



Chemins de Fer de Provence

Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de
Transport Terrestre
à l'attention de
Monsieur Jean Gérard KOENIG
Directeur du BEA-TT
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex

REF : PC/OC/07/09/2009.

Nice, le 9 septembre 2009.

Objet : Rapport d'enquête technique sur l'incendie de l'autorail X.351 des Chemins de Fer de Provence survenu le 24 juin 2008 à Mezel (04).

Monsieur le Directeur,

Pour faire suite à votre courrier du 18 juin 2009 et du rapport d'enquête technique référencé en objet, vous pourriez trouver ci-après les suites que CFSF entend donner aux recommandations dudit rapport :

1. Recommandation R1 (Compagnie Ferroviaire Sud France – CFSF, Région PACA) :

Si l'autorail X.351 est reconstruit, assurer la conception et la mise en œuvre de cette reconstruction conformément aux normes actuelles en vigueur pour le matériel ferroviaire « chemins de fer locaux », dont notamment la norme EN 50343 (application ferroviaire, matériel roulant – règles d'installation du câblage électrique), et la norme NF F 16-103 (matériel roulant ferroviaire – protection et lutte contre l'incendie – dispositions constructives).

En accord avec le propriétaire de l'autorail, la Région Paca, CFSF envisage la reconstruction et la modernisation de la rame Soulé. Il est clairement établi dans le cahier des charges donné au carrossier ferroviaire que les normes citées devront être scrupuleusement respectées. Ce respect fera l'objet d'un chapitre du rapport que rédigera l'EOQA qui suivra ce chantier.

2. Recommandation R2 (Compagnie Ferroviaire Sud France -CFSF, Région PACA) :

Si les autorails SY doivent bénéficier d'une grosse opération de maintenance, les installations électriques ne répondant pas aux normes actuelles en vigueur pour le matériel ferroviaire « chemins de fer locaux » devraient être reconditionnées selon ces normes, avec notamment le respect de la norme EN 50343 (application ferroviaire, matériel roulant - règles d'installation du câblage électrique).

Les opérations de grandes révisions générales des autorails SY sont de la compétence de la Région PACA.

www.trainprovence.com - Email : trainprovence@veolia-transport.fr

Service Commercial : Gare de Nice - 4, rue A. Binet - B.P. 1387 - 06007 Nice Cedex 1
Tél. 04 97 03 80 80 - Fax : 04 97 03 80 81

1

Siège Social : CFSF - Chemins de Fer de Provence - 40, rue Clément Roassal - B.P. 1387 - 06007 Nice Cedex 1
TÉL 04 93 16 29 91 - Fax : 04 93 16 28 71 - S.A.S AU CAPITAL DE 37 000€
RCS NICE 480 055 615 - Siret CFSF : 480 055 615 00029 - N° TVA Intracommunitaire : FR0048005561500029

 **VEOLIA**
TRANSPORT

3. Recommandation R3 (Compagnie Ferroviaire Sud France -CFSF, Région PACA):

Au cas où les autorails SY ne bénéficieraient pas d'une grosse opération de maintenance à court terme, implanter une protection mécanique spécifique localisée des câbles électriques de puissance traversant le plancher (si rien n'existe actuellement). Mesurer l'isolement électrique de ces câbles de puissance et remplacer ceux dont la valeur d'isolement est inférieure à la norme du constructeur.

Le lancement des grandes révisions générales des autorails SY est de la compétence de la Région Paca.

Dans l'attente de ces interventions, nous pensons que la mise en place d'une protection mécanique de type carter peut difficilement se réaliser en dehors des opérations de GRG pour des raisons pratiques (espace limité et très contraint sous caisse lié aux différents organes et câblages) ; par ailleurs cette pose risquerait de dégrader un autre aspect sécuritaire qui est de ne pas provoquer d'accumulation de poussières, feuilles, pollens et autres pollutions représentant très rapidement un matériau combustible qui serait piégé par cette protection mécanique et qui de plus serait peu détectable. CFSF n'est donc pas favorable à cette installation.

En ce qui concerne les mesures d'isolement électrique des câbles de puissance, cela nécessiterait un arrêt long de chaque machine, ce qui n'est pas aujourd'hui compatible avec la disponibilité du matériel d'exploitation. En solution alternative, CFSF a lancé des contrôles du câblage par thermographie infrarouge ce qui permet de détecter rapidement les points chauds et de déclencher, le cas échéant, les actions correctives nécessaires. Un technicien du service maintenance a été spécifiquement formé à cette technique.

Nous remarquons que la technique de contrôle thermographique d'installations électriques est de plus en plus recommandée par les assureurs pour la détection précoce de risque d'échauffement avec en conséquence une réduction notable du risque d'incendie.

Par ailleurs, nous rappelons que dans les mesures immédiates mises en œuvre après l'incendie, nous avons réalisé une campagne de contrôle de toutes les armoires électriques avec contrôle des disjoncteurs, serrage des cosses et contrôle de l'état de propreté ; ces opérations qui faisaient déjà parties des opérations de maintenance préventive se sont poursuivies depuis avec une grande vigilance.

4. Recommandation R4 (CFSF):

Prévoir dans les consignes de sécurité applicables par le personnel exploitant (conducteurs, contrôleurs, régulateurs, chefs de gare) en cas d'incendie dans un train, de rendre systématique l'appel des secours extérieurs.

Les consignes internes et les fiches réflexes ont été revues afin de mieux préciser la chaîne d'alerte. Le personnel a été sensibilisé pour le respect de ces consignes.

Ceci a été mis en place dès le mois d'août 2008, cf. note de service en annexe.

Ces consignes seront reprises dans la nouvelle version du PIS en cours d'élaboration.

5. Recommandation R5 (CFSF, Région PACA):

A bord du matériel roulant, rendre la radio sol train « autonome » en disposant d'un appareillage rechargeable à bord et mobile pour le personnel qui l'utilise.

Des postes radio portables ont été achetés et mis en place pour les autorails en complément des postes radio fixes présents à chaque poste de conduite.

A sa prise de service, l'agent d'accompagnement prend un poste radio portable chargé. Cette radio reste coupée sauf en cas de besoin. A son retour il remet la radio portable sur son chargeur pour le lendemain. Ces postes de radio portable ont une autonomie de 9h00 pour 5% en transmission, 5% en réception et 90% en mode veille (données constructeur) ce qui permet de couvrir tout événement anormal.

6. Recommandation R6 (CFSF):

Actualiser le Plan d'intervention et de secours (PIS) en fonction de la dernière consigne de sécurité de CFSF et améliorer la qualité des cartes permettant le repérage des accès des services de secours à la ligne. Y reporter les points kilométriques et autres repères caractéristiques.

Le PIS première version (avril 2006) est en cours de révision. Celle-ci se fait en concertation avec les SDIS du 06 et du 04.

CFSF prévoit de remettre la nouvelle version de ce document aux services des Préfets du 06 et du 04 pour le 3eme trimestre 2009.

Restant à votre disposition pour tous renseignements complémentaires,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes respectueuses salutations.


Le Directeur
Patrick COURAUDON

COPIE : Conseil Régional PACA - Mr Thierry COQUIL.

PJ



CONSIGNES SECURITE N° 2008-08-01

Règles à appliquer en cas d'incendie dans un train.

Dès qu'un incendie est décelé par le personnel roulant, agir comme suit :

1. Informer sans délai l'Agent circulation ou le chef de gare encadrante par radio ou téléphone, et indiquer :
 - Si le train est encore en marche ou arrêté,
 - Le lieu précis où se trouve le train,
 - L'importance supposée du feu si de la présence fumée dans le train,
 - Le nombre de passagers, si il y a des blessés et la gravité des blessures,
 - Penser à régulièrement informer l'ASVU et/ou le CDG et signaler toute évolution.
2. Arrêter le train sur un lieu propice à une évacuation, si possible proche d'une voie d'accès. Proscrire un arrêt en tunnel ou sur un viaduc, autant que possible.
3. Lorsque le train est arrêté :
 - L'équipage fait évacuer les passagers, et leur demande de rester à bonne distance du train, informer l'ASVU / CDG de ce fait.
 - Couper les moteurs et si nécessaire le coupe-circuit électrique.
 - Les informer que les secours sont prévenus et que les chemins de fer font de leur mieux pour mettre un transport de substitution au plus tôt.
 - Intervenir sur l'incendie avec les moyens disponibles (extincteurs) en attendant les secours internes et/ou externes,
 - Assurer la protection du train suivant les règles en vigueur.
 - Informer régulièrement l'ASVU / CDG de la situation,
4. Si le train est arrêté dans un tunnel ou sur un viaduc
 - Faire évacuer les passagers du côté opposé au feu et à la fumée. Si de la fumée est présente, inciter les passagers à se baisser pour avoir plus d'air frais. Une fois sorti du tunnel, agir comme en 3.
 - Si possibilité de s'arrêter au niveau de l'entrée d'un long tunnel ou d'un long viaduc (long = supérieur à 300m), stopper et refouler pour se dégager du tunnel et agir comme en 3.
L'opération de refoulement est exceptionnellement possible dans ce contexte de sauvegarde des personnes.

Pour le chef de gare ou l'agent circulation, dès réception de l'information qu'un incendie est décelé par le personnel roulant, agir comme suit :

1. Alerter les secours externes (suivant département du lieu de l'incident) et communiquer toutes les informations collectées suivant la fiche réflexe.
2. Déclencher le PIS, alerter la direction pour assistance et dérouler les opérations de secours prévues pour ce type d'évènement.

Nous vous remercions pour la prise de connaissance de ces consignes et de votre implication pour son respect.

La direction
JP SEILER

FICHE REFLEXE
LEVÉE DE DOUTE – ACCIDENTS / INCIDENTSDate : _____
Heure ____ H ____Nom et visa AC : _____
N° train : _____

Renseignements à :

- Collecter par le personnel CFSF pour transmission à l'AC Nice (ASVU),
- Demander par l'ASVU au(x) témoin(s) qui donne(nt) l'alerte.

QUESTIONS A POSER :	REPONSES (oui / non) :
1. LIEU DU SINISTRE :	
a. Lieu précis : Gare _____ / PK _____ / PN _____ Pt singulier : _____	oui / non
b. Portion en tunnel ?	oui / non
c. Commune : _____	oui / non
d. Etes vous à l'intérieur du train ?	oui / non
2. RENSEIGNEMENT SUR LE SINISTRE :	
a. Nbre de passagers : _____	oui / non
b. Déraillement ?	oui / non
c. Incendie ? / flamme ?	oui / non
d. Présence de fumée importante ?	oui / non
e. Objet sur la voie ? si oui précisez : _____	oui / non
f. Sur PN ? Véhicule routier impliqué ? autre : _____	oui / non
g. Train en état pour rouler ?	oui / non
h. Explosion ?	oui / non
i. Autres :	oui / non
3. RENSEIGNEMENT SUR LES VICTIMES :	
a. Y a-t-il des victimes ?	
b. Combien ? : _____ Nombre = _____	oui / non
c. Nature des blessures ? i. Absence de conscience ? ii. Fractures ? iii. Saignements ? iv. Autres :	oui / non oui / non oui / non oui / non
d. Equipage CP en état ?	oui / non
e. Victimes apparemment décédées ? (Nombre : _____)	oui / non
4. TEMOIN (si plusieurs témoins compléter au verso) :	
a. Nom : _____ Prénom : _____ Tel : _____	oui / non
5. AUTRES RENSEIGNEMENTS :	
.....	oui / non



LOGIGRAMME : DETERMINATION TYPE INCIDENTS ET ACTIONS

