



# Combattre le feu, pas le climat.

Le bon sens logistique : transporter  
les camions de pompiers par le rail.



# « On lutte contre les incendies en brûlant du diesel. »

Chaque été, nos pompiers traversent la France sur l'autoroute pour affronter des catastrophes climatiques.

Leur moyen de transport ? Des camions lourds de franchissement qui consomment d'énormes quantités de carburant.



# Anatomie d'une colonne de renfort



**60 à 100**  
Sapeurs-Pompiers



**1** Groupe de  
Commandement  
(VLTT - Véhicule Léger  
Hors Route)



**4** Groupes  
d'Interventions  
Feux de Forêts  
(GIF)



**20 à 25**  
Engins lourds  
(CCFM : 2000-4000L  
d'eau, CCFS : 6000-  
13000L d'eau)

# L'épreuve de la route : 895 kilomètres d'asphalte



8 h 29 min

194,6 €

895 km

131 Kg CO<sub>2</sub>



**Théorie (ViaMichelin) :**  
8h 29 min

**Réalité opérationnelle :**  
12h 00 de trajet

## **Le Problème :**

Ce ne sont pas des routiers. Ce sont des engins de franchissement équipés de pneus agraires/mixtes qui rebondissent sur l'asphalte, rendant le trajet vibrant, bruyant et épuisant.

# L'Hémorragie financière et matérielle

## 3 500 L

Gasoil consommé par trajet Angers-Toulon.  
Consommation :  
>20L/100km.

## 160 000 €

Coût de remplacement des pneus par saison pour une colonne de 20 véhicules effectuant 4 allers-retours.  
(500€/pneu).



## Usure mécanique

Les vibrations intenses provoquent des pannes, des desserrages et des pertes de boulons en plein trajet.

# Le coût humain : le danger avant le feu



---

**Le saviez-vous ? La première cause de mortalité chez les sapeurs-pompiers est l'accident de la route, pas le feu.**

---

**Épuisement physique : Les pompiers arrivent « rincés » après une nuit blanche de conduite dans des cabines inconfortables.**

---

**Non-sens opérationnel : Affronter le feu exige 100% de ses capacités physiques. Le trajet actuel les entame avant même l'arrivée.**

# La solution : Mettre les engins sur les rails



Une proposition commune de la CGT SDIS 49 et de la CGT Cheminots.



L'objectif : Transférer les colonnes de renfort de la route vers le fret ferroviaire.



Moins de kilomètres sur route = Moins de risques, moins d'usure, moins d'émissions.

# L'infrastructure existe déjà (Coût d'investissement : 0€)

Quai Militaire, Gare d'Angers-St-Laud



## **Quai militaire opérationnel :**

Le chargement peut se faire immédiatement depuis le quai militaire de la Gare à Angers.

## **Réseau ferré national (RFN) :**

Connexion directe au réseau existant.

## **Zéro aménagement requis :**

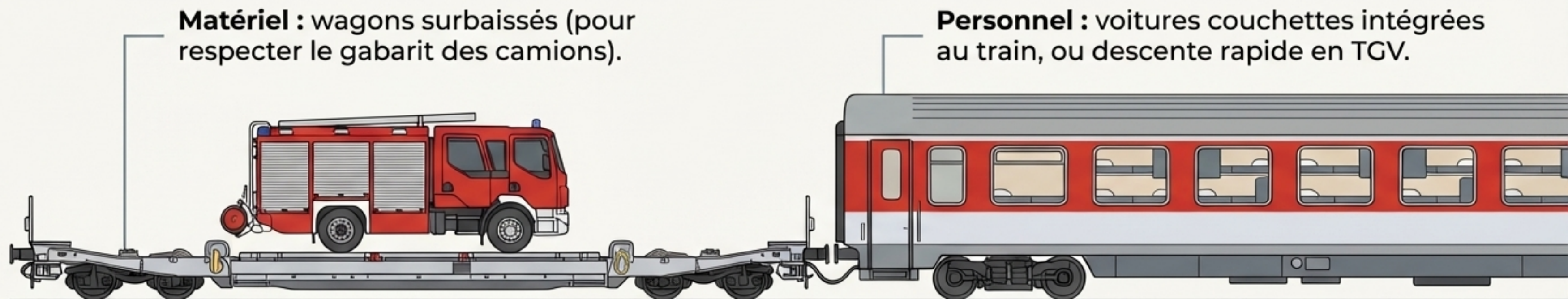
Les installations SNCF sont déjà en service et n'attendent que les camions.

# Si l'armée le fait, pourquoi pas nos pompiers ?



L'armée française utilise couramment le train pour déplacer ses véhicules lourds et préserver sa mécanique. Les services publics d'incendie et de secours doivent s'approprier cette organisation. Ce n'est pas une barrière technique, c'est une décision logistique.

# Comment ça marche : Le schéma logistique



**Matériel :** wagons surbaissés (pour respecter le gabarit des camions).

**Personnel :** voitures couchettes intégrées au train, ou descente rapide en TGV.

## The timeline (2 jours) :

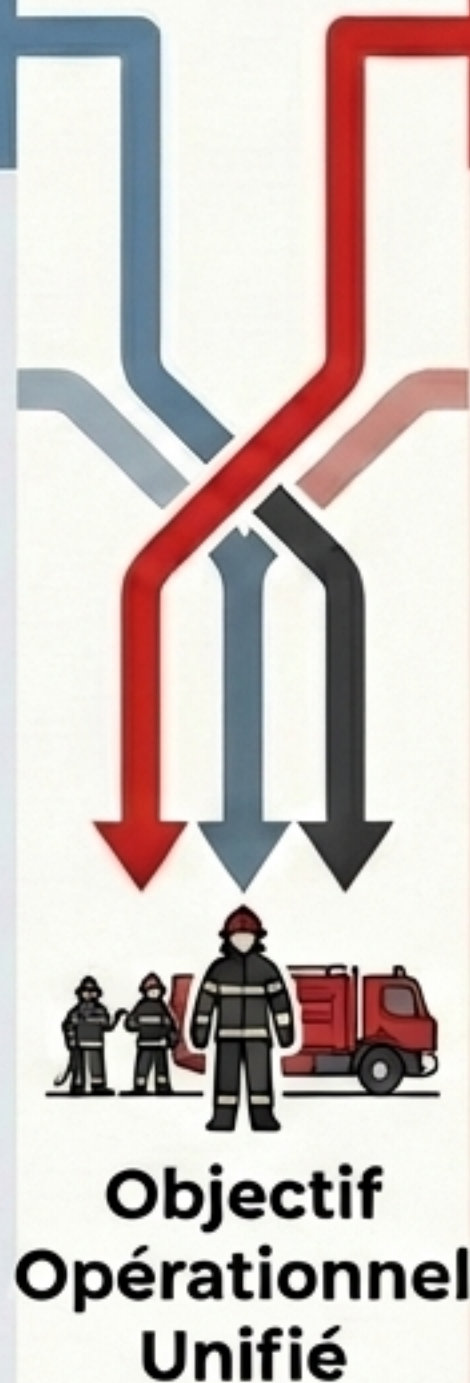
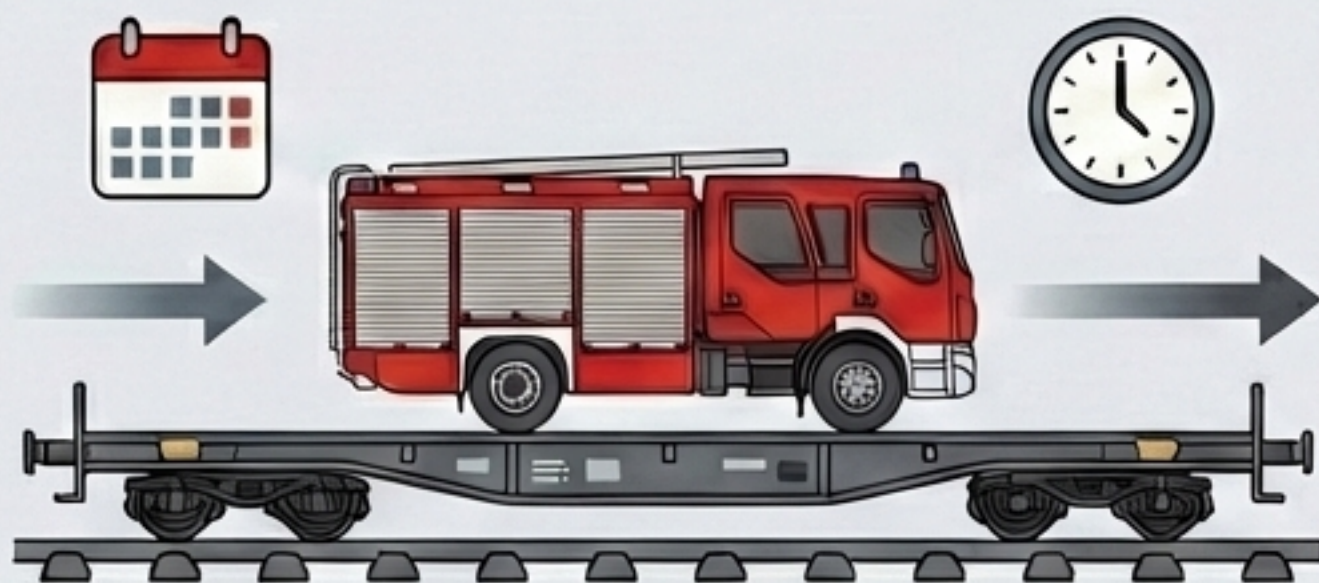


# Une flexibilité opérationnelle totale

## Mode 1 : Acheminement anticipé (Mai à Septembre)

### Périodes de risques prévisibles.

Les camions sont envoyés par fret programmés sans les pompiers.  
Prêts sur place.

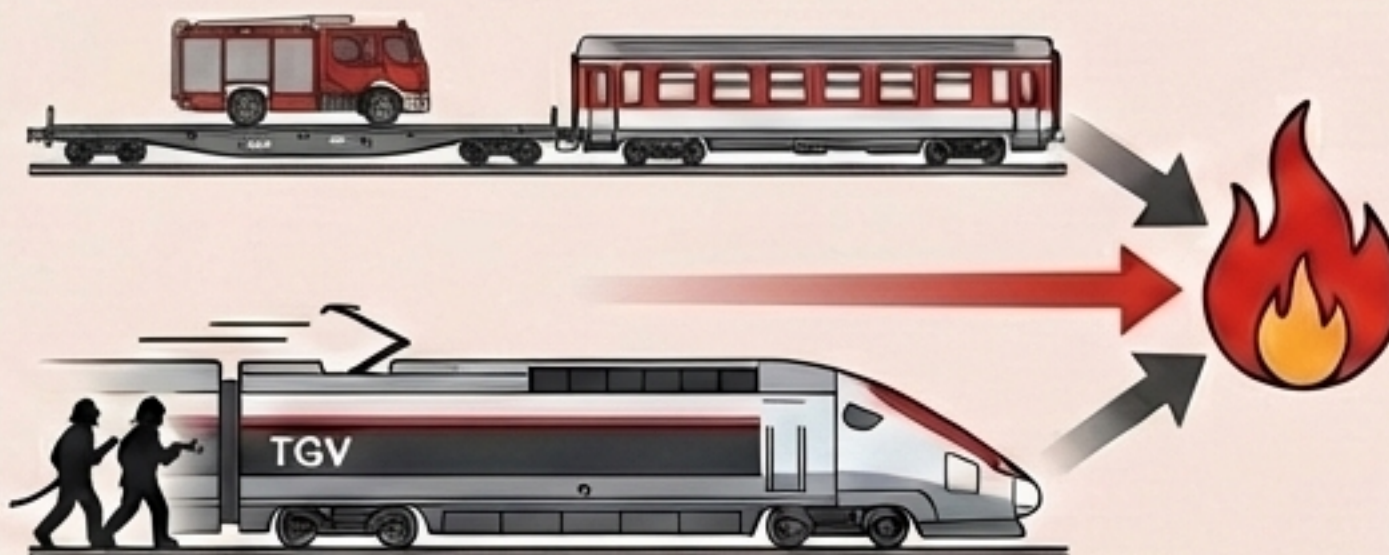


Objectif  
Opérationnel  
Unifié

## Mode 2 : Réponse d'Urgence

### Feux majeurs soudains.

Train complet (Wagons surbaissés +  
Voitures couchettes) ou camions par  
fret + pompiers en TGV.



# Le bénéfice humain : 100% opérationnels à l'arrivée



- ✓ **Zéro fatigue routière :**  
Fini les nuits blanches derrière le volant dans un habitacle assourdissant.
- ✓ **Repos garanti :**  
Les personnels dorment et se préparent dans des voitures couchettes.
- ✓ **Efficacité maximale :**  
Les équipes peuvent être engagées sur le feu ou en mission de surveillance dès la seconde où elles posent le pied au sol.

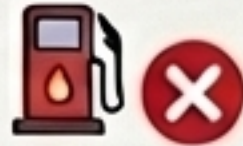
# Le Bénéfice écologique et économique

## Route vs. Rail

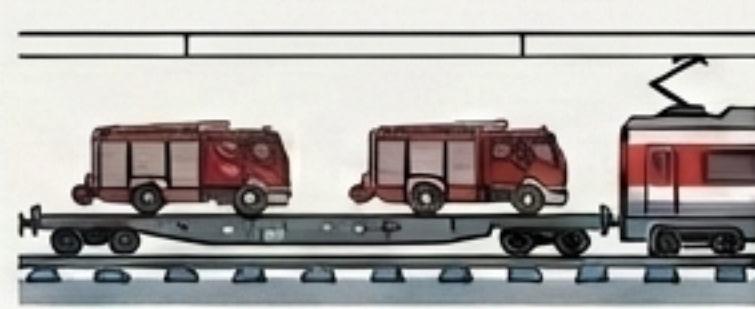
### 🌿 Écologie (CO2 élevé)



20+ camions diesel,  
3 500L de carburant/voyage.  
Émissions élevées.



### 🌿 Écologie (bas carbone)



Fret ferroviaire électrique.  
Émissions drastiquement  
réduites.  
Énergie propre.



### 💰 Économie (coût élevé & usure)



Usure rapide du matériel.  
Coûts de maintenance élevés.  
Perte financière.



### 💰 Économie (économies & durabilité)



Préservation du matériel.  
Investissement long terme.  
Économies significatives.



- ✓ **Choc Écologique** : Le fret ferroviaire émet drastiquement moins de CO2 par tonne transportée que 20 camions diesel engloutissant 3 500 litres de carburant.
- ✓ **Sauvegarde du Matériel** : Des dizaines de milliers de kilomètres épargnés sur des mécaniques spécialisées coûteuses.
- ✓ **Réinvestissement budgétaire** : Les 160 000 € jetés dans l'usure des pneus peuvent être alloués à de véritables ressources de sauvetage.

# Il ne manque que la volonté politique



**C'est une question de préparation et d'organisation.  
Les services publics doivent reprendre l'initiative.**

# Un projet de bon sens

**Respectueux**  
(de la santé et de la vie  
de nos pompiers)

**Écologique**  
(baisse massive de  
l'empreinte carbone)

**Économique**  
(fin du gaspillage  
pneumatique et mécanique)

**Efficace**  
(des troupes fraîches  
et parées au combat)

📍 Adresse : 14 Place Louis Imbach, 49100 Angers ✉ Email : [syndicat@cgt-cheminots-angers.fr](mailto:syndicat@cgt-cheminots-angers.fr) 🌐 Site internet : <https://cgt-cheminots-angers.fr>

**Soutenez l'initiative Fret SNCF - Pompiers. Passons de l'idée à l'action.**