les lieux de l'incident.

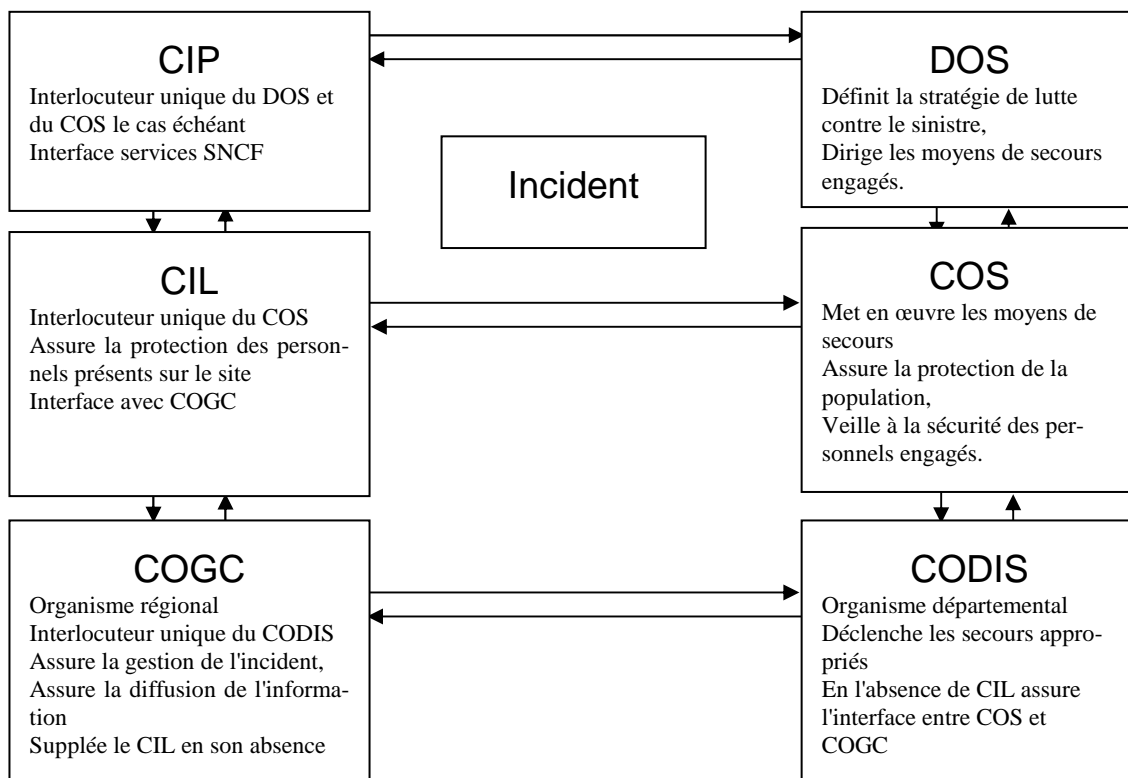
A la fin de l'incident (ou en cours d'incident) :

- Il reçoit du CODIS l'avis de fin d'intervention des pompiers,
- Il reçoit du CIL l'avis de fin d'intervention de l'ensemble des personnels présents sur les lieux de l'incident,
- Il transmet aux différents interlocuteurs l'avis de reprise du service normal ou les conditions du retour au service normal.


Annexe 5

Schéma des relations entre SNCF Infrastructure et Services d'Incendie et de Secours

Relations entre SNCF Infrastructure et Services d'Incendie et de Secours



Approbation DDSC

Vérificateur		Approbateur	
Bureau des risques majeurs Bureau du métier de sapeur pompier de la formation et des équipements	Date	M. le Directeur de la Défense et de la Sécurité Civiles 	Date

Mise à disposition / distribution DDSC

Type de média : Intranet/ CD ROM

Distribution DDSC

<i>Sous Directions DDSC</i>	SDGR/ SDSPAS/ SDSO
<i>Inspection DDSC</i>	inspecteurs
<i>Préfectures</i>	Tous départements
<i>SDIS</i>	Transmis sous couvert des préfectures

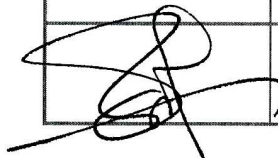
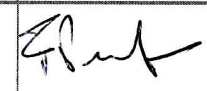
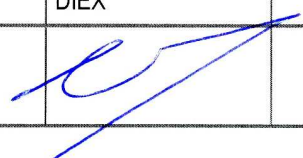
Service chargé de la distribution

	Nom de l'organisme	Coordonnées
Distribution initiale	DDSC	87/95 quai du docteur DERVAUX 92600 ASNIERES

Fiche d'identification

<i>Titre</i>	Accidents et incidents : Modalités d'intervention des services de secours sur le Réseau Ferré National
<i>Référentiel</i>	Référentiel Infrastructure
<i>Nature du texte</i>	Document d'application
<i>Niveau de confidentialité</i>	Ouvert
<i>Concerne la sécurité de l'exploitation ferroviaire</i>	Oui
<i>Émetteur</i>	Direction de la Sécurité Civile Direction Déléguée Infrastructure Exploitation _IEX PMC
<i>Référence</i> <i>Index utilisateur (plan de classement)</i> <i>Complément à l'index utilisateur</i> <i>Ancienne référence textes de sécurité</i> <i>Ancienne référence autres textes</i>	IN2611 (TR4D)
<i>Date d'édition</i>	19 février 2008
<i>Version en cours / date ou</i> <i>Projet de version / révision / date de révision</i> <i>Libellé Projet à maintenir ou à effacer</i>	Version 01 - du 19 février 2008
<i>Date d'application</i>	Applicable à partir du 1 ^{er} septembre 2008
<i>Mode de distribution initiale</i>	Spéciale

Approbation SNCF

<i>Rédacteur</i>		<i>Vérificateur</i>		<i>Approbateur</i>	
Dominique PENE	06-02-2008	François PINTON	13/02/2008	Frédéric ZANOTTI DIEX	19/02/2008
					

Textes abrogés

- Néant

Textes interdépendants

- **Accidents et incidents : avis à lancer, intervention des secours**, *Directive*, IN 2672, 25-06-2006.
- **Plans d'Intervention et de Sécurité. Structure et mise en oeuvre**, *Directive*, IN 3083, 15-11-2005.
- **Prescriptions d'exploitation des installations de traction électrique par caténaires : 1500 volts courant continu ou 25000 volts courant alternatif monophasé**, *Directive*, IN 1709, 05-03-1996.
- **Note sur l'influence électrostatique sur une caténaire hors tension** du 27 janvier 2005

Historique des éditions et des versions

<i>Edition</i>	<i>Version</i>	<i>Date de version</i>	<i>Date d'application</i>
19 février 2008	Version 01	19 février 2008	1 ^{er} septembre 2008

Mise à disposition / distribution SNCF

Type de média : Papier/Intranet

Distribution SNCF

<i>Organismes de la direction de l'entreprise avec distribution par indicatif</i>	AS-CO-RI-DS-OP-IEX PMC-IMT-SQ-IEX SP-IOS
<i>Organismes de la direction de l'entreprise sans distribution par indicatif</i>	DOI-
<i>Régions</i>	CAB-CO-IN-INEX-INSYS-INVM-INCSV-INCSC-COGC-COGC2
<i>Entités supra régionales</i>	ARS
<i>Établissements</i>	EE-EEQS-EE99-EE1-EE10-EE101-SV-SVQS-SV99-SV10-SV105-SV106-SV17-SV30-SV301-SV306-SV307-SE-SE201-SE301-SE5-SE6
<i>Organismes rattachés</i>	R52-R53-R66-FORMIN
<i>Collection individuelle</i>	
<i>Entités concernées</i>	
<i>Particularités de distribution</i>	

Services chargés de la distribution

	Nom de l'organisme	Coordonnées
Distribution initiale	Service général	Répartition, tél. : 30 58 08 Routage, tél. : 30 58 14
Distribution complémentaire	EIMM de St Pierre des Corps	Cellule approvisionnement Tél. : 42 10 97

Résumé

Le présent référentiel a pour objet de faciliter et sécuriser l'intervention des sapeurs pompiers intervenant dans le cadre d'accidents et d'incidents survenant sur l'ensemble des lignes du Réseau Ferré National, en minimisant les conséquences de ces interventions sur la régularité des circulations. Il s'adresse aux personnels des services d'incendie et de secours ainsi qu'aux personnels de SNCF-Infrastructure.

Accompagnement du texte

Les préconisations de la présente directive sont intégrées dans les cahiers des charges de formation aux métiers concernés de l'Infrastructure :

- Chef de circulation
- Régulateur
- Coordonnateur régional
- Coordonnateur d'axe ou de transit
- Coordonnateur national

Les acteurs en place au moment de la mise en application de la présente directive sont informés de son contenu par leurs DPX.

Les actions correspondantes d'enrichissement des cahiers des charges de formation et de bibliographie échoient au Département Formation de l'Activité Infrastructure (IRH-F), en liaison avec l'émetteur du présent référentiel.