

Sapeurs Pompiers de France

Enjeux de secours et de sécurité civile

Septembre 2013 N° 1059

www.spmag.fr

Congrès national :
10-12 octobre à Chambéry

Brétigny-sur-Orge / 91

Un train déraile...



■ Lieutenant Gilles Bissainthe / PUD Guadeloupe
Organisateur et compétiteur d'une Finat tout en hauteur...



■ Laboratoires :
les sapeurs-pompiers de demain !

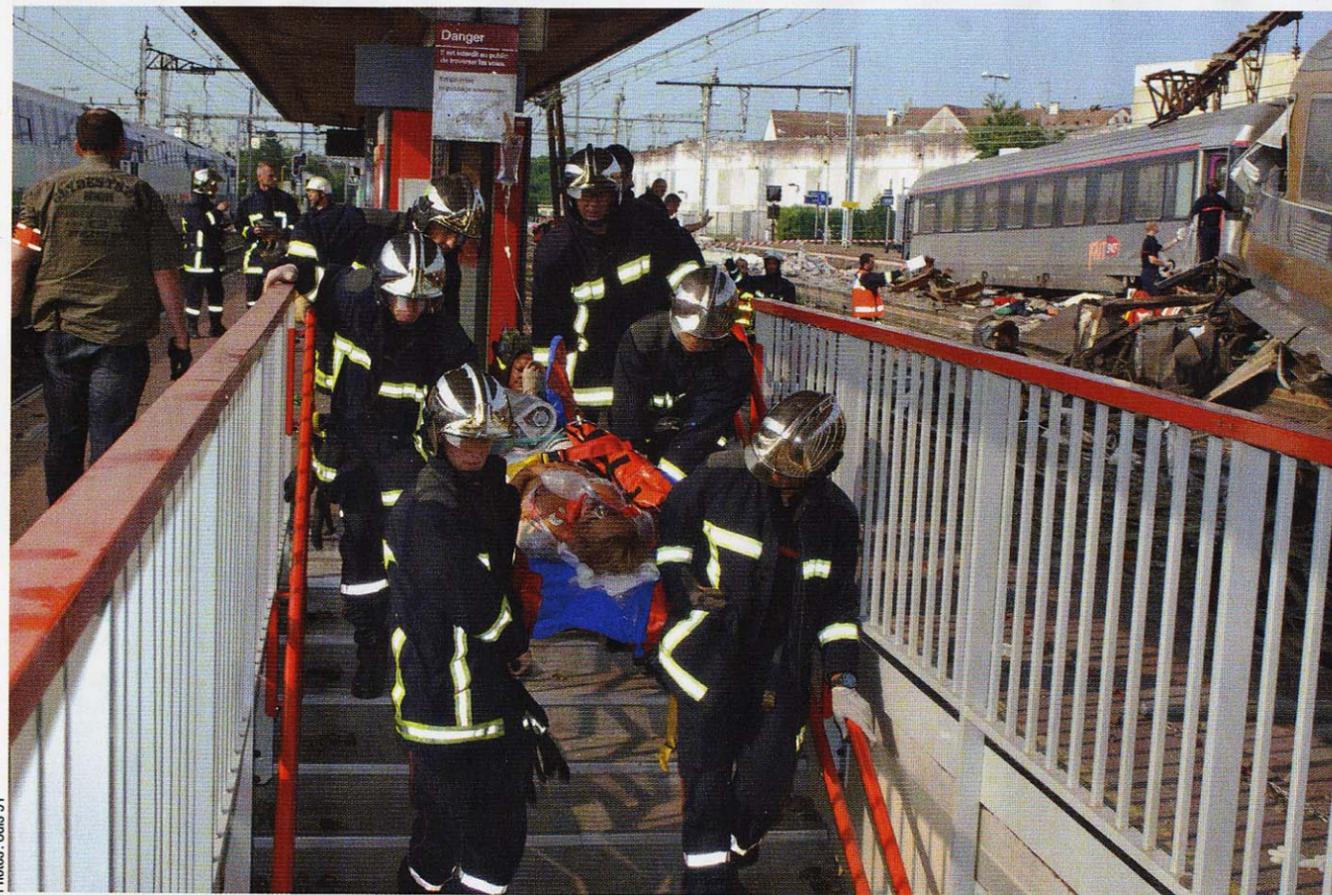
M 03864 - 1059 - F: 4,20 € - RD



Action sociale : MNSPF Assistance



Brétigny-sur-Orge : un train dérailé...



Les secours interviennent très rapidement : à 22 h 40, la dernière victime est évacuée. Au total, le bilan s'élève à six personnes décédées, neuf urgences absolues et 223 impliqués dont sept blessés légers (une septième personne succombera à ses blessures quelques jours plus tard).

Il est un peu plus de 17 heures, le vendredi 12 juillet 2013, lorsque le train corail n° 3657 parti de Paris dérailé. Plusieurs wagons se renversent et viennent s'écraser sur les quais de la gare de Brétigny-sur-Orge. Face à l'ampleur de la catastrophe, le Sdis de l'Essonne a engagé, de manière extrêmement rapide, de très nombreux personnels et moyens. Le plan Novi (nombreuses victimes) a été immédiatement déclenché. Ce terrible accident ferroviaire, qui n'est pas sans rappeler celui de la gare de Lyon survenu en 1988, s'est produit la veille de départs en congés et du 14 Juillet. Il aura des conséquences et un retentissement importants.

Il est 17 h 14, lorsqu'à environ 200 mètres des quais de Brétigny-sur-Orge, le train Intercités Paris-Limoges dérailé. Le convoi se coupe en deux. Trois wagons, sur les six que compte le corail, s'écrasent complètement sur le quai, détruisant des caténaires, du mobilier et une partie du toit. Les deux derniers wagons terminent leur course folle encastrés dans le quai de la gare, littéralement dénicheté par ce choc, d'une rare violence. « Les interventions se sont faites sur deux sites, l'un avec trois wagons, à hauteur des quais, et l'autre à 300 mètres de là, avec un wagon seul, retourné », explique le colonel Jean-François Gouy, directeur départemental adjoint du Sdis 91 et commandant des opérations de secours. « Conformément aux dispositifs

du plan Novi, nous sommes intervenus en trois phases : d'abord la reconnaissance des lieux et le secours aux blessés, puis, le tri et le regroupement des victimes et, enfin, les évacuations. »

Le plan Novi déclenché

Le hall de la gare est transformé en poste médical avancé (PMA), tandis que les personnes indemnes, mais en état de choc, sont regroupées sur le parvis, premier point de rassemblement des victimes (PRV). L'évacuation s'est ensuite très rapidement mise en place, en collaboration avec la police qui encadrait les différentes norias de véhicules de secours et d'assistance aux victimes (VSAV), d'unités mobiles hospitalières

(Samu) et d'ambulances des associations. « Tout s'est passé rapidement et dans un calme qui est à souligner. » Les hôpitaux d'Île-de-France ont été mobilisés dans le cadre du plan Blanc. Six hélicoptères ont été réquisitionnés pour transporter les cas les plus graves.

Un poste de commandement (PC) a été rapidement activé face à la gare. Outre l'engagement des moyens sapeurs-pompiers et la remontée d'informations, il a permis la coordination entre les différents services sous l'autorité de Michel Fuzeau, préfet de l'Essonne, directeur des opérations de secours. C'est en particulier au sein du PC qu'ont été arrêtées, avec la SNCF, les idées de manœuvres concernant le levage des wagons.

Dispositif

L'intervention a commencé le vendredi 12 juillet à 17 h 20 et s'est terminée pour les secours de l'Essonne le lundi 15 juillet 2013 à 9 h 15. Au total, 227 personnes seront prises en charge, avec le déploiement de 20 équipes du Smur (Samu) et 300 sapeurs-pompiers mobilisés, dont 150 du Sdis de l'Essonne. On comptait aussi des sauveteurs de la Croix-Rouge, de l'Unité mobile des premiers secours (UMPS) et de l'Association départementale de la protection civile (ADPC), soit plus de 400 personnes au plus fort des opérations.

Engins engagés

- Sdis 91 : 1 VLCC, 2 FPT, 2 VSAV, 1 Groupe commandement de site, 1^{er} échelon plan Novi, 2 RLORI – 1^{er} et 2^e échelons SD, 3 VSR, 2 unités cynotechniques, 7 VLMS.
- Renforts : 1 groupe SAV et 1 CESD BSPP, 2 groupes SAV 77, 1 CEFOR 77, 1 groupe SAV 78, 1 CEFOR 78, 2 groupes SAV 95, 1 unité SD 95.
- Moyens Croix-Rouge et Protection civile : 5 hélicos, 20 Smur, 1 CUMP.
- Groupes SAP issus des Sdis 77, 78, 95 et de la BSPP.

Secteurs

- 1 secteur « gare » et un secteur « point de rassemblement des victimes » (PRV).
- 1 secteur sud avec un deuxième secteur PRV.

Effectifs (Sdis 91)

- Nombre de sapeurs pompiers sur place : 150.
- Nombre de centres de secours engagés : 16.

En effet, 385 voyageurs se trouvaient dans le train corail qui prenait la direction de Limoges. Il fallait donc s'assurer que personne n'était bloqué à l'intérieur ou sous les wagons renversés et écrasés. Le commandant Christian Sureau, adjoint du chef du groupement Centre et chef de colonne ce soir-là, raconte : « Nous avons dû découper la tôle, écarter et scier certaines parties, ramper à l'intérieur du train, tout vérifier ». Aussi, en plus du groupe opérationnel spécialisé en sauvetage-déblaiement, deux équipes cynotechniques seront appelées pour inspecter les voitures.

Une réelle incertitude

Cette réelle incertitude sur la présence de victimes supplémentaires a mobilisé et marqué les sauveteurs et seul le levage du wagon, le samedi 13 juillet au soir, grâce à une grue de 700 tonnes venue de Belgique, a permis la levée de doute : « Sur les quais, cela aurait pu être bien



Colonel Jean-François Gouy, commandant des opérations de secours (COS)*

« Nous devons pouvoir intervenir très rapidement. »

SPF : Quelles ont été les difficultés de cette intervention ?

Col. Jean-François Gouy : Bien entendu, nous étions en site urbain, avec des conditions d'intervention à la fois complexes et difficiles. Il fallait organiser l'intervention, la prise en charge et l'évacuation des blessés, mais la difficulté ou, du moins, la préoccupation constante, était la détermination du nombre exact de victimes, notamment au regard de l'incertitude liée à la présence ou non de personnes sur les quais au moment du déraillement. Seul le levage des wagons a permis de lever ce doute.

Quels moyens avez-vous engagés pour y faire face ?

Dans un premier temps, les secours issus du centre d'incendie et de secours (CIS) de Brétigny, proche de la gare, ont été engagés, immédiatement renforcés par des moyens issus du groupement Centre. La montée en puissance du Sdis de l'Essonne a au final permis l'engagement de 150 sapeurs-pompiers et 51 moyens provenant de 16 CIS, renforcés par de nombreux moyens Samu et associatifs, ainsi que des colonnes de renfort issues de Seine-et-Marne, des Yvelines, du Val-d'Oise et de la Brigade de sapeurs-pompiers de Paris.

Quel bilan tirez-vous de cette opération ?

Face à ce type d'intervention, qui a généré un engagement massif et rapide de moyens, il est important de structurer, de sectoriser et d'anticiper, tout particulièrement en ce qui concerne l'évacuation. Cela nécessite une planification préalable des secours, qu'il faut bien entendu adapter au regard des circonstances et des spécificités de l'intervention. Je retiens également la coopération avec les autres services (police, Samu, associations, SNCF, commune). Elle s'est très bien passée, dans le respect du rôle et des missions de chacun. Cela est d'autant plus efficace que les services se connaissent et sont habitués à travailler ensemble.

*Directeur départemental adjoint du Sdis 91.



François Hollande, président de la République, et Frédéric Cuvillier, ministre des Transports, écoutent le capitaine Guillaume Pontieu, chef du centre d'incendie et de secours de Brétigny-sur-Orge, et le colonel Jean-François Gouy, directeur départemental adjoint et COS sur les lieux.



- Bonnes réactions immédiates des premiers secours engagés.
- Excellente coordination interservices, notamment pour gérer la noria d'évacuation.
- Peu de personnes sur le quai, le RER C venant tout juste de quitter les quais avant le déraillement du train Intercités.
- Accident survenu de jour, avec des conditions météorologiques favorables.
- Montée en puissance massive et rapide.



- Lieu de l'accident : centre urbain, l'accès aux voies et donc aux wagons enchevêtrés était très difficile, notamment avec du matériel lourd.
- Présence de deux secteurs distincts et donc de deux points de rassemblement des victimes (PRV), la configuration des lieux ne permettant aucun autre dispositif.
- Gestion des médias importante avec des difficultés liées, entre autres, à la polémique sur les incivilités survenues à l'arrivée des secours.
- L'incertitude sur le nombre exact de victimes. Notamment la présence ou non de personnes sous les wagons couchés en gare a été une préoccupation constante.

plus dramatique: les trains les ont littéralement fouettés. »

Au niveau de l'engagement, le centre d'incendie et de secours de Brétigny-sur-Orge, situé à quelques mètres de la gare, est intervenu très rapidement, en moins de trois minutes. Les primo-intervenants ont été particulièrement marqués par cette intervention. « *Un soutien a été apporté, avec l'aide du SSSM, aux sapeurs-pompiers touchés par la gravité de la situation* », précise le capitaine Guillaume Pontieu, chef de centre de Brétigny. Mais l'esprit d'équipe a joué et « *spontanément, les sapeurs-pompiers de repos sont revenus au centre pour nous suppléer* », ajoute le capitaine.

Un dévouement exemplaire

L'ensemble des autorités présentes à Brétigny-sur-Orge, et au premier chef le président de la République, ont souligné la réactivité, le professionnalisme et l'humanité des sapeurs-pompiers, engagés aux côtés des forces de police, des équipes médicales du Samu et du monde associatif. Jérôme Cauët, vice-président du conseil général de l'Essonne et président du Sdis 91, a également tenu « *à saluer le travail exemplaire des sapeurs-pompiers de notre département. Leur professionnalisme et leur engagement ont été déterminants. Présents presque immédiatement sur les lieux du drame, ils ont fait preuve d'un dévouement exemplaire pour secourir les victimes* ». ●

Séverine Blanc,
Comm. Sdis 91

Peut-on parler de loi des séries ?



Brétigny-sur-Orge est loin d'être un cas isolé... Les secours internationaux ont dû intervenir sur quatre accidents graves pendant le seul mois de juillet.

En 2004, la FNSPF publiait un hors-série intitulé « Accidents ferroviaires en milieu ouvert et fermé », dont l'écriture résultait de l'analyse raisonnée de 79 catastrophes survenues entre 1957 et 2003 sur des réseaux ferrés en Europe et ailleurs¹. À l'époque, l'accueil qui lui avait été réservé s'inscrivait dans la lignée des habitudes, des passions, des pressions, des critiques et des ententes organisées pour affaiblir la portée des constats qu'il dressait. Il s'agissait de montrer toute l'inutilité des mesures de prévision et de prévention qu'il préconisait.

Mais les quatre catastrophes qui se sont produites durant le mois de juillet 2013 sur les réseaux ferroviaires canadien (Lac-Mégantic, le 6 juillet), français (Brétigny-sur-Orge, le 12 juillet), espagnol (Saint-Jacques-de-Compostelle, le 24 juillet) et suisse (Granges-près-Marnand, le 29 juillet) montrent qu'en publiant ce hors-série, la FNSPF n'avait fait que jouer son rôle. Son expertise aurait mérité une écoute plus attentive !

Des risques connus... mais ignorés !

Naturellement, des voix multiples, souvent discordantes, se sont élevées pour exposer que ces quatre catastrophes résultaient de causes à la fois inhabituelles et imprévisibles. Elles ont aussi invoqué la loi des séries, une loi statistique fantaisiste utilisée pour justifier, sans expliquer, une succession de sinistres spectaculaires et rapprochés.

À Lac-Mégantic, le président de la Maine & Atlantic Railway² a déclaré : « *Nous avons une grande part de responsabilité pour cet accident. Mais nous ne sommes toutefois pas les seules personnes responsables* ». Puis, restant dans son effarante logique, il a tout simplement désigné les soldats du feu : « *Je n'ai jamais jeté le blâme sur les sapeurs-pompiers. Je crois toutefois qu'ils ont joué un rôle dans la tragédie* »³. À qui avanceraient que de tels propos ne sauraient être prononcés en France, il faut rappeler l'incendie dans le tunnel du Mont-Blanc et cette phrase d'un avocat, reprise dans un grand quotidien français, « *Il faudra bien un jour s'interroger sur le rôle des pompiers* » !

À Brétigny-sur-Orge et à Saint-Jacques-de-Compostelle, des hypothèses portant sur des attentats ont été avancées pour écarter les dysfonctionnements techniques et les fautes humaines, mais nous savons qu'elles se sont rapidement effondrées. Avant les attentats du 11 Septembre 2001, elles n'auraient jamais été émises, sauf à les appuyer sur des preuves solides.

Mais il faut rester à Saint-Jacques-de-Compostelle pour s'interroger sur les passions qui ont pris le pas sur la raison, beaucoup essayant de démontrer que les trains à grande vitesse français étaient plus sûrs que leurs homologues espagnols. Mais les lois qui régissent la physique ne s'arrêtent pas aux frontières et un train à grande vitesse qui roule à près de 200 km/h dans une courbe limitée à 100 km/h a toutes les chances d'être vaincu par les effets de la force centrifuge ! À Granges-près-Marnand, immédiatement entendue et expliquée, la faute humaine s'est imposée.

Quand l'histoire se répète

En fait, les catastrophes ferroviaires ne sont que l'une des trop nombreuses rançons du progrès. En France, leur histoire commence le 8 mai 1842 lorsque, lancé à plus de 50 km/h, le train Versailles-Paris déraile après la ruine de l'un des essieux de son remorqueur à vapeur, le Mathieu Murray⁴. Pourtant, nombreux étaient ceux qui savaient être qu'il devait être révisé... sans être entendu, le mécanicien-chef du Versailles-Paris avait fait part de ses craintes quelques minutes avant le départ du convoi !

Notons que parmi les victimes décédées⁵ figuraient le navigateur Jules Dumont d'Urville, son épouse et leur fils. Redoutable paradoxe... Après avoir navigué sur toutes les mers du monde, exploré les côtes de la Nouvelle-Zélande, retrouvé les restes de l'expédition La Pérouse et donné à la France la Terre Adélie⁶, Jules Dumont d'Urville est venu mourir sans gloire dans le déraillement du train Versailles-Paris ! Sur ce dernier, Alphonse-Marie-Louis de Lamartine (1790-1869) prononcera ces étonnantes paroles, toujours d'actualité, « *Il faut payer avec des larmes le prix que la providence met à ses dons et ses faveurs ; il faut le payer avec des larmes, mais il faut aussi le payer avec résignation et courage. Messieurs, sachons-le ! La civilisation aussi est un champ de bataille où beaucoup succombent pour la conquête et l'avancement de tous. Plaignons-les, plaignons-nous et marchons* ».

Colonel (e.r.) J.-F. Schmauch

Notes

L'auteur remercie André Horb qui, étant au Canada au moment de la survenance de la catastrophe ferroviaire de Lac-Mégantic, lui a rapporté à la presse relatant le sinistre.

1. Il semble qu'il soit épuisé !

2. La Maine & Atlantic Railway est la compagnie ferroviaire privée qui opérait le convoi.

3. Les deux citations sont extraites du journal canadien La Presse daté du 10 juillet 2013 (n° 208, page A 3).

4. Ce train était composé de deux remorqueurs à vapeur, le Mathieu Murray et l'Éclair, de 12 wagons et de trois diligences. Il transportait 750 parisiens venus assister aux grandes eaux de Versailles et pressés de regagner la capitale.

5. La catastrophe cause la mort de 55 voyageurs et en blesse très grièvement une centaine.

6. Du prénom de son épouse.

Communications Satellitaires de secours

www.plan-communal-de-sauvegarde.com

ANOUKIS développe une large gamme de moyens de communications satellitaires pour répondre aux besoins opérationnels.

Découvrez les remorques satellitaires.

Anoukis
Urgence Formation Prévention

info@anoukis.com - 09.80.34.78.74



Mobile



Fixe



Portable

Déraillement de Brétigny-sur-Orge : la BSPP en renfort

À la suite du déraillement du train de voyageurs en gare de Brétigny-sur-Orge le 12 juillet dernier, la BSPP, à l'instar de nombreux autres acteurs du secours, a été appelée en renfort pour porter secours et assistance aux blessés et aux impliqués de l'accident. Sur réquisition de l'état-major de la zone de défense, une colonne Brigade de huit VSAV, un véhicule de liaison radio, deux ambulances de réanimation, un véhicule léger médicalisé, un camion étaieement-sauvetage-déblaiement et un véhicule de liaison radio sauvetage-déblaiement ont été dépêchés sur place. Une fois sur place, les hommes de la Brigade se sont mis à disposition du commandant des opérations de secours du Sdis 91.

