

**Zeitschrift:** Zivilschutz = Protection civile = Protezione civile  
**Herausgeber:** Schweizerischer Zivilschutzverband  
**Band:** 37 (1990)  
**Heft:** 7-8

**Artikel:** Scénario : incendie d'un train dans le tunnel du Simplon  
**Autor:** Baumann-Lerch, Silvia  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-367978>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 22.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 brigoise – 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.