

2.

RETOUR SUR L'INCIDENT DU TRAIN 117567 PARIS-PROVINS DU 31 OCTOBRE

ORIGINE ET LOCALISATION DE L'INCIDENT



- 18h57 > Alerte radio émise par le TN 117567 PE-PROVINS aux abords du KM 32 suite heurt animal, dans la forêt, pas d'accès à proximité – Accès piéton possible via PN10 au KM 31. La queue du train est située au KM32,150
- 19h13 > Ouverture salle de crise régionale
- HRE au début de l'incident (forfait technique avant constatations) : 20h30

SITUATION AU MOMENT DE L'ARRÊT DES CIRCULATIONS

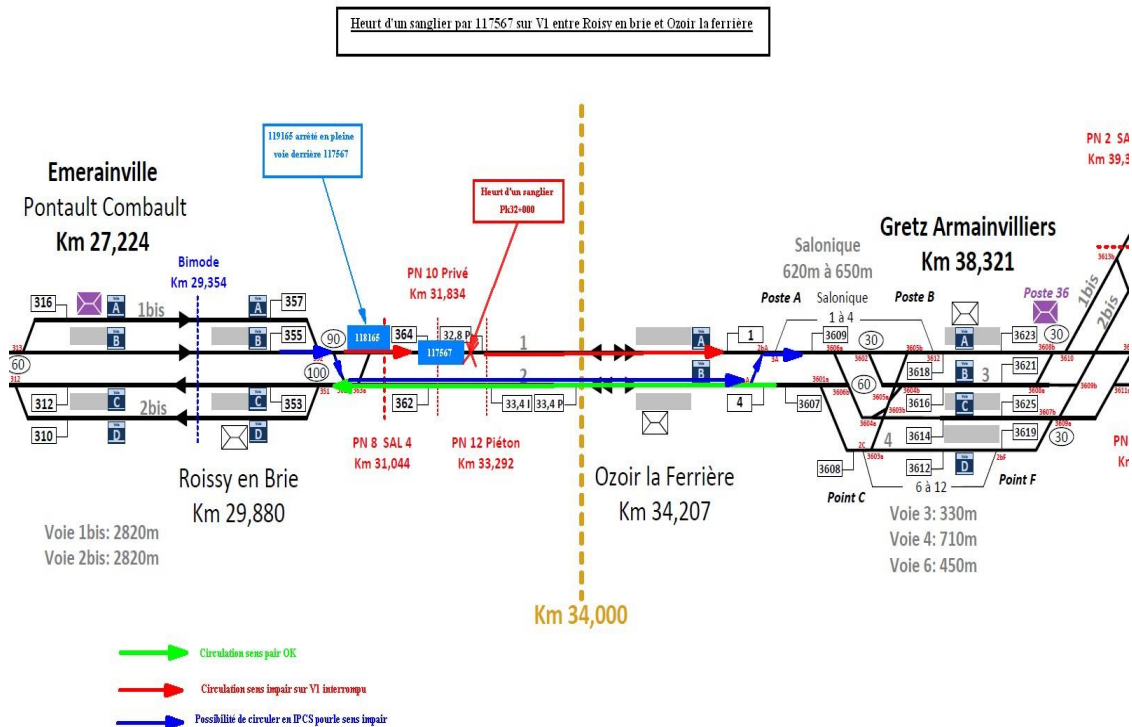
+ Circulation sens impair – trains arrêtés :

- 117567 PE-PROVINS (AGC UM3) arrêté en pleine voie (560 clients)
- 118165 HSL-TOURNAN (MI2N) arrêté derrière, en pleine voie (~1500 clients)

+ Circulation sens pair : normale

- ## + Possibilité de faire passer des trains vers Tournan, Coulommiers et Provins sur voie 2 grâce aux installations permanentes de contre-sens équipant cette section

- ## + 19h37 > Après visite de l'AGC de tête, le conducteur 117567 signale que l'élément moteur coté province est HS (fuite conduite générale) → HRE revue à 23h



LIGNE DE CONDUITE POUR LA GESTION DE LA CRISE

➤ Contexte :

- 560 clients immobilisés dans le PE-PROVINS
- Conditions d'attente : rame sous tension, chauffée, présence agent TN, agent voie, équipes SUGE - Pompiers sollicités mais en absence de malaise voyageurs, ont refusé de se rendre au niveau du train.

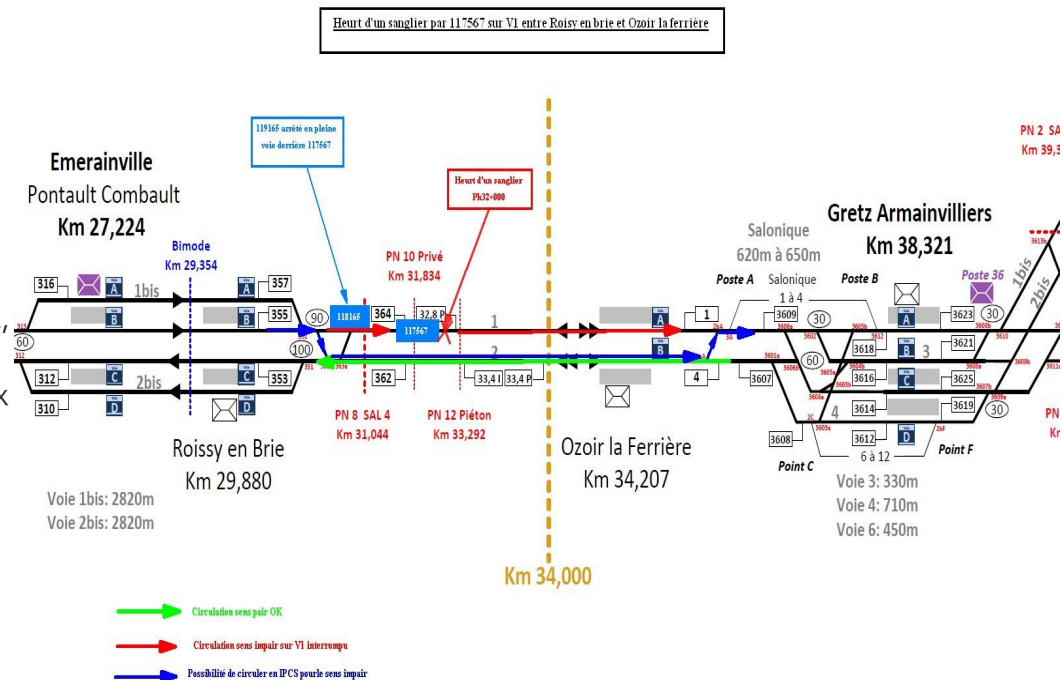
➤ Transbordement :

- Le principe d'un transbordement ou d'une évacuation est apparu dangereux et complexe compte tenu de la localisation de l'incident, en forêt, en courbe, de l'obscurité et de l'enjeu de maintenir la circulation sur la voie contigüe pour permettre aux nombreux autres voyageurs de rentrer chez eux (heure de pointe, veille d'un jour férié)

➤ Stratégie déterminée :

- mouvement à contre sens retour à Roissy pour les 2 trains, acté à 20h36,
- Transbordement des 169 passagers de l'AGC de tête dans la 2^{ème} rame – séparation de la rame accidentée

DIRECTION DES LIGNES TRANSILIEEN E, P & T4



DÉROULEMENT DE L'INCIDENT

- 21h05 > : le train 118165 est reparti à contre-sens et les clients de ce train sont à Roissy à 21h25 pour prise en charge dans la prochaine circulation pour Tournan → interruption de la circulation pendant 30 min -21h à 21h25- de la circulation V2 pour le mouvement à contrevoie
- 21h05 > Arrivée équipes SUGE supplémentaires dans le train 117567
- 21h25 > Transbordement usagers avec comptage à la sortie de la rame de tête et à l'entrée de la rame de queue dans l'obscurité totale. Des voyageurs sont debouts, mais pas compressés
- 21h35 : fin du transbordement qui s'est bien déroulé
- 21h59 > L'ADC a besoin de l'astreinte Traction relevage sur place pour effectuer la coupe
- 22h19 > Pompiers avisé pour intervention sur 117567 dès son arrivée à Roissy en Brie
- 22h21 > Avitaillement « eau » demandé pour l'arrivée du 117567 sur Roissy en Brie
- 22h46 > Rame HS passée en véhicule, essais de frein en cours
- 23h06 > Essai de frein concluant, acheminement du train vers Roissy en Brie avec vitesse limitée à 30km/h
- 23h10 > Procédure de mouvement à contre sens en cours (fin de procédure 23h25)
- 23h30 > Mis en en mouvement à contre sens du 117567 voie 1 vers voie 2 à Roissy en Brie > arrivée à Roissy en Brie à 23h59

DÉROULEMENT DE L'INCIDENT

- 00h07 Transbordement en cours 117567 vers 117585 (AGC US) – tous les voyageurs n'ont pas pu monter car rame pleine
- 00h18 > Astreinte TN commande des bus pour acheminer les 41 voyageurs qui n'ont pas pu monter
- 00h51 > 2 bus de la compagnie SETRA seront à Roissy en Brie sous 45 min pour emmener les voyageurs à Provins
- 00h54 > le train 117567 repart de Roissy en Brie pour Noisy BA via Pantin FV
- 01h23 > arrivée des bus à Roissy en Brie pour
 - 1 desserte Longueville puis Provins
 - 1 desserte omnibus Provins

NB : pourquoi une US pour le 117585 :

- *Le dernier Provins (117585, 21h46) a été retenu en gare de l'Est. Il devait être fait en UM. Mais le matériel qui devait le composer était les rames qui avaient eu le choc.*
- *Une coupe avait été prévue par le COT en gare de l'Est pour compenser la UM3 AGC HS en début de soirée, afin de prévoir le 117511 du lendemain. A ce moment-là, le rôle du dernier train Provins comme ramassage des clients n'était pas encore décidé, et la durée de l'incident n'était pas encore connue.*
- *Essai par la suite par le COT d'ajouter une rame devant coucher à Pantin, mais sans succès.*

ENSEIGNEMENTS PRINCIPAUX

- Compte tenu des risques de complications lors d'opérations de secours ou de dépannage : Priorité à la prise en charge la plus rapide possible des clients dans les trains bloqués en pleine voie : cette ligne de conduite prime sur les conséquences régularité et l'écoulement du trafic,
- Un exercice de crise sur la base de scénarios adaptés suite à cet évènement sera organisé
- Une recherche de solutions pour trouver des ressources Matériel utilisables pour les secours les axes non électrifiés sera conduite.