



# INTERVENTION SUR RESEAU FERROVIAIRE

FICHE OPERATIONNELLE  
DEPARTEMENTALE

TRAIN

## TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES .....	1
GLOSSAIRE .....	2
CADRE GENERAL .....	3
CTA-CODIS / TRAITEMENT DE L'ALERTE .....	4
CTA-CODIS / INFORMATIONS.....	5
COS / LES INTERLOCUTEURS .....	6
COS / RECAPITULATIF DE LA CONDUITE A TENIR .....	7
COS / GESTION DES RISQUES.....	7
COS / FIN D'INTERVENTION .....	9
COS / LOGIGRAMME DE DECISION .....	10
REFERENCES .....	11
ANNEXES .....	12
ENGAGEMENT DES MOYENS.....	13
PROCEDURE DEMANDES D'ARRET DE LA CIRCULATION ET DE COUPURE D'URGENCE .....	15
ANNUAIRE.....	16
COMMENT LOCALISER UN SINISTRE ?.....	17
ORLYVAL .....	18
TRAMWAY .....	19
METRO.....	22
CARTOGRAPHIE GENERALE DU RESEAU FERROVIAIRE .....	24

## GLOSSAIRE

<b>CIG</b>	<b>Chef d'incident en gare</b> (grande gare)
<b>CIL</b>	<b>Chef d'incident local</b>
<b>CIP</b>	<b>Chef d'incident principal</b>
<b>CNOF</b>	<b>Centre national des opérations ferroviaires (SNCF)</b>
<b>CODIS</b>	Centre opérationnel départemental d'incendie et de secours
<b>COGC</b>	<b>Centre opération de gestion des circulations (SNCF)</b>
<b>COS</b>	Commandant des opérations de secours
<b>CRISORSEC</b>	Gestion de crise d'un évènement ORSEC
<b>CRC</b>	<b>Coordinateur régional circulation (SNCF)</b>
<b>CRM</b>	Centre de regroupement des moyens
<b>CRRA</b>	Centre de réception et de régulation des appels (15)
<b>CSS</b>	<b>Central sous station (SNCF)</b>
<b>CTA</b>	Centre de traitement de l'alerte (18 – 112)
<b>DOS</b>	Directeur des opérations de secours
<b>IPEX</b>	<b>Inspecteur permanent d'exploitation (RATP)</b>
<b>LGV</b>	<b>Lignes grandes vitesses (SNCF)</b>
<b>NOVI</b>	Nombreuses victimes
<b>ORSEC</b>	Organisation de la réponse de sécurité civile
<b>PAR</b>	<b>Poste d'aiguillage régional des LGV (SNCF)</b>
<b>PCC</b>	<b>Poste de commande et de contrôle (RATP)</b>
<b>PCC Wissous</b>	<b>Poste de commande centralisé d'ORLYVAL (RATP)</b>
<b>PCEM</b>	<b>Poste de commande énergie maintenance TRAMWAY T7 (RATP)</b>
<b>PCL</b>	<b>Poste de commandement local TRAMWAY T7 (RATP)</b>
<b>PCO</b>	<b>Poste de commandement opérationnel</b>
<b>RATP</b>	<b>Régie autonome des transports parisiens</b>
<b>RER</b>	<b>Réseau express régional</b>
<b>RO</b>	<b>Responsable d'opérations – Evacuation hors gare (SNCF)</b>
<b>SDIS</b>	Service départemental d'incendie et de secours
<b>SNCF</b>	<b>Société nationale des chemins de fer français</b>
<b>SYNERGI</b>	Système numérique d'échanges, de remontées et de gestion des informations
<b>TER</b>	<b>Transport express régional</b>
<b>TGV</b>	<b>Train grande vitesse</b>
<b>TRAM</b>	<b>Tramway</b>
<b>TRAM-TRAIN</b>	<b>Véhicule ferré apte à circuler sur le réseau ferroviaire Train et Tramway</b>

## CADRE GENERAL

Le département de l'Essonne est traversé par plusieurs lignes ferroviaires exploitées par plusieurs opérateurs (SNCF, RATP, TRANSKEO, etc.).

➤ **SNCF :**

- Lignes à grande vitesse :
  - **LGV Sud-Est** reliant Paris à Lyon, Dijon, Chambéry, Marseille
  - **LGV Atlantique** reliant Paris Montparnasse au Sud-Ouest de la France
- Lignes classiques :
  - Paris / Lyon-Marseille
  - Paris / Bordeaux
  - Villeneuve-Saint-Georges / Montargis
- Lignes RER :
  - **C** : Massy / Pont de Rungis - Aéroport d'Orly
  - **C** : Brétigny / La Membrolle-sur-Choisille via Dourdan
  - **C** : Juvisy-sur-Orge/ Saint-Martin d'Etampes
  - **D** : Corbeil-Essonnes / Montereau via Melun
  - **D** : Villeneuve-Saint-Georges à Malesherbes via Corbeil-Essonnes
  - **TER Centre-Val de Loire** : Saint-Martin d'Etampes/Orléans
- Lignes Transilien
  - **V** : Versailles-Chantiers / Massy-Palaiseau

➤ **RATP :**

- Lignes RER :
  - **B** : Paris / Robinson
  - **B** : Paris / Saint-Rémy-lès-Chevreuse
- **ORLYVAL** : Anthony / Aéroport d'Orly
- **Métro 14** : Paris / Aéroport d'Orly (SMR Morangis)

➤ **En construction :**

- Ligne Métro :
  - **Métro 18** : Versailles / Orly (Grand Paris Express)

➤ **Lignes de Tramway :**

- **RATP : T7** : Villejuif / Juvisy-sur-Orge (pôle multimodal)
- **TRANSKEO : T12 : TRAM 12 Express** : Massy-Palaiseau / Evry-Courcouronnes (T.T.M.E ; Mise en marche décembre 2023)
  - Zone RFN (**Mode Train**) sur 10 km : Massy – Epinay-sur-Orge
  - Zone Urbaine (**Mode Tramway**) sur 10 km : Epinay-sur-Orge - Evry-Courcouronnes

## CTA-CODIS / TRAITEMENT DE L'ALERTE

Lors de la prise d'appel, l'opérateur applique la procédure suivante :

- **L'ACCIDENT N'IMPLIQUE PAS DE TRAIN**
  - Accidents corporels : suicides, ouvriers d'entretien, etc.
  - Feux de bordures, feux d'installations fixes.
- **L'ACCIDENT IMPLIQUE UN TRAIN**
  - Déraillement, collision, feux de rame.
  - Blocage du train nécessitant une évacuation des voyageurs, etc.

### L'intervention se situe EN PLEIN AIR :

Identifier précisément le requérant (SNCF, RATP, ORLYVAL, TRAMWAY, SMR), déterminer le numéro de la ligne puis localiser précisément l'adresse de l'intervention :

- Pour la SNCF :
  - Nom de la ligne RER C ou D ou Ligne TGV Atlantique ou Ligne TGV Sud-Est ou Tram 12 Express partie RFN.
- Pour la RATP :
  - RER B ou ORLYVAL ou Tramway T7.
- Pour TRANSKEO :
  - Tram 12 Express partie Urbaine.

Si l'intervention se situe **EN PLEIN AIR ET ENTRE DEUX GARES** :

- Identifier précisément le nom de la station, de la gare, du passage à niveau, de la rue ou de l'intersection la plus proche (cas du TRAMWAY).

Afin de localiser précisément le lieu du sinistre, demander au requérant de rechercher la présence :

- d'un support caténaire avec indications, d'un poteau kilométrique et borne hectométrique complémentaire, d'un signal ou « feu tricolore » numéroté, d'un passage à niveau.
- le cas échéant, de tout autre point remarquable.

L'opérateur avise immédiatement l'adjoint au chef de salle.

### L'intervention se situe en ESPACE COUVERT :

- Identifier précisément le nom de l'infrastructure : station, gare, tunnel.
- Demander au requérant la nature et la gravité de l'événement, le nombre approximatif de victimes, la nature du convoi (voyageurs, marchandises, TMD).
- Identifier l'accès le plus proche du sinistre dénommé « **ACCES PRINCIPAL** ».
- Un deuxième accès doit être recherché si l'intervention n'est pas située en gare ou à proximité. Cet accès sera dénommé « **ACCES ENCADRANT** ».

L'opérateur avise directement l'adjoint au chef de salle qui prévient directement le chef de salle CTA-CODIS.



## INTERVENTION SUR RESEAU FERROVIAIRE

FICHE OPERATIONNELLE  
DEPARTEMENTALE

TRAIN

### CTA-CODIS / INFORMATIONS

L'information des services est assurée par le CODIS.

Dans l'attente de la présence du CIL/CIP sur les lieux du sinistre, le coordinateur de la salle opérationnelle concernée (SNCF, RATP, etc.) est l'interlocuteur unique du CODIS.

#### L'adjoint au chef de salle informe :

- L'exploitant (selon le réseau concerné) ;
- Le CRRA 15 (selon la nature de l'intervention) ;
- La Police Nationale ou la Gendarmerie (selon le secteur) ;
- Le ou les Maires territorialement concernés.

#### Le chef de salle CODIS informe :

- La chaîne de commandement ;
- Les autorités selon les dispositions en vigueur ;
- Le COZ PARIS si déclenchement des Dispositions Spécifiques ORSEC Accident Ferroviaire et/ou création d'un événement SYNERGI ;
- Le Centre Opérationnel du SIS voisin (SDIS ou BSPP) si intervention à proximité et/ou accès principal/encadrant hors secteur SDIS 91.

#### DEMANDES D'ARRET DE LA CIRCULATION ET DE COUPURE D'URGENCE

Selon les informations recueillies à l'appel, circonstances et gravité avérées « évidentes », le chef de salle CODIS peut, en réaction immédiate, demander la coupure d'urgence du courant de traction et/ou l'arrêt de la circulation avant l'arrivée des premiers secours sur les lieux.

Cette demande sera réalisée par le chef de salle CODIS ou son adjoint.

Uniquement après en avoir eu confirmation, les engins en transit seront avisés.

#### SIRCO

Le chef de salle CODIS crée et renseigne un événement SIRCO.  
Il renseigne dans un premier temps un Point de Situation Préfecture (PSP).

#### PROCEDURE DE FIN D'INTERVENTION

Le CODIS 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.).

## COS / LES INTERLOCUTEURS

Un ou plusieurs représentants du réseau concerné (SNCF, RATP, TRANSKEO) seront dépêchés par leurs centres opérationnels respectifs vers les lieux de l'intervention.

### Le Chef d'Incident Local (CIL)

Il est l'interlocuteur unique du COS

Son délai d'arrivée sur les lieux peut être variable et d'ordre général entre 30 minutes à 1 heure.

En l'absence du CIL, le COS s'adresse au CODIS qui répercute les demandes à la salle opérationnelle concernée (SNCF, RATP, ORLYVAL, TRANSKEO)

Lorsqu'il y a transfert de commandement, « l'ancien » COS transmet au CIL les coordonnées de son remplaçant.

### Le Chef d'Incident Principal (CIP)

Il est engagé en cas d'événement de grande ampleur.

Il est l'interlocuteur unique du DOS et du COS en cas d'activation d'un PCO.



### Autre

#### Le Responsable d'Opérations (RO)

En cas d'intervention pour un train à l'arrêt hors gare, la SNCF engage le RO qui est en charge de prendre en compte la gestion de l'évacuation des voyageurs. **Il n'a pas vocation à échanger directement avec le COS** et s'adresse au CIL. Le COS doit toutefois continuer à prendre toutes les mesures nécessaires en sa présence pour assurer la sécurité des voyageurs.

D'autres personnes ressources (SNCF, RATP, TRANSKEO) telles que chef de gare, technicien de voies, conducteur de la rame, etc. **sont susceptibles d'apporter leur assistance** au COS dans le cadre de sa conduite d'opération.

Toutefois ces personnes n'ont pas les prérogatives du CIL et ne peuvent pas se substituer à ce dernier, notamment pour les demandes de coupures d'urgence et d'arrêt de la circulation.

### ORLYVAL

Le COS se met directement en relation avec les services du réseau concerné au moyen des **téléphones d'alarme situés le long des voies.**



Borne d'appel téléphonique Rupteur d'Urgence RU (Coupure électrique)



**COS / RECAPITULATIF DE LA CONDUITE A TENIR**

**DEMANDER L'ARRET DE LA CIRCULATION DES TRAINS SUR LA OU LES VOIES CONCERNEES**  
**DEMANDER LA MARCHÉ PRUDENTE SUR LA OU LES VOIES A PROXIMITE IMMEDIATE**  
**LE CAS ECHEANT DEMANDER LA COUPURE ELECTRIQUE**

L'engagement du personnel avant d'avoir eu confirmation de l'exécution des actions demandées, par le CIL ou par le CODIS, ne doit se faire qu'en cas de péril imminent.

**COS / GESTION DES RISQUES**

Le risque lié à la circulation

La **zone dangereuse** est la zone dans laquelle le personnel (ou le matériel qu'il manipule) :

- Peut-être heurté par une circulation ferroviaire
- Peut être mis en danger par l'effet de souffle (Risque d'être happé par un train)

- **La zone dangereuse peut comprendre une ou plusieurs voies.**

Pour être en sécurité, il est impératif de se tenir à **plus de 2 m du bord du rail**.

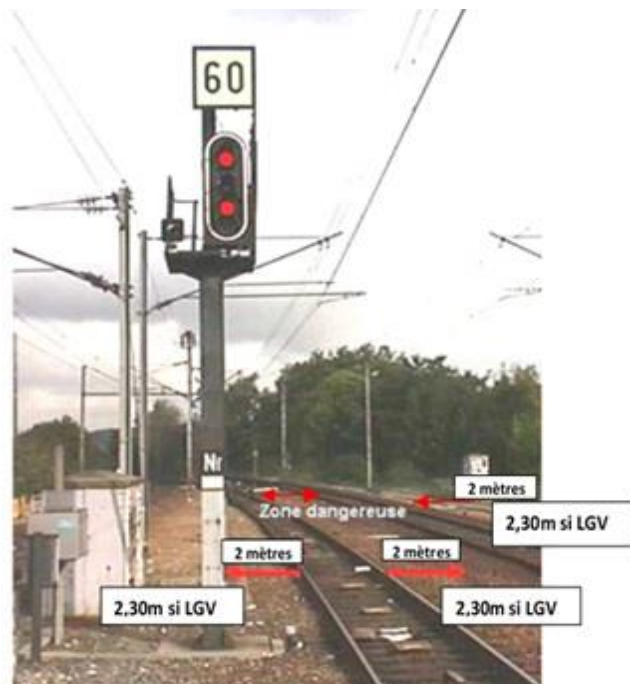
Cette distance doit être portée à **2,30 m sur les Lignes à Grandes Vitesse (LGV)**.

Les trains circulent à + de 160 km/h.

L'attention du COS est attirée sur la nécessité de ne pas interrompre plus que de besoin la circulation des trains pendant l'intervention. Cette manœuvre peut être source de sur-incident (Ex : descente des voyageurs sur 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**.

Les sapeurs-pompiers devront systématiquement porter un gilet de haute visibilité pour toute intervention sur ou à proximité des voies et ce même en ayant la confirmation de la coupure de la circulation.



La coupure d'urgence du courant de traction **ne garantit pas contre le risque lié 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 trains à motorisation **thermique**.

**Les risques électriques**

Les sapeurs-pompiers en intervention sur le réseau ferroviaire ne sont pas systématiquement soumis au risque électrique.

Hors incendie, ils le sont lors des interventions se situant dans un rayon de moins de 3 mètres des caténaires. C'est pour cela qu'une **zone d'exclusion de 3 mètres** doit être maintenue **tant que le courant n'est pas coupé**.

Même si les SP restent dans les engins, ils ne doivent pas stationner sous les lignes tant que le courant n'est pas coupé. La coupure de courant peut être demandée en cas de :

- Sauvetage d'une personne électrisée ou en danger d'électrisation ;
- Incendie au voisinage des caténaires ;
- Fuite de matières dangereuses risquant de s'enflammer à proximité des caténaires alimentées ;
- Tout autre cas impliquant la présence de personnel à moins de 3 mètres des caténaires.

**Aucune mise en œuvre de moyen hydraulique ne doit être envisagée en-deçà d'une distance de sécurité minimale de 5 mètres de tout conducteur, avant la confirmation de la COUPURE D'URGENCE du courant de traction.**



**Une fois le courant coupé, le CODIS avisera le COS. Les agents pourront se rapprocher à moins de 3 mètres de la ligne tout en portant obligatoirement l'ensemble des EPI à leur disposition pour intervenir.**



**Coupure différée**

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

- De permettre le dégagement d'un train d'une zone dangereuse ;
- D'éviter l'arrêt d'un train dans un tunnel ;
- De permettre l'arrêt des trains de voyageurs à quai.

**ATTENTION : un courant résiduel persiste dans la plupart des cas. Il ne représente pas de risque d'électrocution ou d'électrisation à distance mais reste dangereux en cas de contact. Pour anticiper ce risque, les agents devront obligatoirement s'équiper de la tenue de feu complète avec les gants d'intervention.**

Réservée de base aux agents de maintenance de l'exploitant, et à l'initiative du CIL, **une consignation caténaire peut être réalisée**. Elle a pour but de totalement supprimer la tension d'alimentation sans laisser de résidus de courant et **doit être demandée au CIL en cas :**

- **D'intervention avec obligation de contact sur les caténaires ;**
- **D'intervention d'une durée supérieure à 1h30, permettant de sécuriser la zone.**



**En l'absence du CIL**

**Demander au CODIS selon le cas de figure l'arrêt de la circulation et/ou la coupure du courant de traction.**

Jusqu'à l'arrivée du CIL, qui vérifiera avec précision la zone protégée, le COS doit porter 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 de secours) ;
- aux zones où la protection n'a pas été demandée et/ou l'engagement dans la zone dangereuse présente des risques de heurt par un train.

**Le CIL est présent sur les lieux**

Ce dernier donne l'assurance au COS de la coupure d'urgence et/ou de l'arrêt des circulations et demande au centre opérationnel concerné (SNCF, RATP, TRANSKEO) de confirmer au CODIS cette coupure sous forme de message écrit.

**Il informe obligatoirement le COS en cas de remise en tension du courant de traction.**

**COS / FIN D'INTERVENTION**

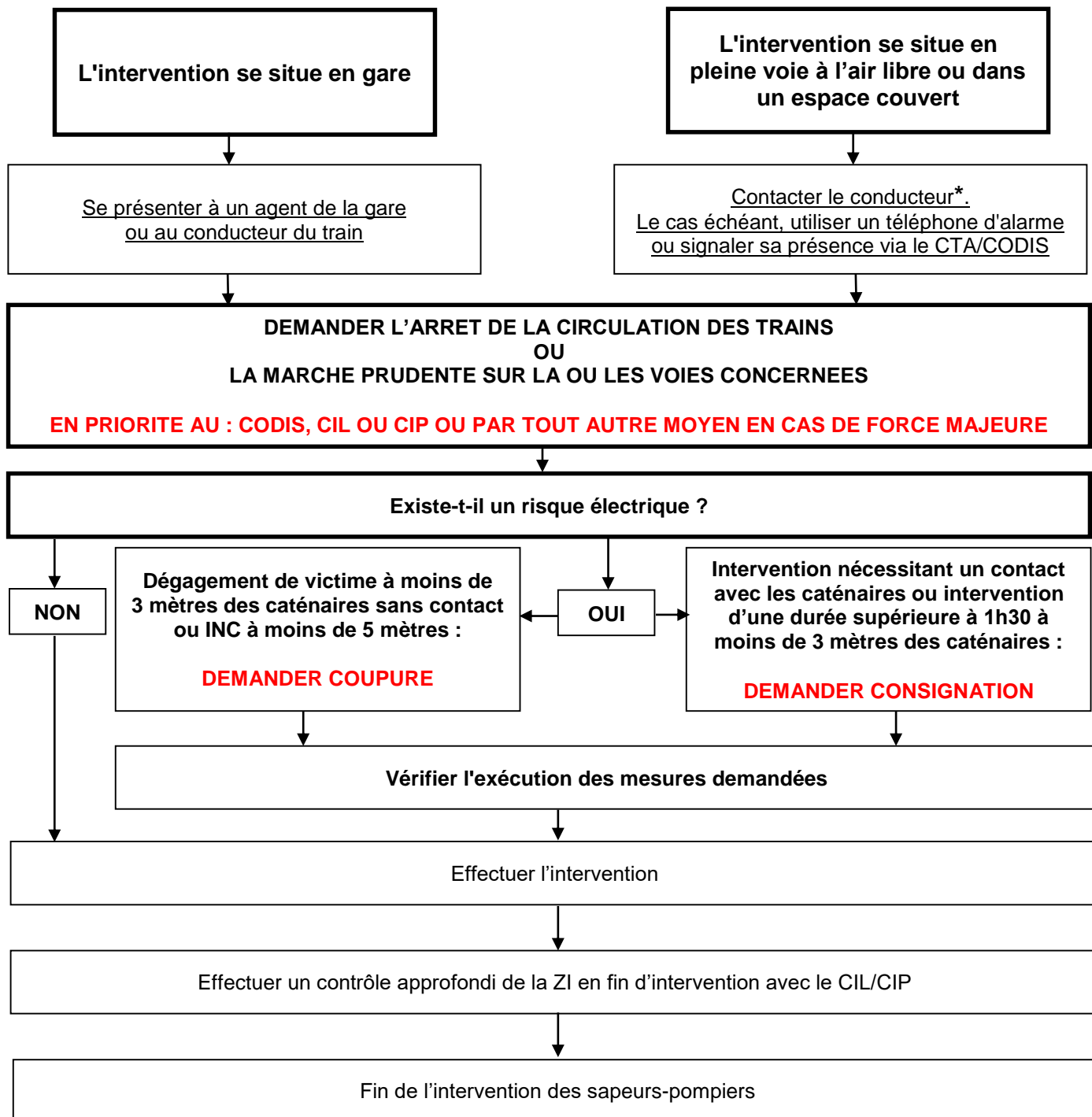
**LES OPERATIONS DE REPRISE DE LA CIRCULATION DES TRAINS, INCOMBENT EXCLUSIVEMENT AUX RESPONSABLES DU RESEAU (CIL OU CIP).**

Elles ne pourront être réalisées qu'après une reconnaissance minutieuse et approfondie de la zone d'intervention afin de s'assurer qu'il n'existe plus aucun obstacle et/ou danger à la circulation des trains.

A l'issue de cette reconnaissance, réalisée conjointement par les sapeurs-pompiers et les agents du réseau, c'est le COS qui donne son accord pour le rétablissement du courant de traction (de façon écrite ou orale auprès du CIL, et par message au CODIS).

**CETTE INFORMATION NE CONCERNE QUE LE DESENGAGEMENT DES SERVICES DE SECOURS.**

**COS / LOGIGRAMME DE DECISION**



\* tous les trains sont équipés de moyens radios dédiés SNCF

## REFERENCES

- Préfecture de Police de Paris : guide d'intervention en milieu ferroviaire sur le réseau francilien, édition juin 2010.
- SNCF : consigne interrégionale TR4D2 N°2 du 1<sup>er</sup> novembre 1998.
- SNCF : Procédure d'intervention en milieu ferroviaire des Forces de Sécurité Intérieure et des Services de Secours de janvier 2024.
- [Guide de Doctrine Opérationnelle relatif aux opérations de secours en présence d'électricité de janvier 2024.](#)
- Instruction conjointe SNCF/DSC IN 2611 (TR4D version 1 en vigueur du 19 février 2008) : Accidents et incidents : modalités d'intervention des services de secours sur le réseau ferré national.
- PIS (plan d'intervention et de sécurité) SNCF, région Paris Sud-Est, procédure CR-TR4-D2 n°1 version n°2 en vigueur du 3 mars 2008.
- PIS (Plan d'Intervention et de Sécurité Urbain) : Description du système ferroviaire de la ligne T12 (TTME).
- RATP : Instruction Générale 449, édition mai 2003 : plan de commandement d'urgence en cas d'accident grave.
- ORLYVAL : Instruction Générale 481.
- ORSEC 91 – Dispositions spécifiques « accidents ferroviaires, tunnels et sections courantes.
- [FOPS NOVI – Dispositif ORSEC NOVI.](#)
- Courrier du 31 août 2004 de la DDSC, Inspection, Bureau Prévention Accidents-Enquêtes.
- [Conseil général des Ponts et Chaussées, Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre : rapport d'enquête sur l'électrocution d'un adolescent en gare de triage de Saint Nazaire le 17 avril 2004, rapport n°BEA-TT-2004-03A du 14 mai 2004.](#)

**Liste des plans ETARE accessible uniquement sur le serveur du Sdis 91 :**

**M:\SRV-DIR\GPC\Consultation\1\_Prévision\2\_PLANS ER\PLANS DEPARTEMENTAUX LINEAIRES\SNCF**

- Plan ETARE DD001 N2 tunnel de Villejust Juin 2022.
- Plan ETARE DD002 LGV Atlantique Mars 2023.Plan ETARE DD003 TRAM T12 Express Janvier 2024.
- Plan ETARE DD005 Ligne C2 / Massy – Wissous – Savigny Mars 2024.
- Plan ETARE DD006 Ligne C4 Avril 2024.
- Plan ETARE DD007 Ligne C6 Mars 2024.
- Plan ETARE DD008 Ligne D2 / Vigneux – Combs la ville Juin 2015.
- Plan ETARE DD009 Ligne D4 Nord – Sud Avril 2010.
- Plan ETARE DD010 Ligne 18 – tunnelier Février 2024.
- Plan ETARE DD011 Ligne 18 – viaduc Avril 2024.
- Plan ETARE DD012 Ligne B4 – Juin 2017.
- Plan ETARE DD016 Ligne V / Jouy – Massy Mars 2024.



## INTERVENTION SUR RESEAU FERROVIAIRE

FICHE OPERATIONNELLE  
DEPARTEMENTALE

TRAIN

### ANNEXES

[ENGAGEMENT DES MOYENS](#)

[PROCEDURE DEMANDES D'ARRET DE LA CIRCULATION ET DE COUPURE D'URGENCE](#)

[ANNUAIRE](#)

[COMMENT LOCALISER UN SINISTRE ?](#)

[ORLYVAL](#)

[TRAMWAY](#)

[METRO](#)

[CARTOGRAPHIE](#)

**ENGAGEMENT DES MOYENS**

**CODES SINISTRES avec déclenchement de « solutions types en départ immédiat »  
et de « solutions type en départ complémentaire »**

Codes Sinistres	Libellé Sinistre	Engins Sollicités Départ Immédiat	Engins sollicités Départ complémentaire après analyse du chef de salle CODIS
<b>IDM0</b>	FEU TRAM/TRAIN VOYAGEURS	1 VLGG 2 FPT 1 VSAV 1 FMOGP	Sans Objet
<b>IDN0</b>	FEU TRAIN MARCHANDISES	1 VLGG 2 FPT 1 FMOGP	1 Groupe Reconnaissance ICB 1 Groupe Intervention RAD
<b>IDQ0</b>	FEU TRAM/TRAIN VOYAGEURS EN TUNNEL	2 VLGG 2 FPT 1 CDEM + MPR30 1 FMOGP 1 VLHR + RLORI 1 UTP + CERAIL 1 VTRANS 1 VID + LOTRIP 1 FPTSR 1 Groupe Ramassage 1 Module Commandement Colonne	1 Unité ELD 1 Groupe Eclairage Ventilation 1 VAR
<b>IDR0</b>	FEU TRAIN MARCHANDISES EN TUNNEL	2 VLGG 3 FPT (Point à voir avec AGMO / GPC) 1 CDEM +MPR30 1 FMOGP 1 VLHR + RLORI 1 UTP + CERAIL 1 VTRANS 1 VID + LOTRIP 1 VAR 1 Module Commandement Colonne	1 Unité ELD 1 Groupe Eclairage Ventilation 1 Groupe Reconnaissance ICB 1 Groupe Intervention RAD
<b>NBQ0</b>	ACCIDENT TRAM/TRAIN CONTRE VEHICULE	1 VLGG 1 VSAV 1 VSR 1 FPT	1 Berce SD Manœuvre De Force
<b>NBR0</b>	DERAILEMENT TRAM/TRAIN VOYAGEURS AIR LIBRE	1 VLGG 2 VSAV 2 FPT 1 VLHR + RLORI et 1 UTP + CERAIL <b>ou</b> 1 VTU + CEVAL (ligne ORLYVAL) 1 Groupe Ramassage 1 Groupe Secours Routier 1 Module Commandement Colonne	Sans Objet

**INTERVENTION SUR RESEAU FERROVIAIRE**

**FICHE OPERATIONNELLE  
DEPARTEMENTALE**

**TRAIN**

<b>Codes Sinistres</b>	<b>Libellé Sinistre</b>	<b>Engins Sollicités Départ Immédiat</b>	<b>Engins sollicités Départ complémentaire après analyse du chef de salle CODIS</b>
<b>NBS0</b>	DERAILLEMENT TRAIN MARCHANDISE AIR LIBRE	1 VLGG 1 VSAV 2 FPT 1 VLHR + RLORI 1 UTP + CERAIL	1 Module Commandement Colonne 1 Groupe Reconnaissance ICB 1 Groupe Intervention RAD
<b>NBY0</b>	DERAILLEMENT TRAM/TRAIN VOYAGEUR ESPACE COUVERT	2 VLGG 2 VSAV 2 FPT 1 VTRANS 1 VTU + 1 LOTRIP 1 VLHR + RLORI et 1 UTP + CERAIL <b>ou</b> 1 VTU + CEVAL (ligne ORLYVAL) 1 Groupe Ramassage 1 Module Commandement Colonne	1 unité ELD 1 Groupe Secours Routier 1 Groupe Eclairage Ventilation 1 VAR
<b>NCA0</b>	DERAILLEMENT TRAIN MARCHANDISES EN ESPACE COUVERT	2 VLGG 1 VSAV 2 FPT 1 VLHR + RLORI 1 UTP + CERAIL 1 VTRANS 1 VID + LOTRIP 1 Module Commandement Colonne	1 Unité ELD 1 Groupe Eclairage Ventilation 1 Groupe Reconnaissance ICB 1 Groupe Intervention RAD 1 VAR
<b>DAI0</b>	ASSISTANCE AUX VOYAGEURS	1 VLGG 1 VSAV 1 FPT	1 Module Commandement Colonne 1 Groupe Ramassage 1 VLHR + RLORI





## INTERVENTION SUR RESEAU FERROVIAIRE

FICHE OPERATIONNELLE  
DEPARTEMENTALE

TRAIN

### PROCEDURE DEMANDES D'ARRET DE LA CIRCULATION ET DE COUPURE D'URGENCE

#### Procédures à l'initiative du COS et/ou du CODIS

##### Cas n°1

CODIS 91 / COS à COGC / IPEX / PCC Wissous / PCL – PCEM-Tramway T7, Tram 12 Express...

« Je demande **la coupure d'urgence du courant de traction** de la ou des voies ..... ou de la partie de voie ..... située(s) au kilomètre ... ou entre ... et ... le ... à ..., pour ... (préciser le motif) :

- Intervention à moins de 3 mètres des caténaires.
- Sauvetage d'une personne.
- Incendie au voisinage des caténaires.
- Fuite de matières dangereuses risquant de s'enflammer à proximité des caténaires alimentées. ».

##### Cas n°2

CODIS 91 / COS à COGC / IPEX / PCC Wissous / PCL – PCEM-Tramway T7, Tram 12 Express...

« Je demande **l'arrêt des circulations/marche prudente** de la ou les voies ..... ou de la partie de voie ..... située(s) au kilomètre ... ou entre ... et ... le ... à ... pour intervention des sapeurs-pompiers ».

##### Cas n°3

CODIS 91 / COS à COGC / IPEX / PCC Wissous / PCL – PCEM-Tramway T7, Tram 12 Express...

« Je demande **la coupure d'urgence du courant de traction et l'arrêt des circulations** de la ou des voies ..... ou de la partie de voie ... située(s) au kilomètre ... ou entre ... et ... le ... à ..., pour ... (préciser le motif) :

- Sauvetage d'une personne.
- Incendie au voisinage des caténaires.
- Intervention à moins de 3 mètres des caténaires.
- Fuite de matières dangereuses risquant de s'enflammer à proximité des caténaires alimentées. ».

La confirmation de la réalisation effective de ces coupures devra être adressée par le service concerné (salle opérationnelle concernée) au CODIS sous la forme :

##### Cas n°1

«COGC de la région\*....a CODIS 91, je vous donne l'assurance que la protection de la ou des voies... ou de la partie de voie ... située(s) au km ...ou entre ... et ... pour intervention des sapeurs-pompiers est assurée le ....à... h... mn... ».

##### Cas n°2

«COGC de la région\*....a CODIS 91, je vous donne l'assurance que la coupure d'urgence de la ou des voies ... ou de la partie de voie ... située(s) au km ...ou entre ... et ... pour intervention des sapeurs-pompiers est assurée le ....à... h... mn... ».

**ANNUAIRE**

<b>SNCF</b>	<b>Coordonnées</b>
Centre National des Opérations Ferroviaires CNOF	01 43 87 72 39
Centre Opérationnel de Gestion des Circulations COGC Ligne C / V	01 45 38 59 42
Centre Opérationnel de Gestion des Circulations COGC Ligne D	01 43 41 01 28
Centre Opérationnel de Gestion des Circulations COGC Ligne TER Centre Val De Loire (TOURS)	02 47 32 11 29
Poste d'Aiguillage Régional (PAR) Ligne Grande Vitesse ATLANTIQUE	01 43 21 38 95
Chef du Centre Circulation de la Ligne Grande Vitesse SUD-EST	04 26 72 99 40
<b>RATP</b>	<b>Coordonnées</b>
Poste de Commande et de Contrôle PCC RER ligne B	01 58 78 11 11
Poste de Commande et de Contrôle PCC ORLYVAL	01 58 77 52 48
Poste de Commande Centralisé L14	01 58 77 70 20 01 58 77 71 50
Poste de Commandement Local PCL Tramway T7 (Arrêt Circulation)	01 58 76 43 59 01 58 76 43 61
Poste de Commandement Energie Maintenance PCEM Tramway T7 (Coupure du courant de Traction)	01 58 76 80 39 01 42 72 21 99
Permanence Générale RATP (toutes lignes / moyens de transport)	01 58 76 19 00
<b>T12 EXPRESS</b>	<b>Coordonnées</b>
SNCF : COGC RFN: (CRC)	01 40 48 01 29
SNCF : Gestion électrique RFN : RSS COTENTIN	01 40 48 00 71
TRANSKEO PCC Régulateur (SMR)	01 69 93 30 51
PCC info voyageurs (SMR)	01 69 93 30 50
TRANSKEO : Astreinte T12 (Gestion des moyens techniques)	06 03 77 96 73

## COMMENT LOCALISER UN SINISTRE ?

Les éléments suivants permettent de situer avec précision la localisation d'un incident ferroviaire en pleine voie. Il est important de disposer de cette information pour que la SNCF ou la RATP puissent garantir la sécurité des intervenants Sapeurs-Pompiers.

### Poteaux kilométriques

Des poteaux kilométriques.

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



### Plaques de repérage

Des indications peuvent être portées sur des plaques de repérage implantées à proximité de certaines installations : téléphones de pleines voies, signaux, guérites de signalisation, passage à niveau, etc.



Ce téléphone d'alarme est implanté au point kilométrique 622.5

### Poteaux caténaires

Sur les lignes électrifiées, les poteaux caténaires portent un numéro d'identification :

- Le Point Kilométrique.
- Le rang du poteau dans le kilomètre (Ex : 9<sup>e</sup> poteau caténaire du km 15).
- La flèche rouge indique la direction du téléphone d'alarme le plus proche.



### Signaux tricolores

Signal tricolore n° Nf c.91



ORLYVAL

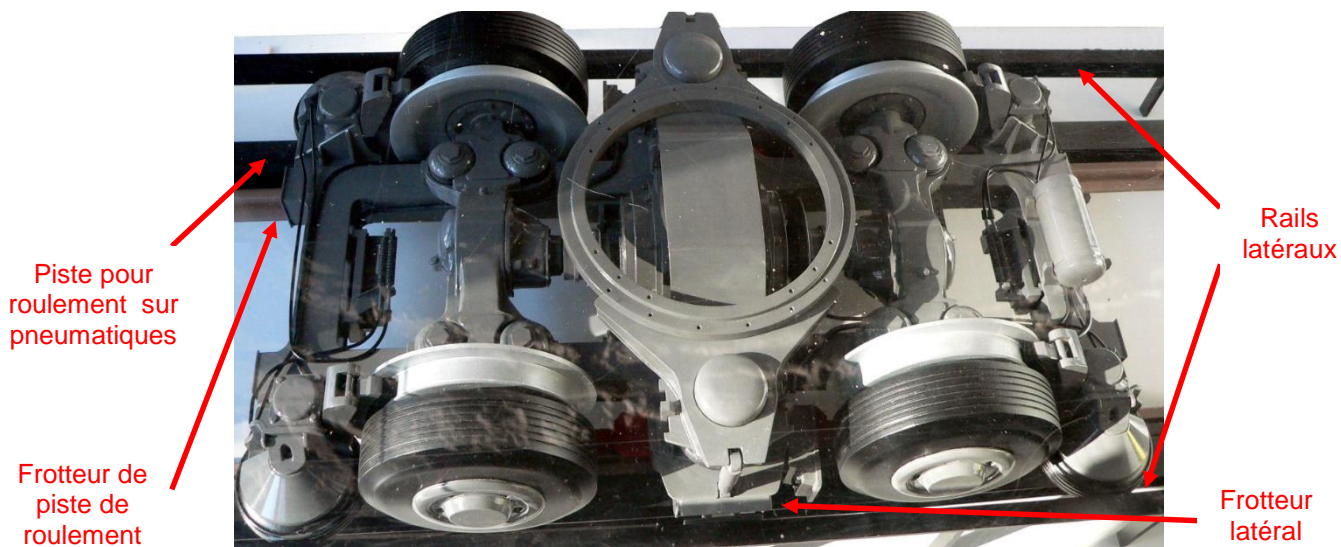
**SEULE LA CEVAL EST UTILISABLE SUR L'ENSEMBLE DU RESEAU ORLYVAL**

**LES RAMES ORLYVAL CIRCULENT SANS CONDUCTEUR**



Les voies comportent deux pistes pour roulement en acier, différentes des rails de voies ferrées classiques, et permettent donc la seule compatibilité de circulation du matériel «CEVAL». Ces voies comportent en outre un rail latéral **servant à la fois au captage du courant par frotteurs** et de pistes de roulement pour les roues horizontales. **Le retour du courant de traction s'effectue par le biais de frotteurs sur les pistes de roulement.**

**La zone de danger (électrique – 750v continu) se trouve au point de frottement des rails/pistes avec les frotteurs.**





## TRAMWAY

Le Tramway est un chemin de fer électrique destiné au transport urbain et suburbain des voyageurs. Il est implanté en totalité ou en partie sur la chaussée des rues empruntées.

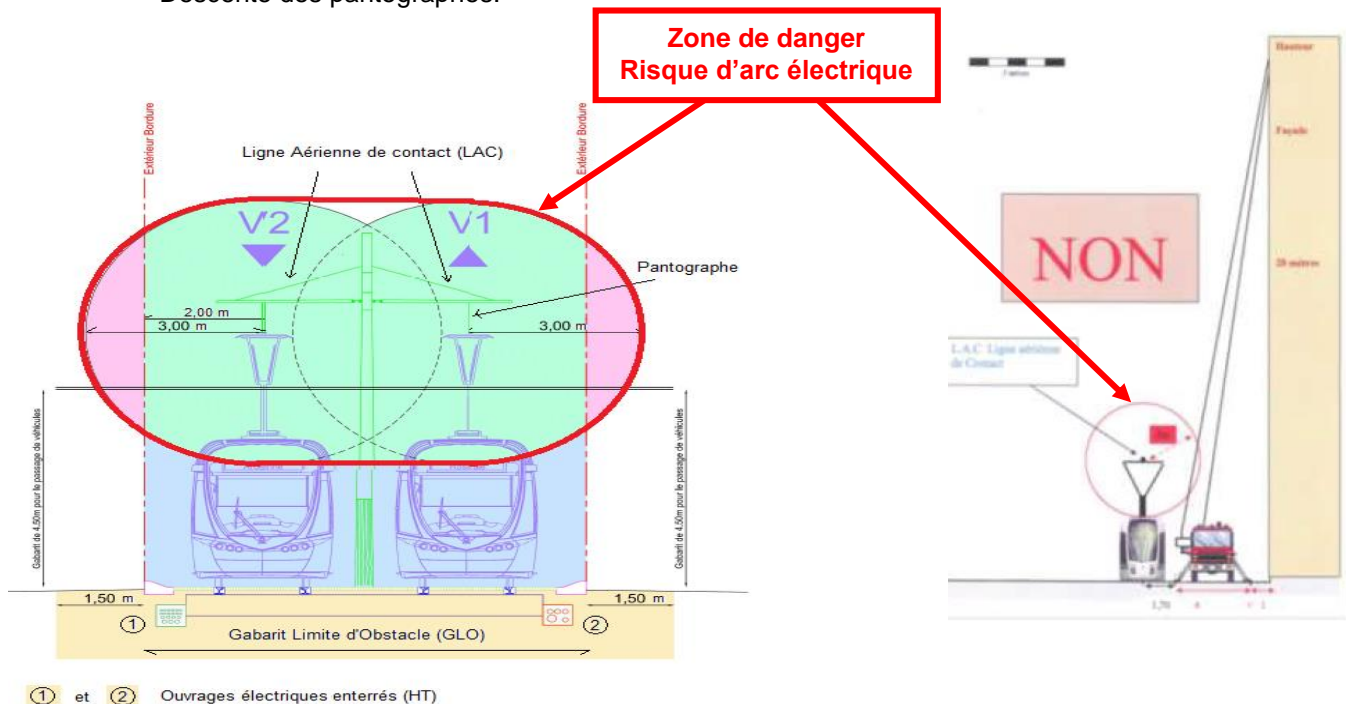
Une caténaire (Ligne Aérienne de Contact- LAC) achemine l'électricité par le biais d'un pantographe vers les moteurs électriques du Tramway.

Une tension de 1500 volts « EN CONTINU » circule dans la LAC et aucun résidu de tension électrique ne subsiste après coupure.

### Risque électrique

Hors mise en œuvre de lances à eau, le **périmètre de sécurité lié aux risques électriques** reste le même que lors d'une intervention sur un train :

- **Zone d'exclusion de 3 mètres à respecter** tant que le courant de traction n'est pas coupé.
- Ne pas intervenir tant que le courant n'est pas coupé et cela même si l'intervention ne se situe pas directement sur le tramway (cf. schéma).
- Ne pas stationner d'engins sous la LAC même si le courant est coupé.
- **En cas de malaise du conducteur**, pénétrer dans la cabine et actionner l'arrêt d'urgence (gros bouton rouge)
  - Freinage d'urgence – blocage de la rame.
  - Descente des pantographes.

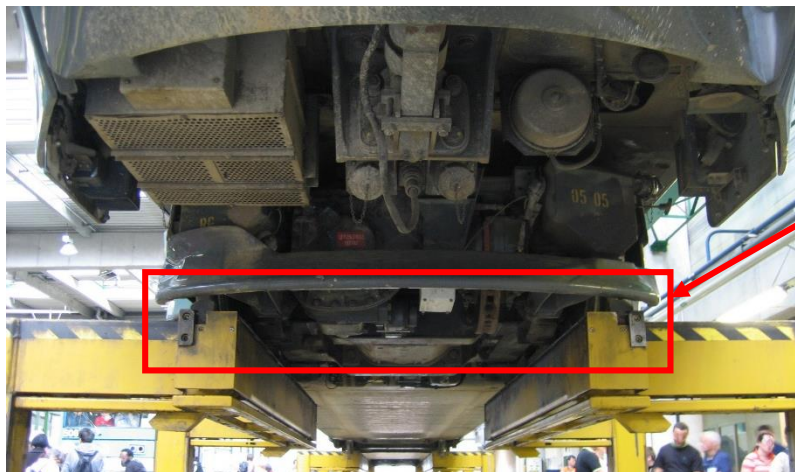


Sur la section urbaine, la coupure d'urgence coupe l'alimentation électrique de la section Epinay-sur-Orge ↔ Evry-Courcouronnes.

La **gestion du trafic se fait en coordination entre le CIL et le COS** qui décideront d'effectuer une coupure d'urgence ou différée.

**Chasse-corps**

Les tramways disposent d'un système de « **chasse-corps** » se déclenchant automatiquement en cas de freinage d'urgence. Ce dispositif permet d'éviter au tramway de complètement rouler sur le piéton et ainsi de l'empêcher de passer sous le véhicule.



Chasse-corps du  
Tramway

**Ouverture des portes**

Pour procéder à l'**ouverture des portes** dans le cas où le conducteur serait dans l'incapacité de le faire ou bien si l'ouverture usuelle ne fonctionne pas, demander aux passagers d'actionner le signal d'alarme qui ouvrira automatiquement les portes.

Mode usuel :

- Ouverture par commande électrique accessible aux usagés



Mode alarme :

- Une commande d'ouverture d'urgence est accessible avec le signal d'alarme.



Si ces manœuvres ne fonctionnent pas, les agents TRANSKEO disposent d'une clé type carrée permettant l'ouverture des portes depuis l'extérieur. En cas d'absence de voyageurs ou d'urgence avérée, les sapeurs-pompiers peuvent casser une baie du tramway pour intervenir.



**Levage de rame**

Si nécessité, la rame peut être levée de quelques centimètres grâce aux moyens du VSR. Pour effectuer cette action, la coupure de courant doit-être effectuée ainsi que l'activation du frein de secours et l'abaissement du pantographe. Cette manœuvre a pour but de réaliser :

- Un dégagement de victime sous le tramway.
- Une stabilisation de la rame afin de permettre une intervention en toute sécurité.

La technique de levage bilatérale doit être privilégiée (cf. schéma ci-dessous). Si nécessaire, le COS peut demander l'appui de la BSDMDF et du GOS USAR.

Néanmoins, toute opération de relevage complet de la rame devra être effectuée par l'exploitant et non les sapeurs-pompiers par le biais des moyens de levage lourd demandés par le CIL.



Point de levage



Repère Levage



Point de levage



**Fin d'intervention**

A l'identique d'une intervention sur un train, la fin de celle-ci est déterminée en concertation entre le CIL et le COS. Le COS informera le CIL que les moyens sapeurs-pompiers se désengagent

## METRO

Le métro est un chemin de fer électrique destiné au transport de voyageurs. Son alimentation électrique se fait par des rails au sol alimentés en 750 volts « EN CONTINU ». Il peut circuler grâce à des roulements sur pneumatiques (Ligne 14) ou des roues métalliques (Ligne 18).

La Ligne 14 circule déjà en Essonne avec des trains entre le SMR Morangis et Orly. Cette ligne sera exclusivement souterraine.

La ligne 18 est encore en cours de construction, elle doit être livrée en 2026. Elle comprendra des parties souterraines (tunnels) et aériennes (viaduc).

Le principal risque auquel sont soumis les sapeurs-pompiers est le risque électrique. En cas d'intervention, voici la procédure à suivre :

- Demander la coupure d'électricité au chef de régulation par le biais du CODIS qui appellera le PC de la ligne concernée ; lui préciser la nature de l'intervention et attendre la confirmation effective de la coupure du courant de traction.
- Retirer la barrette du **Rupteur d'Alarme (RA)** afin d'ouvrir le circuit électrique et **conserver toutes les barrettes retirées.**



**Rupteur d'Alarme (RA)**

**Barrettes** : Disponible au niveau de l'accès aux voies sur le bout du quai dans le sens de la circulation

- Poser le court-circuiteur au plus proche du lieu de l'intervention. Cela fera disparaître le courant résiduel des rails.

Sur la Ligne 14, il y a :

- 1 court-circuiteur au PC du SMR Morangis (gardien) ;
- 1 court-circuiteur à l'entrée du tunnel côté SMR ;
- 2 court-circuiteurs à l'OA Orly – Sud.



Piste de roulement

Barre de traction  
(750 volts en continu)





- Chaque court-circuiteur doit être posé de part et d'autre des voies afin de dissiper tout courant résiduel dans les rails de traction dans la sous-section concernée.
- Des lorrys sont mis à disposition par la RATP :
  - 2 lorrys à l'entrée du tunnel, situés entre les deux voies ferrées.
  - 2 lorrys au niveau du SAS de l'OA Orly – SUD.
- Toujours garder contact avec le CIL qui arrivera environ à T+45/60min.

En fin d'intervention :

- S'assurer que tous les sapeurs-pompiers ont dégagé la zone.
- Faire le point sur le matériel.
- Restituer les barrettes du RA au CIL sur place.

Autre cas : intervention sur métro avec façades de quai vitrées :

- Se rendre au bureau de vente de la station et y demander les clefs spéciales d'ouverture des portes et du Portillon d'Extrémité de Quai (PEQ) permettant l'accès aux voies.
- Réaliser les mêmes manipulations que précédemment : Rupteur d'Alarme / court-circuiteur, etc.
- Restituer les barrettes du RA et les clefs d'accès aux voies.



**CARTOGRAPHIE GENERALE DU RESEAU FERROVIAIRE**



**Domaine de compétence SNCF/RATP/Orly-Val  
du réseau ferroviaire de l'Essonne**

