

ACCIDENT DE DAOURS

C.D.	25. 4.39	4	I 1°
C.A.	3. 5.39	4	-

25 avril 1939

Question II-12

Accident de Daours

(s) 4

M. LE GÉNÉRALIS - J'ai à vous rendre compte du très grave accident qui est survenu le 20 avril à l'autorail rapide 372 entre la halte de Daours et la cabine 10 de Longueau.

Il s'agissait d'un train automoteur ainsi composé : un élément moteur en tête, deux remorques et un second élément moteur en queue.

Vers 8 heures du matin, un voyageur s'est rendu compte que de la fumée se dégageait du soufflet d'intercommunication entre le 3ème et le 4ème éléments. Le contrôleur, immédiatement alerté, a fait arrêter le train qui stoppe en 500 mètres seulement, ce qui est remarquable.

Le soufflet d'intercommunication avait pris feu et il se dégageait une fumée épaisse et toxique. Sous l'action de la chaleur, les vitres des portes qui donnent sur la plateforme d'intercommunication ont éclaté, et la fumée s'est répandue dans la 3ème et la 4ème voitures.

.....

Les voyageurs qui occupaient la 3ème voiture se sont évacués sans incident dans la 2ème; les voyageurs de la 4ème ont cherché à s'en aller dans le compartiment de bagages qui se trouve à l'arrière de la voiture, mais cette évacuation s'est faite dans de très mauvaises conditions. Des voyageurs sont tombés, la porte s'est trouvée coincée et les voyageurs à moitié asphyxiés ont été bloqués. Dès l'arrêt, les agents du train, aidés par des cantonniers de la voie, ont brisé les glaces de la 4ème voiture pour pouvoir sortir les voyageurs par les fenêtres puis ont éteint l'incendie. Malheureusement, trois voyageurs étaient déjà morts et vingt-six blessés plus ou moins gravement. L'un d'entre eux est décédé le soir même à l'hôpital.

M. GRIMPET..- Comment se fait-il que les voyageurs n'aient pu passer dans le compartiment à bagages ?

M. LE PRÉSIDENT..- Ils se sont affolés, ce qui est très compréhensible, et ont bloqué la porte de communication qui s'ouvre vers l'intérieur du compartiment de voyageurs. Voici la raison de cette disposition: au delà du compartiment à bagages se trouvent le moteur et le réservoir à huile lourde. Pour protéger contre les risques d'incendie possible les personnes pouvant se trouver dans le compartiment à bagages, et leur permettre de s'échapper rapidement, on a prévu que la porte communiquant avec le compartiment à voyageurs s'ouvrirait vers l'intérieur de celui-ci.

Ce raisonnement logique a été mis en défaut dans le cas présent, puisque le foyer d'incendie était entre les deux voitures.

Comment l'incendie a-t-il pu se déclarer dans le soufflet d'intercommunication ? Il ne peut, bien entendu,

.....

M. GRIMPRET..- C'est évidemment complexe. Il y a, en effet, des cas où il serait bon que les glaces soient fixes, alors que, dans d'autres, il faudrait, au contraire, que l'on puisse les ouvrir.

M. LE DESHERAIS..- Il vaudrait mieux, je crois, prévoir des glaces pouvant s'ouvrir entièrement, mais on installe généralement des glaces qui dégagent seulement, lorsqu'elles sont abaissées, la moitié de la surface des fenêtres ; dans ce cas, il est nécessaire de les briser pour pouvoir, en cas d'accident, les victimes retirer/des voitures.

Ainsi que l'a fait observer M. GRIMPRET, on se trouve en face de conditions contradictoires.

M. ARON..- Pensez-vous que l'incendie ait été allumé par une allumette ou une cigarette mal éteinte ?

M. LE DESHERAIS..- C'est mon impression très nette. Je ne crois sincèrement pas qu'il ait été provoqué par un court-circuit.

M. LE PRESIDENT..- Permettez-moi de formuler une observation de détail. Vous avez constaté la présence de débris de cigarettes et d'allumettes dans un des soufflets. Est-ce que le nettoyage est fait d'une manière satisfaisante ?

M. LE DESHERAIS..- En l'espèce, il ne l'était pas.

M. LE PRESIDENT..- Il y a là un signe de laisser-aller fâcheux, mais je suis obligé de constater, d'autre part, que beaucoup de voyageurs jettent n'importe où leurs cigarettes et leurs allumettes enflammées. ^{Ce laisser-aller est} ~~Ces actes sont~~ criminel et l'on devrait apprendre aux enfants à ne pas se livrer à de tels actes de vandalisme.

.....

On pourrait attirer l'attention des voyageurs sur les dangers auxquels ils s'exposent en agissant de la sorte. Il est vraisemblable que quelqu'un a dû jeter une cigarette en ignition, en passant dans le soufflet d'intercommunication.

M. ARON. - C'est une véritable manie de la régie des tabacs, actuellement, que de fourrer des produits combustibles dans les cigarettes, de telle sorte qu'elles brûlent toute seules.

On pourrait peut-être demander à la régie des tabacs de peser les avantages et les inconvénients de l'opération.

M. LE PRÉSIDENT. - Il faudra étudier toutes ces questions.

être imputable aux moteurs Diesel. On a songé à la transmission électrique, mais on n'a relevé aucune trace de court-circuit ni d'échauffement anormal des câbles. Il ne paraît pas davantage possible d'en trouver la cause dans des étincelles jaillies des sabots de freins, les roues étant encapuchonnées dans un carter de protection très efficace.

J'ai moi-même examiné la structure de l'un des soufflets intacts de la rame accidentée. Il est constitué par une enveloppe externe et une enveloppe interne en caoutchouc épaisse de 10^{mm}, et entre lesquelles se trouve une toile matelassée destinée à amortir les bruits. J'ai constaté que des débris d'allumettes et de cigarettes étaient tombés sur la toile par une petite ouverture qui existe dans l'enveloppe interne en caoutchouc.

Ils étaient complètement éteints, mais il est certain qu'une allumette enflammée ou une cigarette en ignition tombant sur cette toile, qui est inflammable, ainsi que les enveloppes de caoutchouc, ont parfaitement pu provoquer l'incendie que nous déplorons.

De nombreuses questions devront être étudiées attentivement pour pouvoir tirer les leçons que comporte ce malheureux accident.

1°) Il faudra peut-être envisager d'installer des portes de communication battantes, mais ce n'est pas facile si l'on veut éviter le bruit et les courants d'air. Je me souviens qu'à la suite de communications d'incendie survenues dans les voitures de certaines ^{régions} ~~zones~~ on avait pratiqué des ouvertures dans les soufflets d'intercommunication, et installé des portes battantes; mais, en raison des courants d'air que cela a provoqués, on avait dû rétablir la situation primitive. Ce problème devra être étudié de très près.

2°) Il faudra améliorer la constitution des soufflets d'intercommunication et ignifuger les matériaux qui les composent, en évitant l'emploi de produits ^{ignifuges} ~~xxxxxxxxxxxx~~ pouvant dégager, en brûlant, des vapeurs nocives et toxiques.

D'ores et déjà, on a décidé de supprimer la toile matelassée intermédiaire entre les deux feuilles de caoutchouc, malgré son efficacité pour amortir le bruit.

Je tiens à rendre hommage à la conduite habile, rapide et courageuse de nos agents dans cet accident. Je citerai tout spécialement un cantonnier du Service de la Voie qui a pénétré à plusieurs reprises dans la voiture accidentée pour en retirer les victimes et qui a failli avoir lui-même un commencement d'asphyxie. Bien entendu, ils seront tous récompensés comme ils le méritent.

M. TIRARD. - Quel est le produit qui a dégagé des vapeurs toxiques ?

M. LE BERRHAIS. - C'est probablement le caoutchouc qui est vulcanisé.

M. GRIMPRET. - La fixité des glaces a certainement aggravé les conséquences de l'incendie.

M. LE BERRHAIS. - On a dû les briser à coups de masse, et non sans difficultés.

Il y a une masse dans chaque voiture, mais elle se trouve sous une banquette. On a longuement discuté, autrefois, pour savoir si l'on devait la mettre ou non en évidence. Nous venons de décider de l'installer d'une manière très visible.

M. GRIMPRET. - Est-il indispensable que les glaces soient fixes ?

M. LE BERRHAIS. - Je vais faire examiner ce point. Mais il n'est pas évident qu'en ouvrant les glaces avant l'arrêt de l'autorail, on ne risque pas de provoquer un courant d'air activant la combustion. Si les glaces des portes d'intercommunication ne s'étaient pas brisées, l'incendie se serait arrêté de lui-même sans avoir les conséquences très graves qu'il a eues.

Accident de
Daours

Question II. 12

(5) p. 4

M. LE BESNERAIS rend compte du très grave accident qui est survenu le 20 avril à l'autorail rapide 372 entre la halte de Daours et la cabine 10 de Longueau.

Il s'agit d'un train automoteur comprenant un élément moteur en tête, deux remorques, et un second élément moteur en queue.

Vers 8 heures du matin, un voyageur a constaté un commencement d'incendie dans le soufflet d'intercommunication entre le 3ème et le 4ème élément. Le contrôleur, avisé, a fait arrêter le train aussitôt. Les extincteurs ont été rapidement mis en batterie, mais leur action a été malheureusement insuffisante pour maîtriser l'incendie. Les voyageurs qui occupaient la troisième voiture ont reflué vers la deuxième sans difficultés ; les voyageurs de la 4ème voiture ont cherché à gagner le compartiment des bagages qui se trouve à l'arrière de la voiture, mais ils se sont bousculés, certains sont tombés contre la porte de communication, qui s'est trouvée bloquée. Dès l'arrêt, les agents du train, aidés par des cantonniers du service de la voie, ont brisé les glaces de la 4ème voiture pour pouvoir faire sortir les voyageurs par les fenêtres, puis ils ont éteint l'incendie. Il convient de rendre hommage à leur belle conduite dans ces circonstances.

M. LE BESNERAIS explique que les voyageurs, dans leur affolement, ont bloqué la porte de communication entre le compartiment des bagages et le compartiment des voyageurs qui s'ouvre vers l'intérieur de ce dernier. Il indique la raison technique de cette disposition : au delà du compartiment-bagages se trouvent le moteur et le réservoir à huile lourde. Pour protéger contre les risques d'incendie, que ce voisinage présente, les personnes qui peuvent avoir pris place dans le compartiment des

bagages et leur permettre de s'échapper rapidement, on a prévu que la porte communiquant avec le compartiment à voyageurs s'ouvrirait vers l'intérieur de celui-ci. Ce raisonnement, apparemment logique, a été mis en défaut dans le cas présent.

De nombreuses questions devront être étudiées attentivement pour pouvoir tirer les leçons que comporte ce malheureux accident:

1°) Il faudra certainement envisager l'installation de portes de communication battantes, en dépit des inconvénients que peut présenter cette transformation au point de vue du bruit et des courants d'air.

2°) Il faudra améliorer la constitution des soufflets d'intercommunication et ignifuger les matériaux qui les composent.

Il est probable que l'on ne connaîtra jamais exactement la cause de cet incendie, mais il ne semble pas que l'installation électrique doive être mise en cause. On a l'impression qu'une allumette ou une cigarette mal éteinte a été à l'origine de cet accident ; elle serait tombée dans les soufflets d'intercommunication et aurait mis le feu à une toile intermédiaire qui constitue, avec une double enveloppe en caoutchouc, la structure de ce soufflet.

Malgré l'efficacité de cette toile qui sert à amortir les bruits, son emploi a été immédiatement suspendu, en attendant la mise au point de procédés efficaces pour l'ignifuger.

M. LE BESNERAIS signale également un attentat qui a eu lieu dans la nuit du 30 avril au 1^{er} mai, contre une ligne de transport de force appartenant à la Société Nationale, attentat qui n'a pas eu de suites.

M. THIRIEZ explique qu'il a été très bien documenté sur l'accident de Daours par un de ses frères qui se trouvait dans l'automotrice accidentée.

Il n'est pas douteux qu'il est indispensable de prévoir des portes battantes, malgré les difficultés techniques que cette solution présente.

En second lieu, les gaz se dégageant du caoutchouc en combustion sont, paraît-il, particulièrement toxiques et

présentent certaines analogies avec le gaz phosgène. Des études poussées sont à entreprendre sur ce point. Il serait indiqué de s'inspirer des recherches qui ont été faites dans le domaine de la construction navale pour mettre au point un caoutchouc ignifugé spécial ne dégageant pas de vapeurs toxiques.

En troisième lieu, il ne paraît pas douteux que le nombre des victimes aurait été beaucoup plus élevé si les agents du service de la voie n'avaient, avec leurs pioches et leurs pics, brisé les vitres de la voiture accidentée.

M. LE BESNERAIS indique que l'on trouve, dans chaque voiture, une masse qui peut servir à cet usage, mais elle se trouvait dissimulée sous une banquette. Elle sera, désormais, placée en évidence.

M. THIRIEZ constate que la résistance des glaces de sécurité actuelles est un grand avantage, dans de nombreux cas. Elles sont généralement fixes, ce qui est normal, mais il serait prudent de prévoir, dans chaque voiture, une glace qui pourrait être baissée; elle pourrait être normalement plombée, pour éviter le danger d'une ouverture intempestive, mais cependant facile à manoeuvrer en cas de besoin.

M. LE BESNERAIS craint qu'étant donné la section des voitures, la glace ne puisse être baissée complètement.

M. THIRIEZ insiste sur les avantages que donnerait une aération convenable pour éviter les risques d'asphyxie.

M. LE BESNERAIS ne le méconnaît pas, mais il fait remarquer que l'aération peut également être dangereuse en risquant

.....

d'activer le foyer d'incendie. Il est certain que, si les glaces des portes de communication avec le soufflet ne s'étaient pas brisées sous l'action de la chaleur, l'accident n'aurait pas eu les conséquences tragiques que l'on connaît.

M. THIRIEZ constate qu'en l'espèce, les voyageurs atteints ont été victimes d'asphyxie, plus que du feu.

M. LE BESNERAIS fera examiner de très près tous les points qui ont été signalés.

M. LE PRESIDENT estime qu'il est en effet indispensable de procéder aux études utiles.