

**MINISTERE  
DE L'INTERIEUR**

-----

Direction de la défense  
et de la sécurité civiles

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT  
DES TRANSPORTS  
ET DU LOGEMENT**

-----

Direction des transports terrestres

**INSTRUCTION INTERMINISTERIELLE**

-----

**RELATIVE AU PLAN DE SECOURS SPECIALISE  
POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES**

-----

**N° 01-105 DU 27 MARS 2001**

## Table des matières

### PREAMBULE

#### Chapitre I ACCIDENTOLOGIE

#### Chapitre II ELABORATION ET PUBLICATION DU PSS ACCIDENT FERROVIAIRE

- 2.1 Objectif du PSS accident ferroviaire
- 2.2 Contenu du PSS accident ferroviaire
- 2.3 Elaboration du PSS accident ferroviaire
- 2.4 Architecture du PSS accident ferroviaire
- 2.5 Publication, diffusion du PSS accident ferroviaire
- 2.6 Application

#### Chapitre III PRINCIPES DE BASE OPERATIONNELS

- 3.1 L'enchaînement des différentes phases d'opération
- 3.2 La responsabilité de la direction des opérations de secours (DOS)
- 3.3 La responsabilité du commandement des opérations de secours (COS)
- 3.4 La responsabilité de l'exploitant
- 3.5 La mise en œuvre d'autres plans de secours
- 3.6 La diffusion des informations

#### Chapitre IV EXERCICES

- 4.1 Les exercices partiels
- 4.2 Les exercices de portée générale
- 4.3 Localisation des exercices
- 4.4 Organisation des exercices
- 4.5 Retour d'expérience

Annexe 1 Exemple de structure pour un PSS accident ferroviaire

Annexe 2 Formulaire type d'avis d'accident

Annexe 3 Organes de direction, de commandement et de coordination

## PREAMBULE

Les accidents de chemin de fer sont des événements rares mais ils présentent des particularités qui les rendent difficiles à gérer dans de nombreux domaines et pour lesquels une réflexion spécifique doit être menée à l'avance.

En cas d'accident, il faut être en mesure de continuer à gérer le trafic ferroviaire, secourir les victimes le plus rapidement possible, réduire les conséquences et informer les familles, la population et les médias.

Pour répondre à ces objectifs, il est en général nécessaire de coordonner et mettre en œuvre un volume important de moyens, tant ceux de l'exploitant que ceux des services publics.

On entend par exploitant une entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la gestion d'un système de transport public guidé ainsi que la fourniture de services de transport.

Tel est l'objet du présent texte dénommé « Instruction interministérielle relative au plan de secours spécialisé départemental pour les accidents ferroviaires » appelé par la suite plan de secours spécialisé accident ferroviaire (PSS accident ferroviaire).

Le PSS accident ferroviaire vient en complément des plans d'intervention et de sécurité (PIS) des exploitants qui, eux, sont destinés à faire face aux accidents courants ne concernant qu'un nombre très réduit de victimes ou non susceptibles de créer des risques collatéraux importants, et dont la résolution ne nécessite pas la mise en œuvre de mesures interservices exceptionnelles (plan rouge, plan de secours spécialisé transport de marchandises dangereuses (TMD) ou radioactives (TMR)...).

Cette instruction découle:

- de la loi 87-565 du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la Sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs,
- et du décret 88-622 du 6 mai 1988 relatif aux plans d'urgence, pris en application de la loi,

Elle annule et remplace la circulaire Intérieur / Transports n° 71-456 du 24 septembre 1971 sur l'organisation des secours en cas d'accident ferroviaire, plus communément dénommée annexe ORSEC SNCF.

Elle s'applique au réseau ferré national ainsi qu'aux autres systèmes de transports publics guidés tels que les métros ou les tramways.

Sur le réseau ferré national, l'exploitant est la SNCF, chargée pour le compte de Réseau Ferré de France de la gestion du trafic et des circulations.

Pour les départements où sont localisés plusieurs types de transports guidés, il est possible d'élaborer un PSS pour chacun de ces types.

Cette instruction interministérielle suit le plan suivant :

Chapitre 1 : Accidentologie

Chapitre 2 : Elaboration et publication du PSS accident ferroviaire

Chapitre 3 : Principes de base opérationnels

Chapitre 4 : Exercices

Annexes :

- 1 – Exemple de structure pour un PSS accident ferroviaire
- 2 – Formulaire type d'avis d'accident
- 3 – Organes de commandement, de direction et de coordination

# CHAPITRE I

## ACCIDENTOLOGIE

Les accidents de chemin de fer sont heureusement peu fréquents mais peuvent avoir des conséquences humaines et/ou matérielles catastrophiques.

Par ailleurs la détermination de la localisation exacte de l'événement ainsi que les conditions d'intervention posent parfois des difficultés certaines.

Les principaux cas à considérer sont les événements suivants :

- lorsqu'un train en heurte un autre par l'arrière, ou « rattrapage »,
- lorsqu'un train en heurte un autre par le côté, ou « prise en écharpe »,
- lorsque deux trains se heurtent de face sur une même voie, ou « nez à nez »,
- lorsqu'un train quitte les rails, ou « déraillement »,
- lorsqu'un train entre en collision avec un obstacle,
- lorsqu'un incendie se déclare à bord d'un train.

Ces accidents peuvent impliquer de très nombreuses victimes. De plus les cinq premières catégories peuvent être suivies d'incendie.

Ils peuvent concerner des trains de nature différente : trains de voyageurs, trains de fret avec ou sans transport de marchandises dangereuses, avec animaux ...

Ils peuvent se produire sur des sections de voie courante, mais également en des points particuliers du réseau tels que gares ou stations, passages à niveau, tunnels, viaducs, gares de triage...

En France, au cours des trente dernières années on peut citer :

- 16.06.1972 - Vierzy - 108 morts - 87 blessés.

Deux autorails circulant l'un dans le sens Paris vers Laon et l'autre en sens inverse percutent respectivement à 108 et 90 km/h des éboulis provenant de la voûte déconsolidée du tunnel suite à des travaux.

- 03.08.1985 - Flaujac - 35 morts - 30 blessés.

Collision frontale sur voie unique entre un train de voyageurs et un autorail lancés tous deux à une vitesse proche de la vitesse de ligne (100 km/h). Dans le choc, l'autorail prend feu.

- 31.08.1985 - Argenton-sur-Creuse - 43 morts - 34 blessés.

Déraillement d'un train de voyageurs dû à un excès de vitesse (95 au lieu de 30 km/h) suivi d'une collision avec un train postal croiseur lancé à 100 km/h.

- 27.06.1988 - Paris Gare de Lyon - Gare souterraine banlieue Sud-Est ( 56 morts - 43 blessés )

Un train dont le freinage avait été isolé par erreur, tamponne à 52 km/h un autre train en attente de départ en gare.

- 17.10.1991 - Melun - 16 morts - 27 blessés.

Un train de fret lancé à 50 km/h franchit un signal d'arrêt et percute un train de voyageurs circulant à 38 km/h.

- 08.09.1997 - Port-Sainte-Foy - 13 morts - 42 blessés.

Un autorail lancé à 115 km/h percute sur un passage à niveau à signalisation automatique lumineuse fermé un semi-remorque de transport de carburant. Sous le choc, une explosion se produit et enflamme le train. Alors que le tracteur routier est projeté contre l'ancienne maison du garde, l'autorail en feu s'immobilise à une distance de 250 m.

Plus récemment on peut mentionner les accidents d'ESCHEDE en Allemagne, de LADBROKE GROVE JUNCTION et d'HATFIELD en Grande Bretagne et de AASTA en Norvège qui ont tous les quatre fait de nombreuses victimes et dont deux ont été suivis d'incendie.

## **CHAPITRE II**

### **ELABORATION ET PUBLICATION DU PSS ACCIDENT FERROVIAIRE**

#### **2.1 - Objectifs du PSS accident ferroviaire**

Le PSS accident ferroviaire vise à prévoir les dispositions propres à apporter une réponse adaptée à une situation accidentelle grave pour laquelle des moyens importants sont nécessaires en complément de ceux de l'exploitant.

Relatif à tous les types d'accidents rappelés au chapitre I, ce texte va au delà de l'annexe ORSEC du 24.09.1971 qui concernait uniquement les accidents de trains de voyageurs.

Le PSS accident ferroviaire est donc un document élaboré selon une démarche prévisionnelle et dont les objectifs principaux sont les suivants :

- prévoir et coordonner l'action des différents intervenants publics et privés,
- permettre, grâce au retour d'expérience d'exercices ou d'opérations réelles, de s'assurer que l'organisation des secours dispose des personnels et des moyens appropriés destinés à répondre aux scénarios d'accidents,
- répertorier et mettre à jour les consignes, adresses et procédures d'appel des différents intervenants, des organismes concernés et des autorités,
- enfin, mener les actions de communication (autorités, familles, populations, médias, ...).

#### **2.2 - Contenu du PSS accident ferroviaire**

Le PSS accident ferroviaire, dont un exemple de structure est proposé en annexe 1, précise les modalités de commandement et d'organisation des opérations, et définit les missions des divers services de l'Etat et de ses établissements publics, des collectivités territoriales et de leurs établissements publics, et de l'exploitant.

En outre, il fixe de manière aussi complète que possible :

- les méthodes, voies et moyens de transmission de l'alarme et de l'alerte immédiate auprès des autorités compétentes ,
- les dispositions propres à la mise en œuvre du PSS accident ferroviaire,
- les dispositions spéciales à prendre selon les circonstances et notamment lors de la mise en œuvre associée d'autres plans d'urgence,
- la description du réseau ferré et la nature du trafic,
- la liste des organismes et personnes prêtant leur concours et les matériels susceptibles d'être utilisés
- les modalités de concours des organismes privés appelés à intervenir
- l'organisation des exercices adaptés aux accidents ferroviaires.

#### **2.3 - Elaboration du PSS accident ferroviaire**

Le préfet compétent (service interministériel départemental ou régional des affaires civiles et économiques de défense et de protection civile – SIACEDPC ou SIRACEDPC) élabore le PSS accident ferroviaire et effectue les mises à jour lorsque nécessaire et au moins tous les cinq ans.

Le PSS accident ferroviaire est élaboré par un groupe de travail composé des représentants des services départementaux concernés ainsi que de l'exploitant et d'autres organismes extérieurs dont le concours pourrait être requis.

Le président du groupe de travail est désigné par le préfet compétent.

#### **2.4 - Architecture du PSS accident ferroviaire**

L'architecture générale conseillée est la suivante :

- **une première partie** de facture classique qui décrit une organisation commune à de nombreux plans de secours spécialisés, DOS, COS, DSM, DSI, PC Fixe, PC opérationnel, exploitant...

On y trouve les responsabilités, l'alerte, l'interface avec l'exploitant, l'organisation générale des secours, les missions des services, les communications et transmissions, l'information des médias et des familles, etc...

- **une seconde partie** composée d'annexes spécifiques à chaque ligne découpée en sections ou à chaque ouvrage particulier.

Cette partie est élaborée à l'issue de reconnaissances in situ et complétée en fonction des retours d'expérience (accidents réels, exercices).

Elle contient les éléments qui permettront de plaquer sur le terrain, pour une section de ligne donnée ou un ouvrage particulier, l'organisation arrêtée en première partie, sans avoir à rechercher dans l'urgence, par exemple où implanter un PC opérationnel, un poste médical avancé, un point de regroupement des moyens, un hébergement, une aire de poser d'hélicoptère...

Elle contient également des éléments prévisionnels sur lesquels il convient à l'avance de s'interroger :

- . couverture opérationnelle locale : moyens spécifiques à mettre en œuvre en fonction de la nature, du type, et du degré de gravité de l'accident,
- . accessibilité en toutes circonstances (hiver notamment),
- . emplacements possibles pour des points de regroupement de moyens, des postes médicaux avancés, de postes de commandements...
- . couverture radio et qualité des radio transmissions,
- . etc...

#### **2.5 – Publication et diffusion du PSS accident ferroviaire**

Le PSS accident ferroviaire est publié par arrêté préfectoral et diffusé aux différents services et organismes intervenants ainsi qu'aux maires des communes intéressées et à l'exploitant.

Une copie est en outre transmise pour information au ministère de l'intérieur, direction de la défense et de la sécurité civiles.

#### **2.6 - Application**

Les PSS accident ferroviaire seront établis ou modifiés en tant que de besoin pour les plans existants dans un délai n'excédant pas six mois après la parution du présent texte.

Ils pourront être adaptés et complétés si nécessaire par des textes tenant compte des particularités de certaines lignes ou ouvrages ferroviaires (internationaux, localisés sur plusieurs départements ...), ces textes étant alors mis en vigueur par les autorités compétentes.

## **CHAPITRE III**

### **PRINCIPES DE BASE OPERATIONNELS**

La mise en œuvre opérationnelle du PSS accident ferroviaire repose sur les principes fondamentaux suivants relatifs à :

- l'enchaînement des différentes phases d'opération,
- la responsabilité de la direction des opérations de secours (DOS),
- la responsabilité du commandement des opérations de secours (COS),
- la responsabilité de l'exploitant,
- la mise en œuvre d'autres plans de secours,
- la diffusion des informations.

#### **3.1 - L'enchaînement des différentes phases d'opération**

En cas d'accident, l'exploitant alerte le préfet qui, en fonction des renseignements fournis, décide du déclenchement du PSS accident ferroviaire.

Cette alerte ne se substitue pas à l'alerte immédiate des services publics de secours qui vise, elle, à une montée en puissance rapide des moyens de secours alors que le PSS n'est pas encore officiellement déclenché.

Les éléments à fournir sont présentés en annexe 2

Dans l'enchaînement logique des actions à conduire, les opérations suivantes apparaissent comme essentielles.

- alerte et recueil des informations,
- gestion du trafic ferroviaire par l'exploitant,
- premières mesures de sauvegarde,
- déclenchement du PSS accident ferroviaire,
- mise sur pied et montée en puissance des PC et des moyens de secours,
- identification des intervenants (exploitant et services de secours),
- mise en œuvre des moyens de secours,
- identification des victimes,
- sécurisation du site, maintien de l'ordre, régulation routière, protection de l'environnement,
- enquêtes administratives et techniques, enquête judiciaire,
- accueil des familles des victimes,
- assistance et soutien psychologique aux impliqués, familles et intervenants (exploitant et services de secours)
- information familles, population, media,
- clôture du PSS accident ferroviaire.

#### **3.2 - La responsabilité de la direction des opérations de secours (DOS)**

La responsabilité de la direction des opérations de secours incombe au préfet territorialement compétent.

Dans le cadre du PSS accident ferroviaire, quelles que soient la ligne ferroviaire, la nature et l'ampleur de l'accident, il dirige l'ensemble des opérations de secours, d'information et de retour à la normale.

A ce titre, il prend les mesures relatives à la mise en œuvre par les différents organismes intervenants de toutes les procédures nécessaires à l'enchaînement complet des opérations de secours et à l'information des autorités.

Il fait activer les organes de direction, de commandement, et de coordination prévus au plan et nécessaires à la parfaite circulation des ordres, des comptes rendus et de l'information. Ces postes de commandement sont rappelés à l'annexe 3 de la présente instruction.

Par ailleurs, il assure les relations avec les représentants des services d'enquête technique et administrative, et/ou judiciaire si de telles procédures sont décidées.

### **3.3 - La responsabilité du commandement des opérations de secours (COS)**

Pour assurer la direction des opérations de secours, le directeur des opérations de secours est assisté du commandant des opérations de secours qui est responsable de la mise en œuvre de la phase opérationnelle des secours.

Ce commandement est attribué au service d'incendie et de secours territorialement compétent en application des textes en vigueur.

Le commandant des opérations de secours est désigné par le préfet.

### **3.4 - La responsabilité de l'exploitant**

Pour assurer la direction des opérations de secours, le directeur des opérations de secours est également assisté du représentant de l'exploitant.

Celui-ci agit comme conseiller technique en matière ferroviaire et reste responsable de la sécurité des circulations et de leur compatibilité avec la mise en œuvre du PSS accident ferroviaire.

Ces dispositions ne font pas obstacle aux responsabilités incombant à l'exploitant et à son rôle initial déterminant avant la mise en place effective du PSS accident ferroviaire.

### **3.5 - La mise en œuvre d'autres plans de secours**

Selon le type d'accident concerné, le préfet peut ordonner simultanément la mise en œuvre d'autres plans tels que le « plan rouge » en cas d'implication de nombreuses victimes, ou les PSS TMD ou TMR en cas de risques de contamination par des matières chimiques ou radioactives.

Ces plans s'intègrent au PSS accident ferroviaire ou le prolongent.

Par ailleurs les moyens de l'exploitant prévus dans son plan d'intervention et de sécurité (PIS) peuvent être mis en œuvre. A ce titre, une interface PSS / PIS sera prévue, et les moyens de l'exploitant seront répertoriés dans le PSS accident ferroviaire.

### **3.6 - La diffusion des informations**

En liaison avec l'exploitant et par information mutuelle permanente, le directeur des opérations de secours définit les procédures de diffusion des informations ainsi que leur contenu.

## **CHAPITRE IV**

### **EXERCICES**

Pour de nombreuses raisons dont notamment les impératifs de programmation des trains, il n'est pas souhaitable de paralyser trop longtemps et fréquemment le trafic d'une ligne ferroviaire.

Il est cependant indispensable que tant les services de l'Etat que ceux de l'exploitant se familiarisent et s'entraînent à la gestion des situations de crise sur les réseaux ferrés.

#### **4.1 - Les exercices partiels**

Les exercices partiels du PSS accident ferroviaire répondent à un objectif limité aux besoins d'un élément intervenant ou à une phase d'intervention.

Il peut s'agir d'un exercice d'alerte, de transmissions, d'état-major (PC), de montée en puissance de moyens, de manœuvre limitée sur des voies de service ou désaffectées.

Ces exercices n'impliquent pas d'interruption de trafic autre que celles pouvant être proposées par l'exploitant dans les plages vides des programmations de circulation ferroviaire.

La périodicité recommandée pour les exercices partiels est de un an.

#### **4.2 - Les exercices de portée générale**

Les exercices de portée générale mettent en situation l'exploitant et tous les services et organismes intervenants dans le PSS accident ferroviaire en fonction du scénario choisi.

Afin de permettre un déploiement réaliste des moyens de secours et des postes de commandement, ils mobilisent un figuratif représentatif du scénario, du matériel roulant pouvant être mis à disposition par l'exploitant.

En ce qui concerne les victimes fictives, il peut être fait appel à des participations volontaires ou bénévoles (services de l'Etat, associations, exploitant, ...). Dans ce cas, toutes dispositions doivent être prises pour leur couverture en cas d'accident imputable à l'exercice.

Ces exercices impliquent une interruption de trafic pouvant durer plusieurs heures.

La périodicité recommandée pour les exercices de portée générale est de cinq ans.

#### **4.3 - Localisation des exercices**

Afin d'optimiser ces exercices et d'en dégager des enseignements, il y a lieu de les réaliser en des points singuliers des réseaux susceptibles de présenter des difficultés particulières comme par exemple les tunnels, les viaducs, les gares de triage, les interstations de grande longueur en souterrain, les stations de grande profondeur...

#### 4.4 - Organisation des exercices

En fonction des critères définis au présent chapitre, le préfet, en concertation avec l'exploitant, arrête la thématique, la date, la durée et la localisation des exercices.

Pour certains exploitants dont le réseau s'étend sur plusieurs départements une coordination interdépartementale de l'organisation des exercices est souhaitable. C'est le cas par exemple du réseau ferré national pour lequel une même ligne peut traverser différents départements, ou encore du réseau exploité par la RATP.

#### 4.5 - Retour d'expérience

Sous la responsabilité du préfet et avec la participation de l'exploitant, un retour d'expérience est mené en vue d'une part d'améliorer l'efficacité des intervenants dans les différents domaines de la gestion de la crise, et d'autre part d'optimiser les dispositions du plan.

Un compte rendu des points importants sera transmis dans les trois mois au ministère de l'intérieur, direction de la défense et de la sécurité civiles et au ministère de l'équipement, des transports et du logement, direction des transports terrestres en vue de la rédaction des révisions du présent texte

Fait à Paris, le 27 mars 2001

*Le ministre de l'intérieur*

Pour le ministre et par délégation

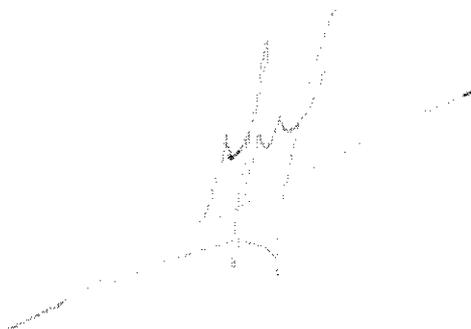
*Le directeur de la défense  
et de la sécurité civiles  
haut-fonctionnaire de défense*



*Michel SAPPIN*

*Le ministre de l'équipement,  
des transports et du logement  
Pour le ministre et par délégation*

*Le directeur des transports terrestres*



*Hubert du MESSNIL*

**EXEMPLE DE STRUCTURE POUR UN PSS ACCIDENT FERROVIAIRE****I – TEXTES DE REFERENCE ET GLOSSAIRE**

Arrêté préfectoral

Diffusion

Fiche de mise à jour

Glossaire des sigles et abréviations

Préambule :

- . Rappel des textes en vigueur
- . Evénements redoutés
- . Objet du plan

**II – CADRE GENERAL**

Présentation succincte :

- Implantation des lignes (carte de situation)
- Typologie des lignes
  - . voie unique ou double voie,
  - . type de transports : tramway, métro, voyageurs, grande vitesse, fret, marchandises dangereuses....
  - . énergie : ligne électrifiée (3<sup>ème</sup> rail, caténaire) ou non,
- Exploitant : SNCF, RATP, Métros de province, tramway...
- etc...

**III – TRANSMISSION DE L'ALERTE**

3.1 – Par le centre de contrôle de l'exploitant

3.2 – Par un témoin ou une personne qui reçoit une information

3.3 – Alerte des populations si accident pouvant engendrer des risques pour les riverains.

Pour ces trois rubriques, rôle de l'exploitant et rôle des services pour la vérification/recoupement de l'information mais également l'authentification et la redondance de la transmission de l'alerte.

Il est par ailleurs important que la terminologie désignant la localisation de l'événement soit déterminée à l'avance, unique et compréhensible par tous les intervenants (ligne, commune, PK...).

3.4 – Schéma de transmission de l'alerte. Il est recommandé que l'alerte du préfet soit redondante. A titre d'exemple elle peut lui être transmise par l'exploitant et également par le CODIS ou le CTA dès que celui-ci a été alerté. Les redondances doivent cependant être limitées afin de ne pas alourdir ou retarder le déroulement des procédures.

3.5 – Déclenchement du plan de secours spécialisé.

**IV – STRUCTURES DE COMMANDEMENT**

4.1 – Direction et Commandement

La direction des opérations de secours.

- qui
- où
- mission

Le commandement des opérations de secours.

- qui
- où
- mission

La direction des secours médicaux : soit SDIS soit SAMU, mais désigné à l'avance.

- qui
- où
- mission

L'exploitant

- qui
- où
- mission : conseiller technique DOS ET COS. ; surveillance du fonctionnement global du système ferroviaire et notamment gestion et sécurité des circulations ferroviaires.

4.2 – Organisation des secours

- Organigramme du commandement.

4.3 – Postes de commandement :

- PC Fixe – PC Opérationnel – PC Avancé (si option choisie) - (voir également l'annexe 3)
- PC exploitant

Par poste :

- qui le dirige (chef PC)
- lieu
- missions
- composition

4.4 – Communications/transmissions

Schémas des liaisons radiotéléphoniques, liaisons entre les PC notamment

4.5 – Information et gestion des familles

- Par qui
- Modalités

4.6– Information des médias et des populations\_:

- Par qui
- Modalités de transmission interne et externe des informations

#### **V – FICHES DES SERVICES :**

Une fiche par service rappelant les missions, et le répertoire des actions à mener pour remplir ces missions.

#### **VI – RENFORTS ASSOCIATIFS ET PRIVÉS :**

Définition des besoins potentiels

Procédure de réquisition, conventions...

Modalités d'intégration dans le dispositif

- VII – EXERCICES :**
- Périodicité
  - Moyens de l'exploitant et des services de secours publics
  - Retour d'expérience pour améliorer le plan

**ANNEXES GENERALES :**

- Extrait de l'ordre de base des Transmissions (OBT).
- Extrait de l'ordre Particulier des Transmissions (OPT).
- Annuaire téléphonique spécifique au PSS.

**ANNEXES SPECIFIQUES**

Elles concernent des sections de ligne ferroviaire ou des ouvrages particuliers.

Elles regroupent les éléments matériels de la mise en œuvre des secours.

Exemple pour un tunnel :

**TUNNEL DE .....**

**I – RENSEIGNEMENTS SUR L'OUVRAGE ET SES ABORDS**

- 1.1 – Localisation : commune(s) de..., sur la ligne de ... à ..., PK ... pour la tête ouest, PK ... pour la tête sud.
- 1.2 – Type de tunnel : monotube bidirectionnel électrifié d'une longueur de ... m.
- 1.3 – Trafic mixte voyageurs/fret ; pas de marchandises dangereuses ; pas de croisement fret/voyageurs.
- 1.4 – Accès par la (les) commune(s) de ... par CD...
- 1.5 – Possibilité de PC Opérationnel à ...
- 1.6 – Possibilités de PMA, poser hélicoptère, point de regroupement des moyens, hébergement ... à ...
- 1.7 – Description du tunnel : aspects/équipements qui peuvent aider les secours, ou l'inverse
- 1.8 – Points particuliers de la topographie et conséquences
- 1.9 – Cartographie (il est important que la cartographie soit établie en concertation entre l'exploitant et les intervenants extérieurs afin d'être comprise de tous), - etc...

**II – SCENARIOS D'ACCIDENT ENVISAGES**

**2.1 – Accident grave**

- Plan Rouge
- Moyens à mettre en œuvre

- 1<sup>er</sup> échelon

SP : Centres de secours de ... (personnels, engins...)

SAMU : SMUR(s) de ...

Gendarmerie/police

...

- 2<sup>ème</sup> échelon

idem ci dessus en dissociant moyens internes et externes au département, moyens particuliers.

- Moyens de l'exploitant

Quoi, pour quoi faire, et dans quels délais

**2.2 – Accident grave avec incendie : même démarche que pour 2.1....**

**2.3 – Arrêt de longue durée : même démarche que pour 2.1**

... etc ...

## ANNEXE 2

### **FORMULAIRE TYPE D'AVIS D'ACCIDENT**

#### 1 - Origine du message

- Organisme
- Coordonnées téléphoniques
- Correspondant pour relations ultérieures

#### 2 - Heure de rédaction du message

#### 3 - Destinataires

#### 4 - Identification du train accidenté

- Train de voyageurs n° ...  
    . Qualité : TGV, TER, TRN, autre (à préciser)
- train de fret n° ...
- métro, VAL, tramway ...

#### 5 - Nature de l'accident

- Rattrapage – Prise en écharpe – Nez à Nez – Déraillement – Collision avec obstacle -
- Suivis ou non d'incendie
- Incendie

#### 6 - Lieu de l'accident

- PK n° ... sur la ligne de ... à ..., département de ..., commune de ...
- métro ligne n° ..., station ..., entre les stations ...

#### 7 - Première évaluation des victimes et des dégâts

#### 8 - Mesures immédiates prises (mise en sécurité des personnes, moyens engagés...)

#### 9 - Renseignements divers

- présence de marchandises dangereuses,
- transport d'animaux,
- acte de malveillance,
- implication de tiers...

## ANNEXE 3

**ORGANES DE COMMANDEMENT, DE DIRECTION ET DE COORDINATION,**

Les PC sont les organes d'aide à la décision des responsables, DOS et COS notamment.

Chaque PC dispose d'un « chef PC » chargé de l'animer et de coordonner les actions des différents personnels.

En fonction de la nature, de la localisation, de l'importance ou encore d'autres caractéristiques de l'intervention, le Directeur des Opérations de Secours peut faire mettre en œuvre tout ou partie des postes de commandement et notamment :

- un PC fixe,
- un PC opérationnel,
- un PC avancé.

**1. - PC FIXE (DOS)**

Le PC fixe est installé à la préfecture.

Sous l'autorité d'un responsable, membre du corps préfectoral, désigné par le préfet, le PC fixe regroupe les représentants des différents services impliqués et de l'exploitant.

Les fonctions suivantes peuvent lui être attribuées :

- le renseignement : suivi de l'évolution de la situation, évaluation des développements possibles de la crise, état d'esprit de la population, réaction des élus et des responsables divers,
- le soutien opérationnel : logistique au profit des intervenants et demandes de moyens,
- la communication : les médias, les victimes et leurs familles, les personnalités importantes et notamment les élus locaux, le public,
- la synthèse : cellule de réflexion du préfet pour l'anticipation des actions futures, la préparation des décisions stratégiques, les directives en matière de communication, et le compte rendu à l'échelon supérieur.

**2 - PC OPERATIONNEL (COS)**

Il regroupe l'ensemble des représentants des services impliqués dans la coordination des événements.

Ce PC gère notamment :

- les opérations de sécurité civile,
- les opérations d'ordre public.

Le PC opérationnel est normalement placé à distance raisonnable du lieu du sinistre, si possible dans un bâtiment reconnu à l'avance (mairie, gare la plus proche, ...) et disposant ou pouvant disposer de moyens de communication tels que téléphone, télécopieur...

Il doit également permettre d'assurer les liaisons radio avec les autres PC.

### 3. - PC AVANCE

Il s'agit d'un PC de site ou de chantier.

Afin de ne pas alourdir la chaîne de commandement il n'est mis en œuvre qu'en cas de nécessité absolue, par exemple si l'intervention se déroule sur plusieurs sites ou chantiers ou si le COS estime nécessaire, pour l'efficacité de l'intervention, de disposer d'un relais au plus près du sinistre.

Il regroupe l'ensemble des représentants des services intervenant sur le site.

Il assure la bonne coordination et la mise en œuvre de moyens d'intervention du site.

Le PC avancé est situé au plus près du lieu du sinistre, mais à l'abri des éventuels effets de celui-ci.