Scénario : incendie d'un train dans le tunnel du Simplon

Autor(en): **Baumann-Lerch, Silvia**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Zivilschutz = Protection civile = Protezione civile**

Band (Jahr): **37 (1990)**

Heft 7-8

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-367978

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Exercice avec le train d'extinction et de sauvetage de Brigue

Scénario: incendie d'un train dans le tunnel du Simplon

La probabilité des accidents de chemins de fer est faible. En revanche, la gamme d'événements théoriques est très large. En planifiant minutieusement les accidents et en s'équipant en conséquence, les CFF se sont préparés à faire face aux accidents éventuels. «Protection civile» a assisté à un exercice effectué dans le tunnel du Simplon.

L'équipe présente de la défense d'entreprise briguoise – un quart des hommes incorporés – a été mise sur pied par alarme téléphonique. Leur

Silvia Baumann-Lerch

seule information: dans le boyau de gauche, un wagon-citerne rempli de mazout a déraillé au kilomètre 5 du Simplon (tunnel de quelque 20 kilomètres de longueur).

Intervention rapide, sauvetage, intervention de grande envergure

Dans le train se trouvent déjà des membres du service de sécurité venus d'Allemagne, ainsi qu'une délégation britannique responsable des problèmes de sécurité pour le tunnel sous la Manche. C'est avec le plus vif intérêt qu'ils observent les mesures de secours prévues en Suisse pour les situations urgentes dans les tunnels. Pendant le trajet, on leur explique quelles sont les installations utilisées et ils apprennent en outre que le train d'extinction et de sauvetage va s'arrêter aussi près que possible du lieu du sinistre, toutefois en-dehors de la zone dangereuse.

C'est alors que débute la phase la plus passionnante de l'exercice: une partie des hommes se rassemblent pour étudier la situation, d'autres retirent des «entrailles» du train d'extinction et de sauvetage des conduites et commencent à organiser à grands renforts d'eau et de solution de mousse une intervention rapide pour écarter tout risque d'incendie. La scène qui se déroule dans le tunnel normalement plongé dans l'obscurité est éclairée par une lumière d'ambiance installée sur la plate-forme du wagon d'extinction.

On assiste enfin à la démonstration d'une intervention de grande envergure: deux lances à incendie – montées à l'avant et à l'arrière du toit – déversent sur l'objet accidenté 2400 litres d'eau à la minute.

Evacuation des blessés

On nous explique qu'en cas d'urgence, les éventuels blessés seraient pris en charge dans le train de sauvetage. Celui-ci dispose, entre autres, de soixante branchements pour des masques à oxygène directement raccordés aux bouteilles de gaz montées sous le train.

Comme le wagon d'extinction fonctionne de manière autonome, on peut le détacher du convoi. Ainsi, la locomotive pourrait quitter le tunnel avec le wagon de sauvetage, sans pour autant entraver le travail d'extinction ou d'autres actions de sauvetage éventuelles.

Téléphone, niches, galeries

Pour les appels urgents, un téléphone est à disposition tous les kilomètres. A intervalles de 50 m se trouvent des niches de dépôt et il y a tous les 200 m des galeries transversales – servant d'issues de secours – qui relient les deux boyaux du tunnel.

Toujours prêts à intervenir

De retour à la gare, on nous fait encore la démonstration du bouclier d'eau. Cet immense rideau abaisse la température et, en cas d'urgence, il pourrait retenir les flammes et éviter les projections d'étincelles. Dès la fin de l'exercice, les membres de la défense d'entreprise, tous vêtus en orange, se mettent aussitôt à rétablir la situation initiale: outre le rangement, il s'agit surtout de renflouer les réserves d'eau (44 000 litres) et de solution de mousse (1000 litres) utilisées.

Le train composé de wagons-citernes d'extinction et de wagons de sauvetage est sur une voie de garage au dépôt, prêt à intervenir en permanence. L'expérience montre que 10 minutes (la nuit), resp. 18 à 25 minutes (le jour) s'écoulent jusqu'à ce que le train soit prêt à partir. Il faut autant de temps pour que l'équipe requise soit installée à bord. Les membres de la défense d'entreprise – qui sont au demeurant tous en mesure d'intervenir sur la plate-forme d'extinction – travaillent habituellement dans les secteurs d'activité les plus divers de la gare de Brigue.

Aussi en cas d'incendies de forêts

A l'origine, les trains d'extinction et de sauvetage mis en service en 1977 (il y en a douze répartis dans toute la Suisse) avaient été spécialement destinés à intervenir en cas d'accidents dans les tunnels. Or, Heinz Bürki, le chef de l'office de la défense d'entreprise CFF a expliqué que, jusqu'ici, le train de secours urgent affecté au Simplon n'avait jamais eu l'occasion d'être utilisé lors d'une situation grave. Le convoi d'urgence sert aujourd'hui à soutenir les services du feu locaux. Le TES rend d'appréciables services, par exemple, en cas d'incendie dans des immeubles situés à proximité de la ligne de chemin de fer. Mais le train d'extinction et de sauvetage fait surtout ses preuves lors d'incendies de forêts et de buissons. Outre les douze exercices de tunnel organisés chaque année, l'équipe du train spécial participe régulièrement à des exercices effectués en commun avec le service du feu municipal et la défense chimique. ▲

Chapeau aux CFF pour la planification des secours urgents!

Les responsables allemands de la sécurité ont admis que, bien que les nouveaux trains de secours urgents des chemins de fer fédéraux allemands étaient bien supérieurs aux modèles suisses au niveau de leur équipement et de leurs installations, ils se disaient en revanche non seulement impressionnés par la démonstration, mais constataient également que les moyens d'intervention s'avéraient amplement suffisants. La délégation anglaise, qui est notamment chargée de la planification des secours urgents dans le tunnel sous la Manche, ne tarit pas d'éloges sur l'intervention dans le tunnel du Simplon.

A l'heure actuelle, la traversée de la Manche est assurée par trois tunnels de 50 kilomètres de long. Deux tunnels seront donc à disposition pour assurer un trafic ferroviaire dans les deux sens. Ils sont reliés par une galerie de sécurité sans rails. Cet ouvrage du siècle doit entrer en service en 1993. En période de pointe, les trains parcoureront ces tunnels tous les trois minutes! Jusqu'à huit trains circuleront en même temps dans chaque tunnel.