

# PROCÉDURE D'INTERVENTION EN MILIEU FERROVIAIRE DES FORCES DE SÉCURITÉ INTÉRIEURE ET DES SERVICES DE SECOURS

Février 2020



La Procédure d'Intervention en Milieu Ferroviaire (PIMF) est une version réactualisée du Guide d'Intervention en Milieu Ferroviaire élaboré il y a déjà plusieurs années entre les services de l'État et SNCF.

Ce PIMF, fruit d'un travail collectif, est destiné à faciliter les missions de tous les acteurs de terrain qui interviennent sur le réseau ferré, dans les gares, dans les trains et dans toutes les emprises ferroviaires. Accidents de personnes et suicides sur les voies, objets abandonnés, alertes à la bombe, incendies sur les voies ou à proximité, voyageur malade ou blessé à bord d'un train, sont autant de situations dans lesquelles les services de l'État sont le plus souvent amenés à intervenir aux côtés des agents de la SNCF. Il est important que chacun des acteurs engagés pour traiter ces situations connaisse ses interlocuteurs et les procédures à mettre en œuvre collectivement.

L'objectif partagé avec SNCF lors de ces interventions en milieu ferroviaire est toujours double : garantir la sécurité de tous les acteurs de terrain et traiter ces incidents dans les meilleurs délais afin d'en limiter les conséquences, notamment la durée de l'interruption des circulations ferroviaires et les sur-incidents : incidents à bord des trains immobilisés (malaises de personnes fragiles, ...), descentes de voyageurs dans les voies, mouvements de foule, troubles à l'ordre public, par exemple.

Chaque acteur doit connaître son rôle, sa mission, sa responsabilité dans chacune de ces situations, en étroite collaboration avec les services de SNCF. C'est l'objectif de cette Procédure d'Intervention en Milieu Ferroviaire.

Elle vise aussi à renforcer la coordination des actions mais également à faciliter et à simplifier le travail des différents intervenants, notamment dans la prise en compte des lieux et la réalisation des actes d'enquête.

Nous nous engageons à ce que l'ensemble des représentants des services de l'État, qui interviennent aux côtés des agents SNCF, soit sensibilisé à cette Procédure d'Intervention en Milieu Ferroviaire, et aux conséquences des incidents pour SNCF et ses passagers.

**Le Général  
Christian  
Rodriguez**

*Directeur général  
de la Gendarmerie  
Nationale*

**Monsieur  
Frédéric Veaux**

*Directeur général de  
la Police Nationale*

**Madame  
Catherine Pignon**

*Directrice des  
affaires criminelles  
et des grâces  
Ministère de la Justice*

**Monsieur  
Alain Thirion**

*Directeur de la  
Direction générale de  
la Sécurité Civile  
et de la Gestion des  
Crises*

**Monsieur  
Jean-Pierre  
Farandou**

*Président-directeur  
général de SNCF*

# SOMMAIRE

LEXIQUE DES ACRONYMES.....	4
<b>OBJECTIFS DE CETTE PROCÉDURE .....</b>	<b>5</b>
<b>LES ACTEURS &amp; LEURS RESPONSABILITÉS .....</b>	<b>5</b>
Les acteurs ferroviaires .....	5
Les forces de sécurité intérieure .....	6
Les services de secours .....	7
<b>PRINCIPE D'INTERVENTION SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL.....</b>	<b>7</b>
<b>LES RISQUES FERROVIAIRES ET ÉLECTRIQUES.....</b>	<b>8</b>
<b>PROCÉDURE EN CAS D'ACCIDENT DE PERSONNE .....</b>	<b>9</b>
<b>PROCÉDURE DE TRAITEMENT D'UN OBJET ABANDONNÉ .....</b>	<b>10</b>
<b>PROCÉDURE DE DÉCISION D'ÉVACUATION EN CAS D'ALERTE À LA BOMBE .....</b>	<b>11</b>
<b>PROCÉDURE EN CAS D'INCENDIE SUR LES VOIES OU À PROXIMITÉ .....</b>	<b>12</b>
<b>PROCÉDURE EN CAS DE VOYAGEUR MALADE OU BLESSÉ À BORD D'UN TRAIN .....</b>	<b>13</b>



# LEXIQUE DES ACRONYMES

ASCT	Agent du Service Commercial Train
BMPM	Bataillon de Marins-Pompiers de Marseille
BSPP	Brigade de Sapeurs-Pompiers de Paris
CIC	Centre d'Information et de Commandement Police
CIG	Chef d'Incident Gare
CIL	Chef d'Incident Local
CODIS	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
COGC	Centre Opérationnel de Gestion des Circulations
CORG	Centre d'Opérations et de Renseignement de la Gendarmerie
COS	Commandant des Opérations de Secours
CSO	Centre de Suivi Opérationnel (BSPP)
COSSIM	Centre Opérationnel des Services de Secours et d'Incendie de Marseille
CTA	Centre de Traitement des Alertes
DACG	Direction des Affaires Criminelles et des Grâces
DCT	Directeur de Crise Territorial
DGITM	Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
DGGN	Direction Générale de la Gendarmerie Nationale
DGPN	Direction Générale de la Police Nationale
DGSCGC	Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises
DNO	Directeur National des Opérations
DNSF	Dirigeant National Sûreté Ferroviaire
OPJ	Officier de Police Judiciaire
PCNS	Poste de Commandement National Sûreté
PTS	Police Technique et Scientifique (Police Nationale)
RFN	Réseau Ferré National
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
SUGE	Surveillance Générale (Sûreté Ferroviaire)
TIC	Technicien en Identification Criminelle (Gendarmerie Nationale)

**Cette procédure d'intervention en milieu ferroviaire est le fruit d'un travail associant le ministère de l'Intérieur (DGSCGC, DGNP, DGGN), le ministère de la Justice (DACG), le ministère chargé des Transports (DGITM), SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau qui est en charge de coordonner les interventions sur le Réseau Ferré National.**

Il s'adresse plus particulièrement aux acteurs de terrain et à ceux des centres opérationnels. Il a pour but de permettre à chacun des partenaires de

bien appréhender le rôle des différents intervenants, sans remettre en cause ni les responsabilités, ni les procédures propres à chaque entité, ni leurs prérogatives, ni les référentiels communs.

Ce document constitue un cadre général. Seuls les cas d'usage les plus courants y sont décrits, il ne se veut pas exhaustif. Il est un complément aux autres textes en vigueur. De plus, certaines conventions territoriales prévoient des dispositions particulières d'application, pour une sécurité améliorée et des interventions plus efficaces.

## OBJECTIFS DE CETTE PROCÉDURE

Cet outil doit permettre à chacun des acteurs, en cas d'intervention en milieu ferroviaire, en gare, dans les trains et dans toutes les emprises ferroviaires de pouvoir rapidement consulter la procédure qu'il doit mettre en œuvre.

Le premier objectif est de **garantir que chaque acteur puisse intervenir en sécurité** dans des zones qui présentent des risques ferroviaires et des risques électriques.

Le second objectif est d'**améliorer la coordination des actions** et ainsi, de conduire chacune des

interventions de manière efficace, en traitant les incidents dans les meilleurs délais. On réduit ainsi les risques de sur incident, par exemple, les risques de descente des voyageurs dans les voies, de mouvement de foule dans les gares à fort trafic, qui auraient pour conséquence des troubles à l'ordre public.

La lisibilité des procédures liées aux cas d'usage décrits ici a été la priorité du travail de rédaction de ce document. C'est pourquoi les cas sont présentés sous forme de schéma. Chacun peut alors avoir une vue d'ensemble du déroulement de la procédure et identifier son propre rôle.

## LES ACTEURS & LEURS RESPONSABILITÉS

### Les acteurs ferroviaires

#### ➤ Le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC) :

- assure le pilotage de tout incident qui survient dans les emprises ferroviaires et qui a des conséquences sur la circulation des trains.
- désigne un Chef d'Incident Local.
- en l'absence du Chef d'Incident Local sur les lieux, le coordonnateur du COGC est l'interlocuteur unique des services de secours et d'enquête, en particulier de leur centre de commandement.
- fait assurer les mesures de protection.



### ➤ **Le Chef d'Incident Local (CIL), sur le réseau ferré national et zone des quais de gare :**

- est le représentant du gestionnaire d'infrastructure (et porte un gilet qui permet de l'identifier).
- est l'interlocuteur unique des autorités extérieures et des services de secours sur le terrain.
- fait assurer la protection des intervenants vis-à-vis des risques liés à la circulation des trains et à la présence de courant électrique haute tension (caténaïres, sous stations...).
- propose aux autorités des mesures permettant de limiter les conséquences de l'incident.

Dans le cas où l'incident n'a pas de conséquence sur le trafic ferroviaire, l'interlocuteur des autorités extérieures et des services de secours peut être un représentant de la gare ou du site concerné.

### ➤ **Le Poste de Commandement National Sûreté (PCNS) :**

- assure le suivi de la composante sûreté de l'incident.
- commande les effectifs de la Surveillance Générale pour se rendre sur les lieux si nécessaire et si possible.
- est en relation avec les services de police et de gendarmerie :
  - Service National de la Police Ferroviaire,
  - Sous-direction régionale de police des transports,
  - Services de la police nationale et de la gendarmerie nationale.

### ➤ **Le Dirigeant National de la Sûreté Ferroviaire (DNSF) :**

- pilote la gestion de la sûreté dans la crise.
- est l'interlocuteur des forces de l'ordre en cas de difficultés dans l'application des procédures.
- pilote et mutualise l'ensemble des moyens opérationnels de la sûreté ferroviaire.

### ➤ **Le Directeur National des Opérations (DNO) :**

- est le délégué des présidents de SNCF Réseau et SNCF Mobilités pour agir et prendre les dispositions prévues dans le référentiel de coordination des situations de crise du système ferroviaire. Il intervient au bénéfice de l'ensemble des acteurs du système ferroviaire et de leurs clients, de manière transparente, équitable et non discriminatoire.
- s'appuie sur les collectifs de gestion des incidents et situations d'urgence et d'astreintes, présents dans les salles de crise nationales et territoriales pour assurer ses missions.

---

## Les forces de sécurité intérieure

### ➤ **Le Centre d'Information et de Commandement de la Police (CIC).**

### ➤ **Le Centre d'Opérations et de Renseignement de la Gendarmerie (CORG).**

### ➤ **L'Officier de Police Judiciaire (OPJ) :**

- est le policier ou le gendarme qui mène l'enquête sous l'autorité du procureur de la République. Il peut faire appel, si les circonstances l'imposent, à un médecin légiste ou à des techniciens d'investigation criminelle ou à la Police Technique et Scientifique.

### ➤ **Les services de déminage.**



## Les services de secours



### ➤ Le Centre de Traitement de l'Alerte (CTA) :

- reçoit, authentifie et enregistre les demandes de secours.
- transmet l'alerte vers les centres d'incendie et de secours (CIS) territorialement compétents et disponibles en vue de l'envoi des secours.
- alerte les services publics susceptibles d'être concernés par les appels reçus.
- rend compte au Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours (CODIS) des appels reçus et des mesures prises sur le terrain en vue de l'envoi de moyens de secours supplémentaires.

### ➤ Le Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours (CODIS), (CSO pour Paris, COSSIM pour Marseille) :

- reçoit les demandes de secours.
- déclenche les moyens des centres d'intervention.
- suit l'évolution des opérations de secours.

### ➤ Le Commandant des Opérations de Secours (COS) :

- est chargé, sous l'autorité du directeur des opérations de secours, de la mise en œuvre de tous les moyens publics et privés mobilisés pour l'accomplissement des opérations de secours.
- est responsable de la sécurité de l'ensemble des intervenants durant l'opération de secours.
- en cas de péril imminent, prend les mesures nécessaires à la protection de la population et à la sécurité des personnes engagées. Il en rend compte au directeur des opérations de secours.

# PRINCIPE D'INTERVENTION SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL



## SÉCURITÉ !

Avant toute intervention sur le domaine ferroviaire, un intervenant externe doit **obtenir l'assurance de pouvoir agir en toute sécurité pour son équipe et pour lui-même**. Cette assurance doit lui être donnée par le Chef d'Incident Local, à défaut par son centre de commandement (CORG, CIC, CODIS), qu'il obtient auprès du Centre Opérationnel de Gestion des Circulations. Ce dernier communique les mesures de sécurité à respecter.



# LES RISQUES FERROVIAIRES ET ÉLECTRIQUES

## Les risques ferroviaires (extraits)

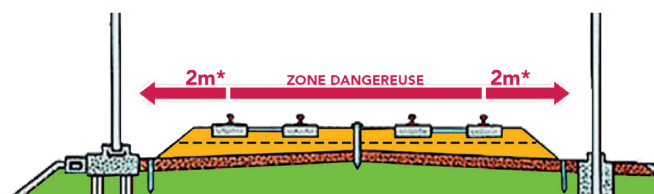
Ils sont liés à la circulation des trains et aux courants électriques, en particulier ceux de signalisation, de télécommunication ou de traction.

### LA ZONE DANGEREUSE



La largeur d'un train est supérieure à l'écartement d'une voie. La zone dangereuse est la zone dans laquelle une personne et/ou ses agrès peuvent être heurtés par une circulation ferroviaire et/ou être mis en danger par l'effet de souffle (déplacement d'air et création de turbulences au passage d'un train entraînant un risque de déstabilisation).

La zone dangereuse comporte la voie elle-même et s'étend de part et d'autre de la voie sur une distance qui est variable selon les lignes et la vitesse des trains.

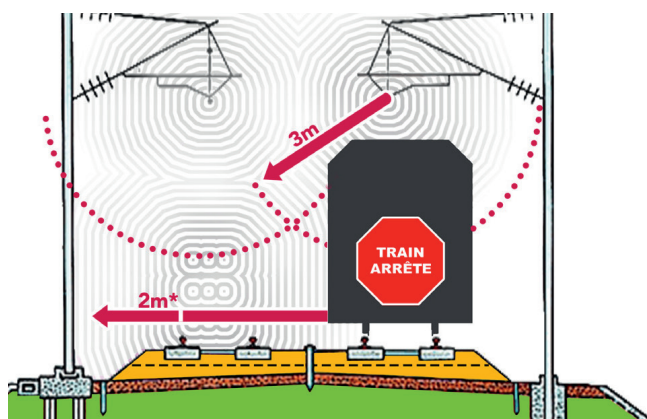


\*2,30 m sur LGV (Ligne à Grande Vitesse).

## Les risques électriques



**Tout conducteur électrique nu ou isolé et toute installation électrique doivent être considérés comme étant sous tension.**



Le fil d'alimentation aérien des engins moteurs est dénommé « Caténaire », alimenté à la SNCF en 1500V continu ou 25000V alternatif.

**Il est formellement interdit de s'approcher à moins de 3 mètres des caténaires<sup>1</sup>.**

Sans précaution formelle, ne pas tenter de poursuivre un individu qui s'aventurerait sur le toit d'un train ou d'un bâtiment technique proche d'une caténaire. Il existe même, sans contact, un risque électrique par amorçage d'arc (début du passage d'un courant électrique à travers l'air) entre un conducteur nu (caténaire...) et le corps humain.

Tout contact du corps humain avec un conducteur nu ou une pièce sous tension peut entraîner la mort par électrocution ou des effets traumatiques (tétanisation, brûlures, syncope...) plus ou moins graves par électrisation. Ce contact peut s'établir, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un objet, d'un jet continu de liquide, de gaz, soit d'une flamme.

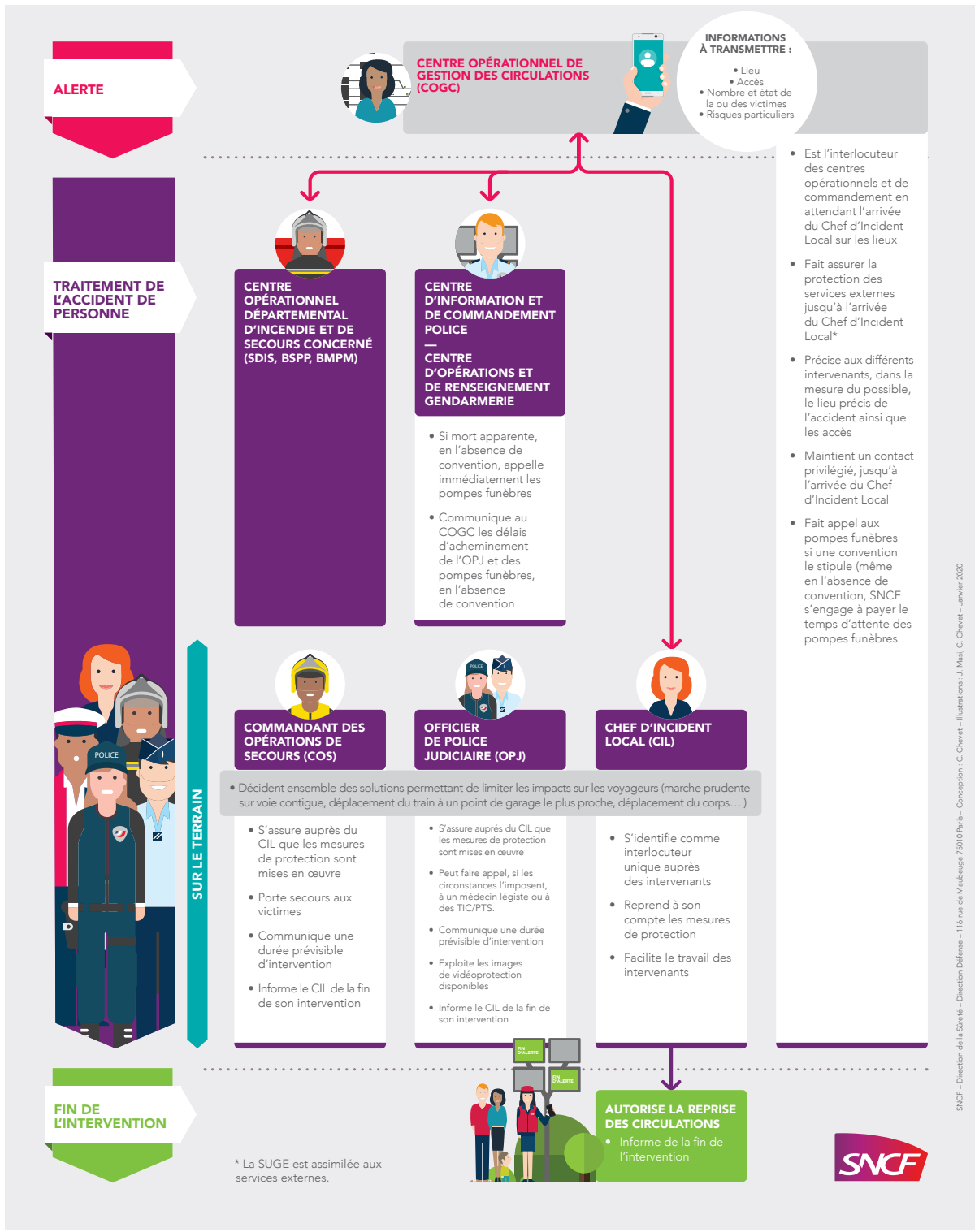
Il existe de nombreuses installations fixes de type « stations ou sous-stations électriques ». La pénétration ou les déplacements à l'intérieur de ces lieux présentent des risques importants d'électrisation ou d'électrocution.

1. Voir le document "Accidents et incidents : modalités d'intervention des services de secours sur le Réseau Ferré National".



# PROCÉDURE EN CAS D'ACCIDENT DE PERSONNE

Ce cas d'usage désigne les chutes de personnes sur les voies, quelles qu'en soient les origines supposées, ou les atteintes à l'intégrité ou à la vie, quelles qu'en soient les causes (suicide, homicide, imprudence).



SNCF - Direction de la Sécurité - Direction Défense - 116 rue de Mubange 75010 Paris - Conception : C. Chevert - Illustrations : J. Masu, C. Chevert - Janvier 2020



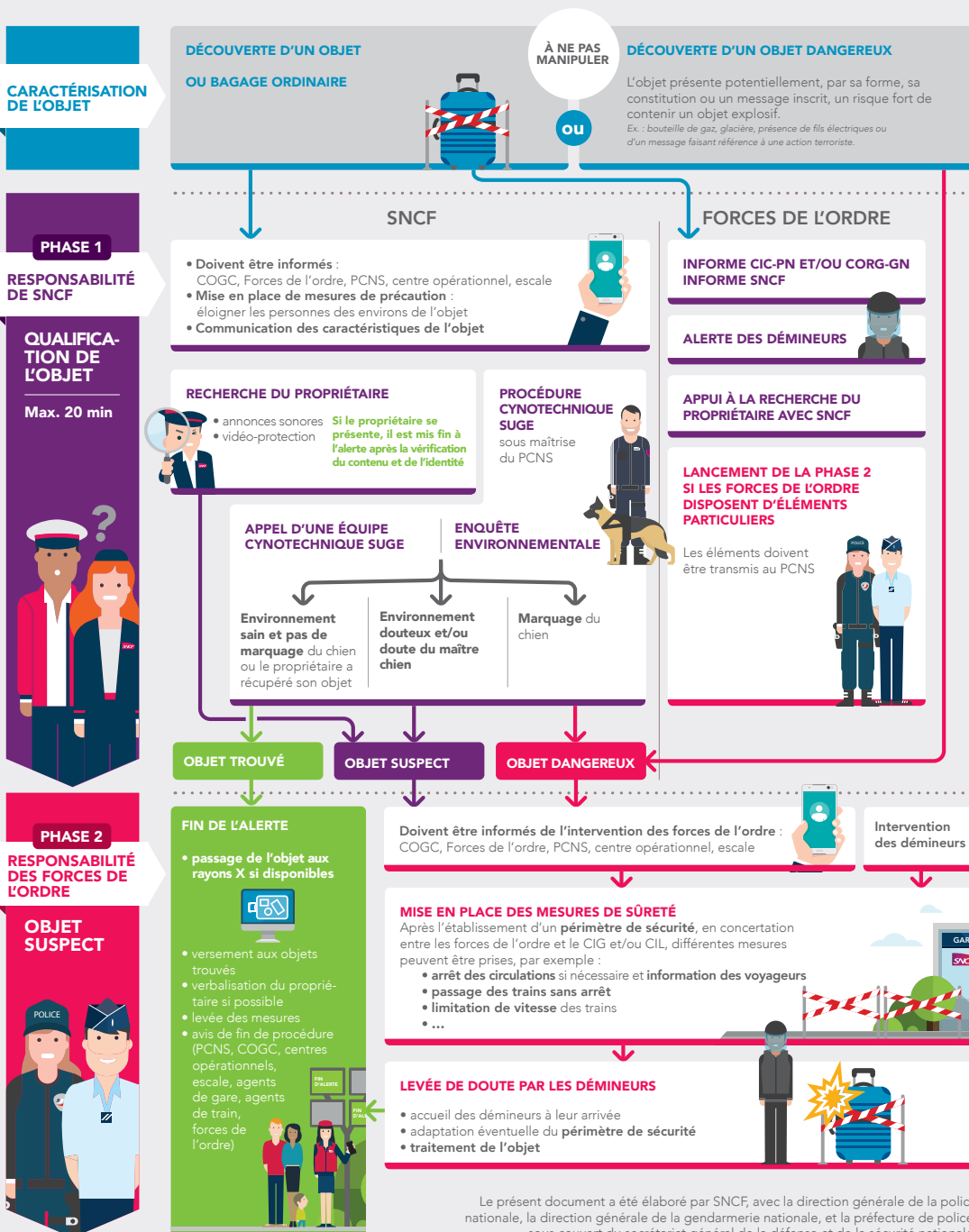
# PROCÉDURE DE TRAITEMENT D'UN OBJET ABANDONNÉ

Tout objet qui semble abandonné doit faire l'objet d'un signalement au personnel SNCF présent en gare ou dans le train ou, à défaut, aux forces de l'ordre si elles sont présentes.

**Dans tous les cas, c'est le Centre Opérationnel de Gestion des Circulations qui appelle les forces de l'ordre.**

Cette procédure s'applique de la même manière, que le premier signalement de l'objet soit fait à SNCF ou aux forces de l'ordre.

Si l'objet est un sac vide, un objet de petite taille (inférieure à celle d'un smartphone), ou un bagage ouvert dont on peut observer le contenu, la procédure n'est pas déclenchée.

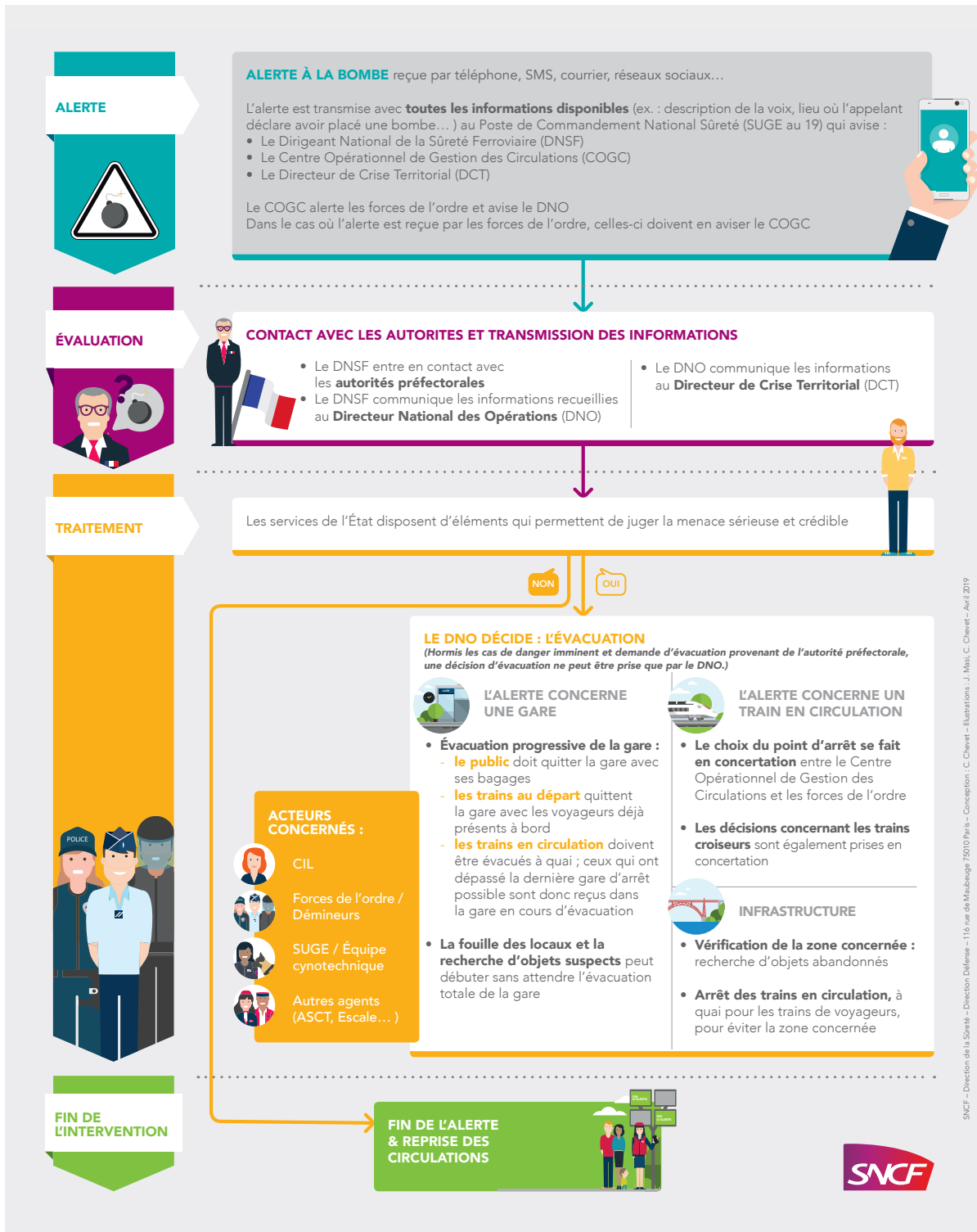


SNCF - Direction de la Sécurité - 116 rue de Maubeuge 75010 Paris - Conception : C. Chevet - Illustrations : J. Masi, C. Chevet - Janvier 2020



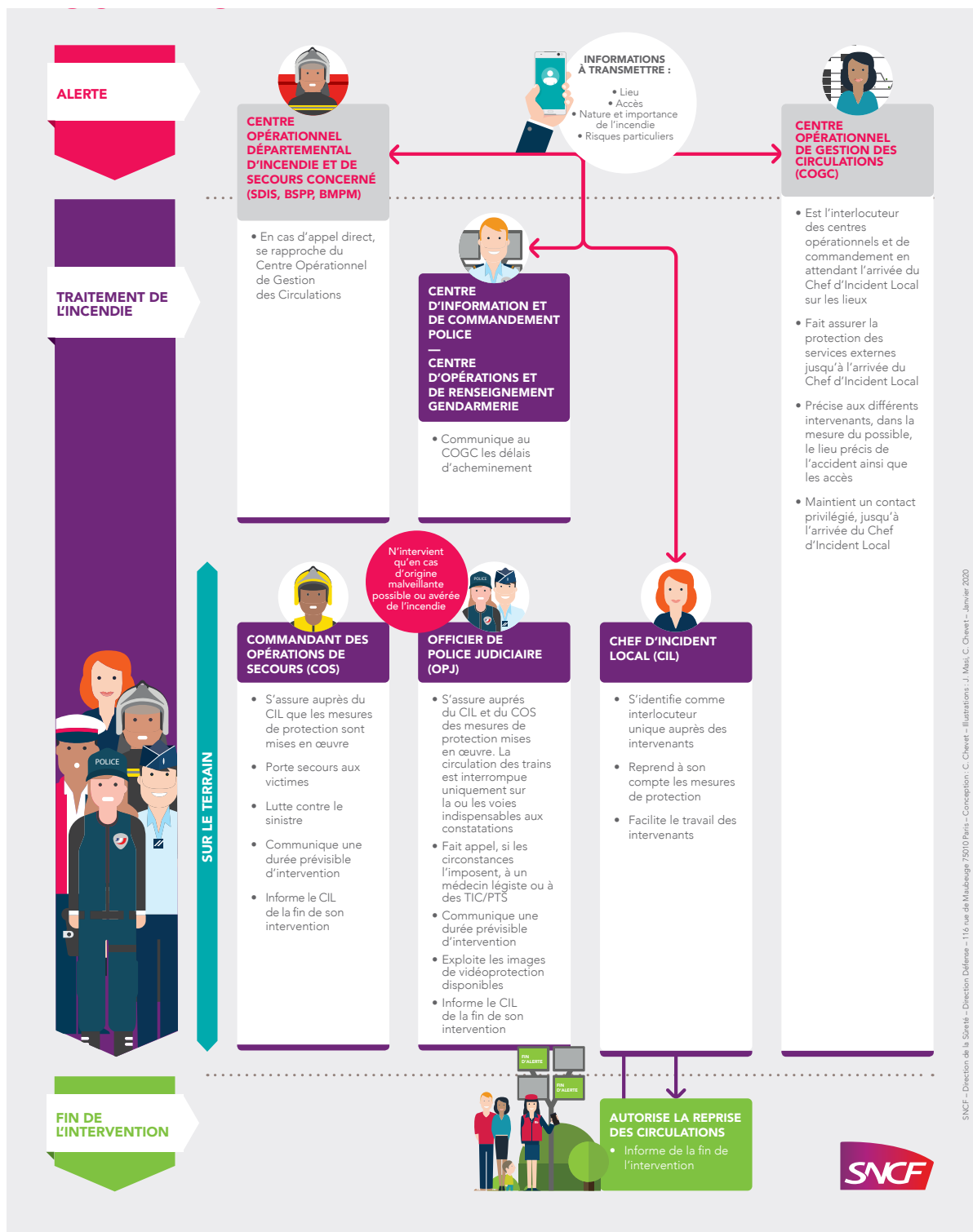
# PROCÉDURE DE DÉCISION D'ÉVACUATION EN CAS D'ALERTE À LA BOMBE

La menace peut concerner une gare, un train, une infrastructure (une voie, un ouvrage d'art... ). Une décision d'évacuation ne peut être prise que par le Directeur National des Opérations.



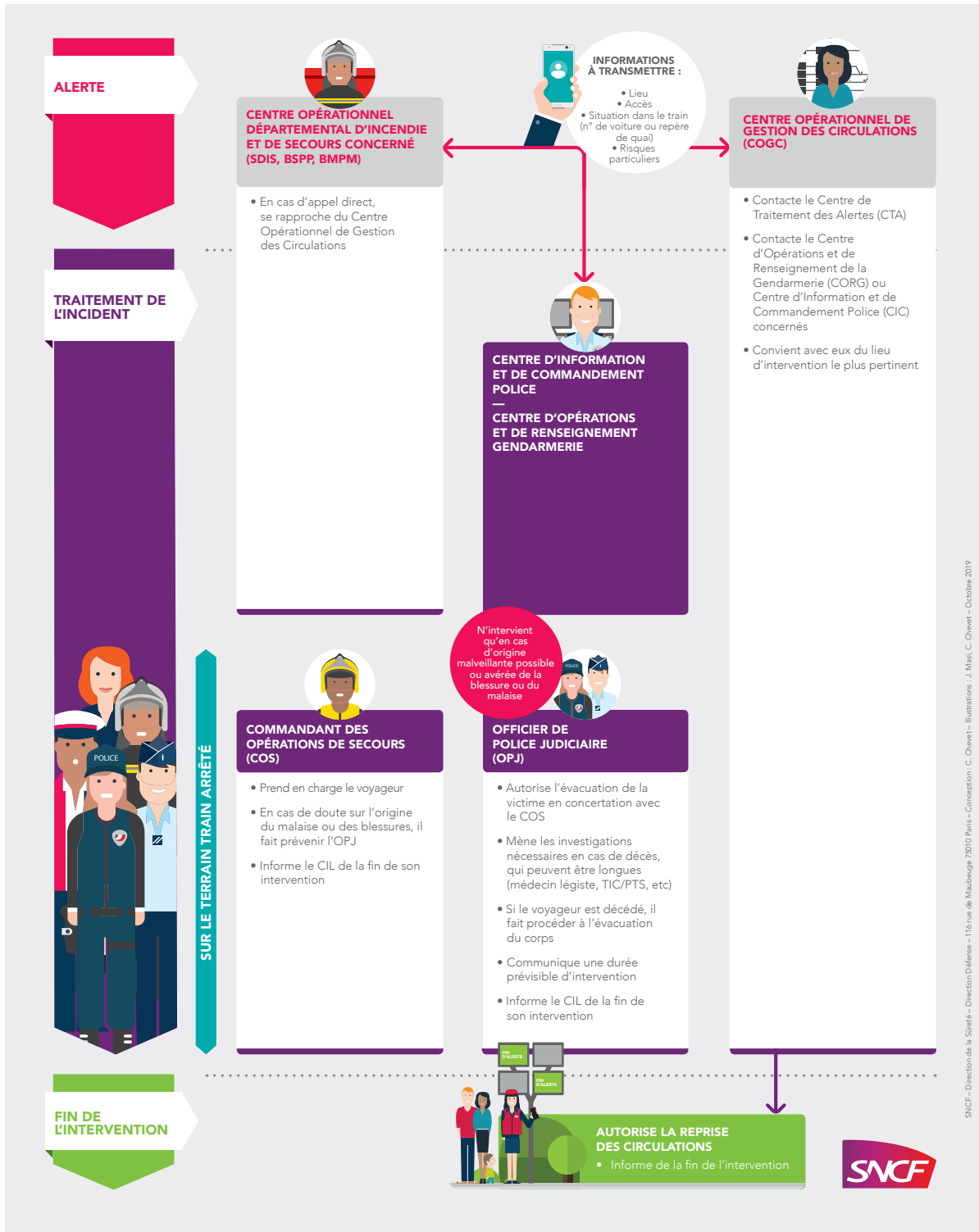
SNCF - Direction de la Sécurité - Direction Défense - 116 rue de Mubange 75010 Paris - Conception : C. Chevet - Illustrations : J. Masu, C. Chevet - Avril 2019

# PROCÉDURE EN CAS D'INCENDIE SUR LES VOIES OU À PROXIMITÉ





# PROCÉDURE EN CAS DE VOYAGEUR MALADE OU BLESSÉ À BORD D'UN TRAIN



SNCF - Direction de la Sécurité - Direction Défense - 116 rue de Maubeuge 75010 Paris - Conception : C. Chivet - Illustrations : J. Mias, C. Chivet - Octobre 2019





**SNCF - DIRECTION DE LA SÛRETÉ**

116 rue de Maubeuge - 75010 Paris

Conception-rédaction : Direction Défense / AN / Direction de la Sûreté  
Conception graphique : Céline Chevet - Crédits photos : © SNCF  
Février 2019

