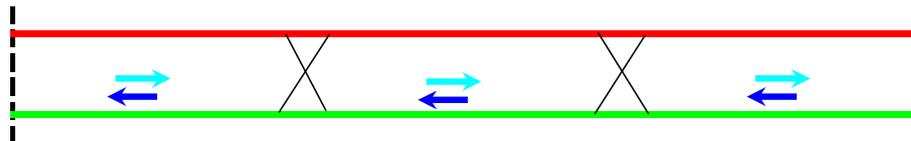


Phase 1 : Incendie mission 7340 navette camions intervalle 4

17/01/15	12h23	Alarmes incendie tunnel mission 7340 navette camions intervalle 4 Fermeture immédiate des 2 tunnels et suspension de l'exploitation.
	21h55	Début de la phase dilution de l'air du tunnel sud intervalles 1 + 3 + 5 par des navettes Eurotunnel (du fait de leur gabarit par rapport à la section du tunnel). Tunnel nord fermé à l'exploitation.



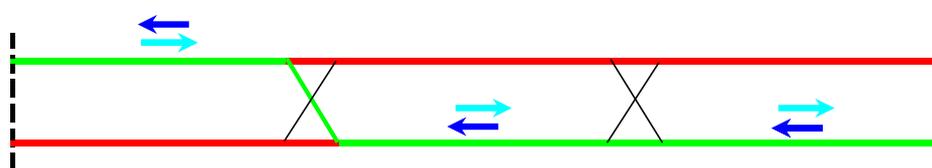
Passage de 7 navettes Eurotunnel à vide (clapets d'air conditionné fermés) avec Rapport systématique sur l'atmosphère en tunnel jusqu'à avis favorable de condition d'exploitation des conducteurs.

18/01/15	03h00	Fin de la phase de dilution de l'air dans le tunnel sud par des navettes.
	03h45	Reprise du service commercial uniquement dans le tunnel sud.

7 navettes commerciales circulent dans le tunnel sud de 3h45 à 06h16 puis le 1^{er} Eurostar entre en tunnel à 06h25.

Phase 2 : Caténaire détendue intervalle 1 sans présence de train.

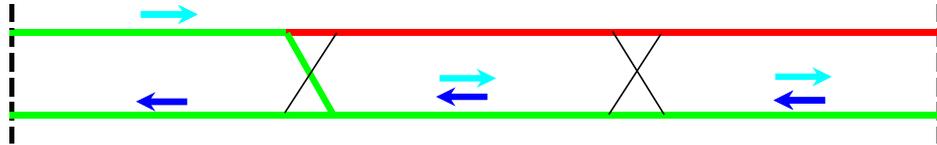
18/01/15	09h29	Caténaire détendue intervalle 1 sans présence de train. Disjonction du tunnel sud. Réarmement du disjoncteur puis disjonction immédiate sur détection de défaut.
	09h35	Une zone basse (défaut de voie) dans l'intervalle 1 permet de suspecter ce tronçon comme en défaut.
	09h53	L'intervalle 1 est condamné pour inspection par les techniciens.
	10h30	Le Directeur d'astreinte autorise la remise en exploitation de l'intervalle 2. L'exploitation se poursuit avec les intervalles 2,3 et 5.



L'inspection de l'intervalle 1 permet de constater la caténaire détendue d'une section élémentaire de caténaire.

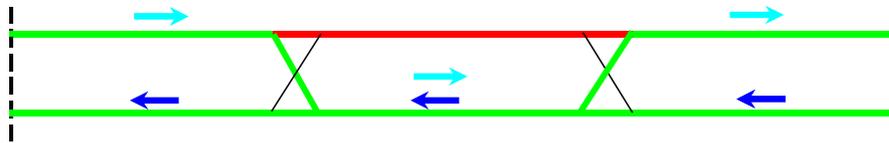
Phase 3 : Reprise de l'exploitation de l'intervalle 1.

18/01/05 21h50 Reprise de l'exploitation dans l'intervalle 1 à la suite de la réparation de la caténaire. Seuls les intervalles 4 et 6 sont fermés à l'exploitation.



Phase 4 : Reprise de l'exploitation de l'intervalle 6.

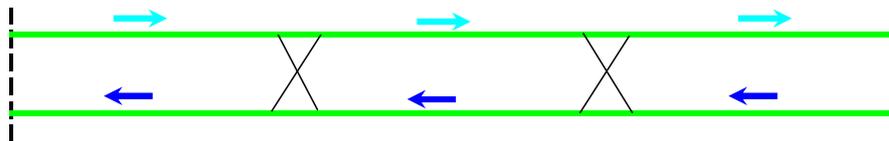
19/01/15 05h45 Reprise de l'exploitation l'intervalle 6 (qui servait à évacuer le train incidenté vers le terminal France).



Exploitation de 9 navettes dans cet intervalle avant le passage du 1^{er} Eurostar.

Phase 5 : Reprise de l'exploitation de l'intervalle 4.

20/01/15 23h00 Autorisation du Directeur d'astreinte de tester l'intervalle 4.



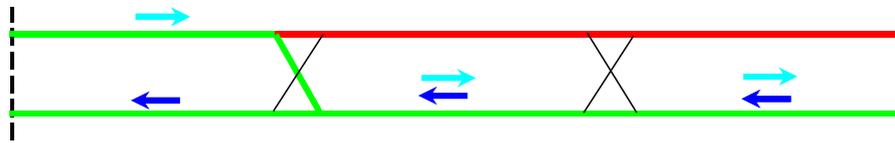
2 navettes vides franchissent l'intervalle, la 1^{ère} à une vitesse de 60km/h, la 2nd à 100km/h.

23h50 Le Directeur d'astreinte autorise l'exploitation de l'intervalle 4.

Phase 6 : Défaut électrique avec présence de train intervalle 4.

21/01/15 00h05 Disjonction du tunnel nord avec l'impossibilité de réarmer le disjoncteur en raison d'une détection de défaut. Le conducteur de la mission 7572, 3^{ème} train à franchir l'intervalle 4 depuis les travaux de l'intervalle 4 et 1^{ère} mission commerciale, informe le RCC de la caténaire tombée devant et sur son train. Les intervalles 4 et 6 sont condamnés du fait de la défaillance caténaire au niveau de l'extrémité de l'intervalle 4 et cross over France.

Poursuite de l'exploitation dans les intervalles 1, 2, 3 et 5.



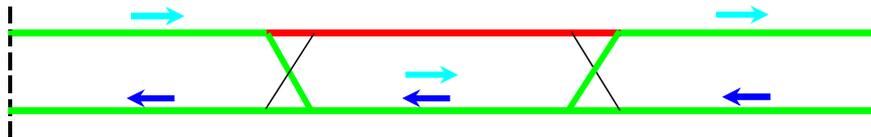
Phase 7 : Reprise de l'exploitation intervalle 6.

22/01/15

11h30

Autorisation d'exploiter l'intervalle 6 qui servait à l'acheminement des trains travaux et train d'évacuation pour la mission 7572.

Poursuite de l'exploitation dans les intervalles 1, 2, 3, 5, 6.



Phase 8 : Reprise de l'exploitation intervalle 4.

22/01/05

15h00

Autorisation du Directeur d'astreinte de tester l'intervalle 4 comportant une restriction à 100 km/h entre les PK 42.76 et 45.32.
3 navettes à vide empruntent l'intervalle à 30km/h puis 60km/h puis 100 km/h avec un caténariste à bord.

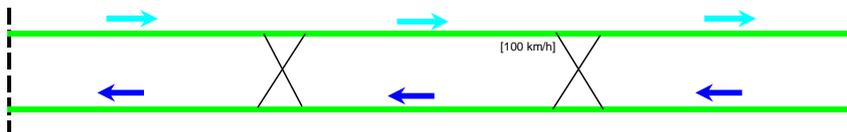
L'intervalle 4 est ensuite consigné pour une inspection visuelle des éléments caténaire.

17h30

Un Eurostar vide 9136 emprunte l'intervalle.

17h44

Autorisation du Directeur d'astreinte d'exploiter l'intervalle 4 comportant une Restriction à 100 km/h entre les PK 42.76 et 45.32.



Phase 9 : Défaut électrique avec présence de train intervalle 4.

22/01/15

19h36

Disjonction du tunnel nord avec l'impossibilité de réarmer le disjoncteur en raison d'une détection de défaut.

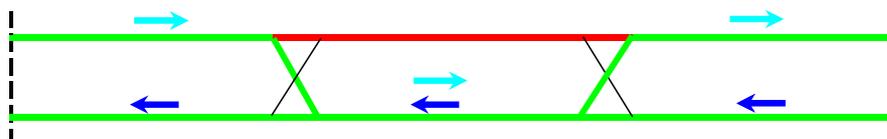
Les conducteurs ne rapportent pas d'anomalie particulière.

Reconfiguration électrique pour un essai concluant de réalimentation des navettes situées en amont de la zone préalablement incidenté de l'intervalle 4.

Les rebroussements des trains sont organisés.

Une recherche de défaut électrique permet d'isoler la zone incidentée.

L'intervalle 4 est condamné pour travaux. Exploitation des autres intervalles.



Phase 10 : Reprise de l'exploitation intervalle 4.

23/01/15	07h00	Autorisation du Directeur d'astreinte de tester l'intervalle 4 après un contrôle approfondi des équipements. Restriction de vitesse à 100km/h dans la zone incidentée entre les PK 42.76 et 45.32 jusqu'à nouvel avis. 2 navettes à vide empruntent l'intervalle à 60km/h puis 100 km/h dans la zone incidentée.
	11h30	Autorisation du Directeur d'astreinte d'exploiter l'intervalle 4. 10 navettes circuleront dans l'intervalle 4 avant le 1 ^{er} passage d'un Eurostar à vide 9016.
