

Les DOSSIERS Web

Avril 2023

SAPEURS - POMPIERS
DE FRANCE

Matériel

SUR DE BONS RAILS



SAPEURS - POMPIERS
DE FRANCE

Les Éditions



† Train d'extinction et de secours suisse en route.

Trains et risques Sur de bons rails

Le train est un vecteur très usité né au XIX^e siècle. Le mode de traction du chemin de fer était alors la vapeur, avec pour carburant le charbon sous toutes ses formes. Avec des conséquences directes et indirectes (incendie et fumée) sur la faune et la flore environnant les voies ferrées. Mais, plus récemment, la voie de chemin de fer est aussi une alliée pour la lutte contre l'incendie...

Texte et photos

Lieutenant (RC) Patrice Havard,

membre d'honneur de la commission fédérale Histoire, Musées, Musiques ; ancien directeur du musée de la BSPP (1994-2005)

À l'époque, nul ne parle de protection de l'environnement, pollution, gaz à effet de serre ni de réchauffement climatique, mais d'insalubrité et d'inconfort. La fumée de combustion du charbon des locomotives devient indissociable de son image. Le charbon est envoyé dans la chaudière par la force des bras. Certaines consommaient plus de 10 kg au km en 1879. Le coke, plus cher, est rapidement remplacé par la houille. Le progrès est souvent accompagné d'inconvénients... Les « déjections » de la locomotive (escarbilles, cendres, flammèches, scories), accompagnent la

fumée, apportant le danger de feu aux alentours. Ces craintes sont fondées, le risque est rapidement révélé. Dès la mise en service, ces éléments sont repris par les journalistes. Au centenaire des premières lignes, Jean Lecoq dans sa chronique « Miettes du passé » du *Petit Journal* : « Les habitants domiciliés au voisinage de la ligne devaient s'attendre à voir brûler leur maison par les feux que vomissait le monstre » ; « les campagnes, disait-on, allaient devenir inhabitables. Toutes les maisons situées dans le voisinage des lignes de chemin de fer étaient destinées à être incendiées par les charbons enflammés qui sortaient de la locomotive ».

LES « DEJECTIONS » DE LA LOCOMOTIVE A VAPEUR (ESCARBILLES, CENDRES, FLAMMÈCHES, SCORIES) ACCOMPAGNENT LA FUMÉE, APPORTANT LE DANGER DE FEU AUX ALENTOURS.

Les escarbilles, morceaux de charbon non brûlés, encore incandescents, s'échappent du cendrier sous la grille du foyer de la locomotive et ricochent. C'est le déchet qui représente le plus gros danger pour les riverains. Les flammèches, ou étincelles, sont des petits morceaux de braises qui s'échappent de la cheminée de la locomotive. Elles sont un peu moins dangereuses, s'éteignant dans la distance de sa projection.

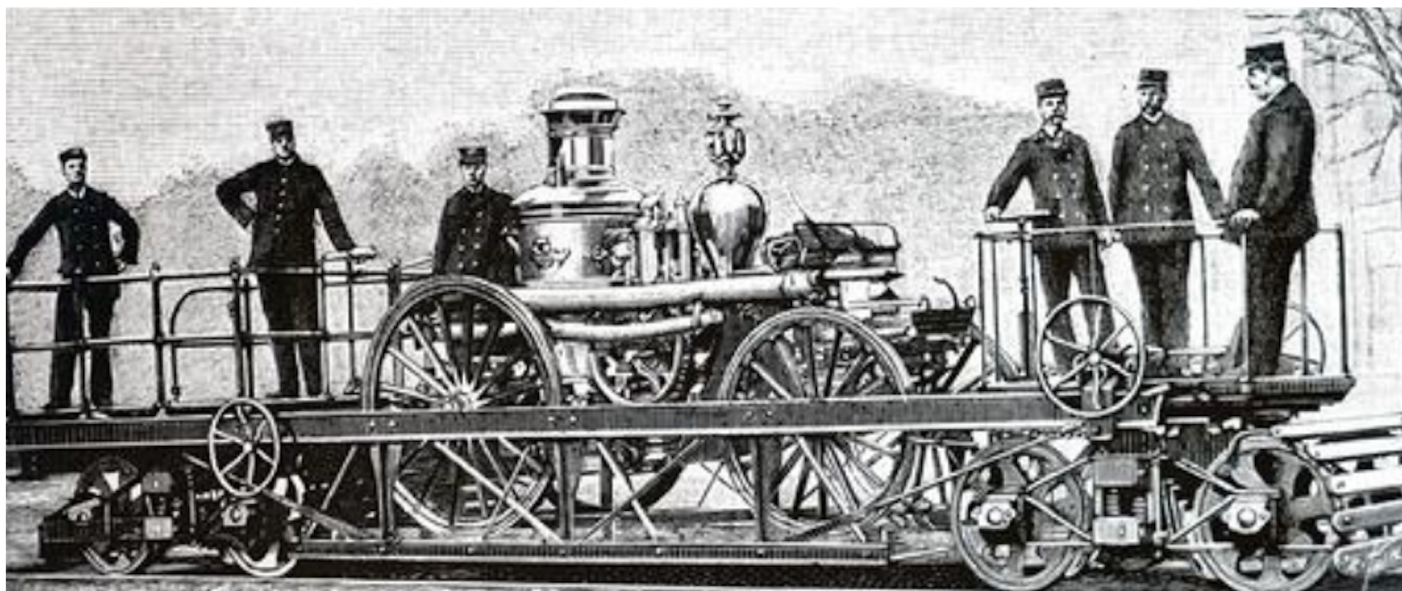
Malgré les grilles et l'entretien, l'échappée de déchets incendiaires peut déclencher des incendies aux abords des voies et présenter un risque pour des voyageurs comme pour les riverains. Le facteur aggravant est la vitesse du train. En 1840, l'ingénieur en chef de la préfecture du Haut-Rhin estime que l'échappée d'escarbilles incandescentes se produit uniquement lorsque la machine est en grande vitesse : « [...] aucune étincelle avec une vitesse moyenne de 32 kilomètres à l'heure, mais avec une de 50 kilomètres le coke était projeté au loin » ; « [...]

nous pouvons imaginer que le risque incendie gagnera lui aussi en intensité, dans un environnement dominé par la rase campagne et les forêts. Les principales plaintes liées aux incendies aux abords des voies proviennent de propriétaires forestiers ou de cultivateurs, cette théorie de la vitesse est jugée plausible. Les talus font office de véritables lignes d'incendie ». Le Haut-Rhin n'est pas seul. Les zones boisées des Landes et de la Gironde sont naturellement concernées, le bois de pin étant très inflammable.

Un incendie au hameau du Châtelard (Isère)

En mars 1857, un incendie éclate au hameau du Châtelard (Isère) après le passage d'un train de marchandises, provoquant l'incendie et la destruction de plusieurs habitations. Au mois de juillet 1896, des flammèches provenant d'une locomotive mettent le feu à un tas de paille de seigle dans la cour d'un cultivateur riverain. L'incendie gagne les bâtiments de l'exploitation et les habitations voisines. En 1904, un journaliste du Journal, Émile Gautier, détaille les ravages du feu de la forêt de Fontainebleau : « Qui n'a vu, [...] en voyageant l'été en chemin de fer, un tronçon s'allumer brusquement, comme par magie, au passage du train ? ». Un autre journaliste du Nouvelliste de Bellac, en 1934, s'émeut de la récurrence des incendies de forêt causés par les locomotives. Il explique : « Il est temps de prendre des mesures pour que les locomotives du chemin de fer avec les flammèches qu'elles lancent

par leur cheminée [...] ne puissent plus bouter le feu à nos belles et vastes étendues boisées ». On est encore loin de l'abandon des motrices à vapeur... d'après Les dernières années de la vapeur en France de Yves Broncard (1977), l'utilisation commerciale de la traction vapeur cessa définitivement en France en 1975. En 2023, la cigarette jetée en bordure d'autoroute se substituerait-elle par analogie à la traction vapeur ? Mais le train est soupçonné encore de nos jours. Le rapport 3 d'Animateur-Nature « Les causes d'incendie de forêt » mentionne : « [...] Un feu de forêt peut être d'origine naturelle (foudre ou éruption volcanique) ou humaine ; intentionnelle ou accidentelle (barbecue, mégot de cigarette, feu d'écobuage, travaux...). Il peut également être provoqué par des infrastructures (ligne de transport d'énergie, dépôt d'ordure, ligne de chemin de fer, etc.) ; la projection d'étincelles lors du passage d'un train, ou par le pot d'échappement d'un véhicule (voiture, moto...) peut provoquer un incendie ». Mais aussi sur le site gouv.fr : « Prévention des risques majeurs », qui, dans la « classification des causes dans la base de données Prométhée », après les causes naturelles (foudre) indique : « Causes accidentelles liées aux installations (catégories : ligne électrique, chemin de fer, véhicule, dépôt d'ordures...) ». Plus récemment, d'après la presse locale, le 14 juillet 2022 : « à 16 h 41 selon le SDIS 13, un train a déclenché accidentellement plusieurs mises à feu le long de sa voie ferrée dans l'après-midi. Les pompiers traitent actuellement ces



† Le ferroutage en 1876 vu dans la revue « La Nature ».



† Train de secours - Vallée de Rheidol, Ceredigion, pays de Galles, Royaume-Uni.

départs de feu au niveau de Arles, Tarascon et Graveson». « Les événements prennent par ailleurs une tournure judiciaire avec l'ouverture d'une enquête pour incendie involontaire, ce feu ayant visiblement été déclenché par un train de marchandises. Selon le maire de Tarascon, le wagon aurait "fait des étincelles" lors d'un freinage ce qui aurait provoqué le départ de feu ».

Des trains de secours

La voie de chemin de fer est aussi une alliée pour la lutte contre l'incendie (comme pour se faire pardonner), ne serait-ce pour acheminer le matériel par ferroutage. Idée déjà ancienne. En 1873, comme en témoignent des gravures et écrits de la revue *La Nature*. Cela continuait en 1900 pour transporter les pompes à bras allant aux concours de manœuvres.

Cette voie ferrée, même abandonnée, laisse quelquefois la voie aux activités touristiques de vélorail. Mais aussi pour d'autres « véhicules » similaires pour le travail appelé Draisine, du nom de son inventeur en 1837, Karl Drais, pour surveiller les voies et transporter du matériel. Les années ont permis son déplacement à bras vers une version motorisée. Ce genre de matériel a pris aussi le nom de « lorry » (petit chariot plat à quatre roues, que l'on pousse ou tire à la main sur une voie ferrée et servant à transporter des matériaux). Utilisé, entre autres, pour le transport de 108 morts et 111 blessés de la catastrophe de Vierzy le 16 juin 1972. Matériel qui fut adapté par les pompiers de Paris aux voies du métro dans les années 70-80.

En plus volumineux, il existe aussi des trains de secours. Nés des guerres et principalement la Première, il y eut des trains sanitaires avec brancards suspendus et des voitures hôpitaux. Dans les années 1950-60, il y avait dans des trains de voyageurs des brancards dans les voitures, repérés par un pictogramme blanc sur le châssis extérieur.

En France, des trains dits touristiques prennent la sécurité incendie en compte, tels celui de l'Île d'Oléron à Saint-Trojan et celui du Chemin de fer de la Vendée dont le wagonnet de la draisine est équipé d'une cuve d'eau et d'une motopompe pouvant délivrer suffisamment de débit aux lances. Les plus imposants sont les trains d'extinction et de secours (TES), peu fréquents en France, et différents des Wagons de secours de grande intervention plus orientés vers la manutention technique, mais que l'on trouve en (très) grand nombre à l'étranger, notamment en Suisse et en Russie. Ces trains interviennent sur et par le réseau ferroviaire en cas d'incidents variés.

La Suisse, en 2020, en possédait 18, notamment pour intervenir dans les tunnels. Le TES, près de 240 tonnes, peut rouler à 100 km/h et remorquer des trains voyageurs ou marchandises. Il est composé de trois modules. Le premier contient le matériel utile aux sauvetages et aux interventions, puis le wagon d'extinction avec, selon le modèle, un réservoir de 48 000 litres d'eau et 1 800 litres d'émulseurs. Ses canons à eau en cabine peuvent projeter 2 400 l/mn chacun, à 70 mètres. Enfin, le véhicule de sauvetage permet à 60 personnes de prendre place dans

Dans les années 1950-60, il y avait des brancards dans les voitures des trains de voyageurs.

un environnement pressurisé et abrité lors d'évacuations dans des tunnels. Répartis, ils interviennent 24/24 heures sur le réseau ferroviaire CFF (Chemins de fer fédéraux). Les TES assurent plus de 7 000 interventions variées chaque année. Ils sont utilisés en cas d'incendies, de pannes de train nécessitant l'évacuation de passagers, de remorquages, etc.

Les TES résistent presque à tout

Gérés par le rail suisse, ces TES peuvent presque résister à tout, comme traverser des tunnels en feu. Tous les wagons sont configurés selon des spécifications, la taille, l'équipement et la technologie adaptés à la demande.

La Russie en a plus de 300 répartis. Leur train, qui n'a pas de locomotive, a un emplacement permanent déterminé par une commission spéciale dans une gare choisie. Il n'y a pas d'autres trains à l'emplacement des équipements incendie. Il est rattaché à n'importe quel train à proximité. Les wagons sont toujours peints en rouge et marqués des deux bandes blanches et d'une inscription « train de pompiers » obligatoire. L'équipement d'incendie eau/mousse et de sauvetage est capable d'éteindre un vaste incendie et peut remplacer l'équivalent de 30 camions de pompiers. L'équipement permet à la fois la lutte contre les incendies et la récupération des produits chimiques, combustibles et lubrifiants déversés.

Le 16 décembre 2021, à l'ouverture du musée « Train des pompiers », un monument aux « héros-pompiers » à Tula, au sud de Moscou, a été inauguré. Il se compose d'un train de pompiers, d'une locomotive Diesel de manœuvre, d'un camion de pompiers Zil-130 et d'une sculpture d'un pompier avec un enfant secouru dans ses bras. Un autre véhicule spécial existe en nombre en France. Il s'agit du fourgon rail/route maintes fois décrit dans les pages de l'ancienne revue fédérale. Avec tous ces panels, peut-on dire que la vie est du rail ? ◀