SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

DIRECTION DU MOUVEMENT

STATISTIQUES

ACCIDENTS

INSTRUCTIONS

S.N.C.F.

DIRECTION du TRANSPORT

Dossier

E X T R A I T

du Mémento n° 2/73

C.D.T. du 21.3.1973 - TR 4 C - TR 4 D

Question n° 11 - Etablissement d'une statistique unique à adresser à la direction du Transport concernant les fautes de sécurité commises par les agents des gares et les agents de conduite

Deux statistiques sont adressées par les régions à la direction du Transport concernant les "fautes de sécurité" :

1°) Le relevé des incidents dus à l'inobservation par les mécaniciens de la de la signalisation et de la réglementation de sécurité.

Il s'agit d'un relevé mensuel donnant, date par date, pour chacun des incidents pris en statistique par les dépôts une analyse résumée des faits.

Il a été conçu pour permettre de suivre plus précisément la qualité du travail du personnel de conduite.

2°) La statistique des incidents, accidents et fautes dans l'application des règlements de sécurité, à la charge du personnel des gares ou d'accompagnement des trains.

Cet état, semestriel, permet à la direction T de suivre, par "grandes familles" d'incidents, portant sur l'ensemble des dispositions réglementaires appliquées à l'occasion de la circulation des trains ou de l'exécution des manoeuvres, l'évolution de la qualité du travail des agents concernés et de déceler ainsi des courants de fautes éventuels ou les mauvaises habitudes. Les indications numériques détaillées ainsi obtenues sont suffisantes pour provoquer les campagnes de surveillance ou les actions de formation du personnel que pourrait rendre nécessaire le fléchissement de la qualité qui apparaîtrait dans tel ou tel domaine.

M. LECLERC du SABLON n'écarte pas l'idée d'une harmonisation des deux statistiques susvisées bien qu'elles répondent à des besoins différents. Il pense toutefois que cette tâche, qui ne présente pas un caractère d'urgence, serait à envisager dans une phase ultérieure.

COLLECTION-TYPE
(a laisser au bureau)

Date d'application : 1er janvier 1958.

SOCIÉTÉ NATIONALE des CHEMINS DE FER FRANÇAIS

O

DISTRIBUTION		
EX	MT	VB
I	I - 2	I 86

Rectificatifs :

INSTRUCTION GÉNÉRALE

EX MT VB 4 c N° 1 N° 2

Le présent tirage annule et remplace les Instructions Générales EX 4 c, MT 4 c N° 1 et VB 4 c N° 2 du 25 octobre 1940 et leurs Annexes.

Paris, le 1er janvier 1958.

STATISTIQUE GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET INCIDENTS DE CHEMINS DE FER

Sommaire

article 1 ◆ Objet de l'Instruction.

La présente Instruction Générale a pour objet de définir les conditions d'établissement de la Statistique Générale des accidents et incidents de chemins de fer, nécessaire à la documentation des Services Régionaux, des Directions Régionales et de la Direction Générale de la S.N.C.F., ainsi qu'à celle du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

CHAPITRE 1

CONDITIONS D'ÉTABLISSEMENT DE LA STATISTIQUE GÉNÉRALE

article 2 ◆ Documentation de base.

La Statistique est établie par la 6e Section de la Division Régionale du Mouvement à partir des « premiers avis » et des « avis complémentaires » éventuels reçus par les P.C.R., en application des Instructions Générales EX 26 c, MT 25 f n° 1 et VB 32 n° 1 « Avis à donner en cas d'accident ou d'incident ».

Les P.C.R. sont qualifiés pour demander directement, verbalement ou par écrit, aux Arrondissements de tous les Services, les précisions utiles pour l'établissement de la Statistique, notamment en ce qui concerne le nombre des morts et des blessés graves, conformément aux définitions de l'Annexe 2.

article 3 ◆ Accidents et incidents à comprendre dans la Statistique.

Ne sont à comprendre dans la Statistique que les accidents ou incidents « d'exploitation », c'est-à-dire :

1° — répondant à la fois par leur nature et par leurs conséquences aux conditions indiquées sur le tableau ci-joint (Annexe 1);

2° — **intéressant directement l'exploitation des voies ferrées**, c'est-à-dire survenus sur des voies en exploitation ou habituellement en exploitation.

Pour certaines des natures d'accidents figurant au tableau, cette deuxième condition est toujours réalisée : c'est le cas des déraillements ou collisions en pleine voie, ou des dérives et détresses par exemple.

Pour d'autres natures au contraire, cette condition conduira à exclure de la statistique les accidents qui, au lieu d'intéresser les voies (principales ou de service) en exploitation, sont inhérents au travail propre des dépôts, ateliers et magasins : c'est le cas des déraillements, incendies ou explosions survenus dans les emprises d'un dépôt, des incendies de bâtiments annexes de gares, etc...

article 4 ◆ Cas des accidents individuels.

Il y a lieu de ne comprendre dans la statistique que les accidents individuels **causés par des véhicules en mouvement ou survenus au cours d'attelages** (voir Annexe 1).

En particulier, seront classés dans cette rubrique les accidents survenus en pleine voie ou dans les emprises des gares :

— à toute personne participant à une opération de manœuvre,
— à toute personne stationnant ou circulant surprise par un véhicule en mouvement,
— à toute personne portée par un véhicule en mouvement, et heurtée par un obstacle ou un autre véhicule,
— à toute personne tombant d'un véhicule en mouvement (par exemple, aux voyageurs montant ou descendant d'un train en marche).

Les morts naturelles ou criminelles sont exclues de la Statistique.

article 5 ◆ Etablissement de la Statistique Générale.

A l'aide des renseignements fournis par le P.C.R., la 6e Section de la Division Régionale du Mouvement discrimine les accidents et incidents « d'exploitation » à comprendre dans la statistique. Elle remplit un tableau de dépouillement modèle 002 7201 — ex Mx — (Annexe 3) donnant pour chacun d'eux sa nature, ses causes et ses conséquences.

En fin de mois, elle établit, à partir de ce tableau, un relevé récapitulatif modèle 002 7202 — ex My — (Annexe 4) donnant, pour chaque nature d'accident ou d'incident, le nombre de ceux-ci, leurs causes et leurs conséquences.

article 6 ◆ Tenue de l'état de dépouillement.

L'état mod. 002.7201 comporte une ligne par accident ou incident.

1 — **Nature.**

Chaque accident ou incident donne lieu à l'inscription d'une nature et d'une seule.

Si l'accident paraît, à priori, susceptible d'être classé dans plusieurs natures, il doit l'être dans celle qui fut chronologiquement la première.

Exemples :

— *un incendie se déclare dans un train de voyageurs et provoque un déraillement : classer l'accident dans la rubrique « incendie » ;*
— *un incendie se déclare dans un train de voyageurs à la suite d'un déraillement : classer l'accident dans la rubrique « déraillement » ;*
— *après avoir enfoncé les barrières d'un P.N., un véhicule routier est tamponné par un train : classer l'accident dans la rubrique « accidents aux passages à niveau ».*

2 — **Causes.**

Tout accident ou incident donne lieu à l'inscription d'**au-moins une cause**. On pourra, le cas échéant, en indiquer plus d'une, en se limitant toutefois aux causes dominantes.

3 — **Conséquences.**

Un accident ou incident pourra, suivant les cas, donner lieu à l'inscription de 0, 1 ou plusieurs conséquences.

Par exemple, un déraillement en pleine voie qui n'aura occasionné ni perturbation importante, ni avarie importante, ni mort ou blessures graves, ne donnera lieu à l'inscription d'aucune conséquence.

Au contraire, un déraillement peut avoir provoqué à la fois, une perturbation importante, des avaries importantes, et la mort ou des blessures graves : il donne lieu, dans ce cas, à plusieurs inscriptions.

Les convoyeurs accompagnant certains transports (P.T.T., Wagons-Lits, etc...) doivent être inscrits dans la rubrique : « personnes étrangères ».

Cas des accidents individuels : au cas où un même accident, non susceptible d'être classé dans l'une des autres natures prévues dans la Statistique, et répondant à la définition des accidents individuels (voir article 4) aurait provoqué la mort ou les blessures graves de plusieurs personnes, il ne donnerait lieu qu'à une ligne d'inscription.

article 7 ◆ Etablissement du relevé mensuel.

En fin de mois, à partir de l'état de dépouillement, le relevé mod. 002.7202 est établi comme suit :

Pour chaque nature :

— le nombre d'accidents ou d'incidents, s'obtient par totalisation des accidents inscrits dans la colonne correspondant à cette nature sur l'état de dépouillement ;
— le nombre de chacune des causes s'obtient en totalisant ceux des accidents qui sont **à la fois** inscrits dans la colonne correspondant à cette cause et dans la colonne correspondant à la nature de l'accident ;
— le nombre de chacune des conséquences, et le nombre de personnes atteintes du fait de ces accidents, s'obtient en totalisant ceux des accidents qui sont **à la fois** inscrits dans la colonne correspondant à cette conséquence et dans la colonne correspondant à la nature de l'accident.

CHAPITRE 2

STATISTIQUES COMPLÉMENTAIRES

article 8 ◆ Statistiques établies par les Divisions Commerciales.

1° — Pour tout accident ayant causé la mort de personnes, à l'exclusion des accidents aux passages à niveau et des accidents individuels survenus en pleine voie à des personnes étrangères autres que voyageurs, la 8ᵉ section de la Division Commerciale de chaque Région établit un relevé **mensuel** donnant, par accident, le nombre de victimes tuées sur le coup ou décédées **le jour et le lendemain** de l'accident ;

2° — D'autre part, pour les **accidents de trains** seulement, c'est-à-dire les collisions, déraillements et dérives, tels qu'ils sont définis dans la présente Instruction (Annexe 1), ayant causé la mort de personnes, elle établit un relevé **annuel** donnant, par accident, le nombre de **voyageurs** :

— tués sur le coup ou décédés le jour et le lendemain de l'accident,
— décédés le 2ᵉ et le 3ᵉ jours suivant celui de l'accident,
— décédés du 4ᵉ jour à la fin du 4ᵉ mois après le jour de l'accident.

Les relevés mensuels et annuels sont établis sous la forme indiquée en annexe (Annexe 5).

article 9 ◆ Statistiques établies par les Services Régionaux de la Voie et des Bâtiments.

Pour les accidents aux passages à niveau et les accidents survenus en pleine voie à des personnes étrangères, ayant occasionné la mort de personnes, le Service Régional de la Voie et des Bâtiments établit un relevé mensuel donnant, par accident, le nombre de victimes tuées sur le coup ou décédées **le jour ou le lendemain** de l'accident.

Ce relevé est établi sous la même forme que le relevé mensuel établi par les Divisions Commerciales, et qui fait l'objet de l'article 8 (voir Annexe 5).

CHAPITRE 3

CONDITIONS DE DIFFUSION DE LA STATISTIQUE

article 10 ◆ Envoi des relevés par les Régions.

Le 25 du mois M+1, les Etudes Générales (Subdivision des Statistiques), reçoivent directement les relevés établis par les Régions et relatifs au mois M, c'est-à-dire :

des Divisions du Mouvement, en un exemplaire :
— l'état de dépouillement mod. 002.7201 (article 6)
— le relevé mod. 002.7202 (article 7)

des Divisions Commerciales, en deux exemplaires :
— le relevé mensuel faisant l'objet de l'article 8 (1°)

des Divisions du Service Général V.B. (1), en un exemplaire :
— le relevé faisant l'objet de l'article 9.

Le 31 mai de l'année A+1 au plus tard, les Divisions Commerciales adressent aux Etudes Générales (Subdivision des Statistiques) le relevé annuel faisant l'objet de l'article 8 (2°).

◆ (1) De la Subdivision de l'Entretien de la Division VT, pour la Région de la Méditerranée.

article 11 ◆ Diffusion de la Statistique aux Services de la Direction Générale et aux Régions.

La Subdivision des Statistiques adresse :

1 — **Mensuellement** (au plus tard le 5 du mois M+2) :

— les états de dépouillement mod. 002.7201 et les relevés mensuels établis par les Divisions Commerciales, à la Direction du Mouvement, chacun en un exemplaire ;
— les relevés mod. 002.7202, en un exemplaire, à chacune des Directions M, T et V.

2 — **Trimestriellement** :

— un relevé donnant la décomposition des accidents par nature, causes et conséquences, par mois et par Région :
  — en 1 exemplaire à la Direction des Etudes Juridiques et du Contentieux,
  — en 2 exemplaires à chacune des Directions M, T et V,
  — en 1 exemplaire à la Direction P,
  — en 5 exemplaires à chaque Région.

article 12 ◆ Diffusion de la Statistique au Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

La Subdivision des Statistiques adresse mensuellement au Ministère des Travaux Publics (Direction Générale des Chemins de Fer) :

— un exemplaire des états de dépouillement mod. 002.7201 et du relevé mod. 002.7202 ;
— un relevé indiquant la fréquence des accidents de chaque nature en fonction du parcours des trains.

Le Directeur Général,

C. BOYAUX.

81/W. 20.107. — Paris, Imp. adm. Centrale, 8, rue de Furstenberg - Marché 201

ACCIDENTS ET INCIDENTS A COMPRENDRE DANS LA STATISTIQUE

NATURE DES ACCIDENTS ET INCIDENTS			CONSÉQUENCES REQUISES	OBSERVATIONS
Collisions de trains ou d'éléments de matériel roulant (1) entre eux ou contre un obstacle.	en pleine voie .	entre eux	Quelles que soient les conséquences	
		contre un obstacle .	Conséquences graves (1)	
	en gare	entre eux		
		contre un obstacle .		
Déraillements de trains ou d'éléments de matériel roulant (1)	en pleine voie		Quelles que soient les conséquences	
	en gare		Conséquences graves (1)	
Dérives et détresses sur voies principales	dérives		Quelles que soient les conséquences	
	détresses		Perturbation importante (1)	
Accidents aux voies et aux ouvrages de la voie n'ayant pas entraîné de collision (éboulements, inondations, chutes d'arbres ou de poteaux, chutes importantes de neige, etc...)			Perturbation importante (1)	La chute d'un véhicule routier ou d'un aéronef sur la voie (en dehors d'un passage à niveau) doit être considérée comme « accident aux voies ».
Incendies de matériel ou d'installations	dans un train transportant des voyageurs		Quelles que soient les conséquences	
	autres cas		Avaries importantes au matériel ou aux installations (1)	
Explosions d'appareils à vapeur ou d'appareils à pression de gaz			Avaries importantes au matériel ou aux installations (1)	
Accidents aux passages à niveau	entre trains ou éléments de matériel roulant (1) et usagers de la route		Quelles que soient les conséquences	
	autres cas		Perturbation importante (1)	
Accidents aux installations de production et de transport d'énergie électrique de traction			Perturbation importante (1)	
Suicides ou tentatives de suicide			Quelles que soient les conséquences	
Accidents individuels causés par des véhicules en mouvement ou au cours d'attelages (1)			Mort ou blessures graves (1)	Accidents non susceptibles d'être classés dans l'une des rubriques précédentes (voir article 4).

◆ (1) **Note importante : Pour les définitions des termes employés dans le présent tableau, se reporter à l'Annexe 2.**

DÉFINITIONS DES TERMES REPRIS DANS L'ANNEXE I

Mort ou blessures graves.

Doit être comptée comme tuée toute personne (agent, voyageur ou personne étrangère) tuée sur le coup ou décédée **le jour ou le lendemain** de l'accident.

Doit être considérée comme blessé grave toute personne dont la gravité des lésions corporelles a entraîné (ou aurait pu entraîner) une hospitalisation de plus de trois jours.

Conséquences graves.

— Mort ou blessures graves.
— Avaries importantes à la voie, au matériel ou aux installations.
— Incendie dans un train transportant des voyageurs.
— Perturbation importante.

Avaries importantes.

— à la voie : celles qui entraînent une perturbation importante ;
— au matériel :
  — pour les véhicules munis de moyens de propulsion, celles qui rendent impossible la circulation sans moyens de fortune,
  — pour les véhicules remorqués, celles qui paraissent devoir nécessiter la réfection complète de la caisse ou le chargement du véhicule sur truck pour son envoi en réparation ;
— aux installations : destruction partielle ou totale d'un bien fixe de la S.N.C.F.

Perturbation importante.

Celle qui entraîne :
— soit un service de voie unique temporaire ;
— soit un détournement ou un transbordement de trains de voyageurs ;
— soit une interruption de la circulation pendant plus de six heures sur une voie principale au moins.

Trains ou éléments de matériel roulant.

On considère comme train ou élément de matériel roulant un ou plusieurs véhicules ferroviaires attelés, comportant ou non des moyens de propulsion (à l'exclusion du lorry).

Attelage.

Accrochage, décrochage, manœuvre des accouplements de frein ou de chauffage, ou des robinets d'arrêt.

S. N. C. F.

DÉPOUILLEMENT DES ACCIDENTS ET INCIDENTS DE CHEMINS DE FER (1)

ANNEXE 3

Région.....

Mois de.....19.....

				NATURE																			CAUSES IMPUTABLES											CONSÉQUENCES							
				COLLISIONS de trains ou d'éléments de matériel roulant, entre eux ou contre un obstacle				DERAILLEMENTS de trains ou éléments de matériel roulant		DERIVES et DETRESSES sur voies principales			INCENDIES			ACCIDENTS aux P.N. entre trains et usagers							aux personnes						AU MATÉRIEL ou aux installations					L'ACCIDENT A EU pour conséquences :			PERSONNES ATTEINTES par les accidents de la colonne 37					
				en pleine voie		en gare										P.N. gardés							Inobservation des prescriptions réglementaires de la part d'agents			Imprudence, maladresse, etc...											Agents		Voyageurs		Personnes étrangères (y compris ouvriers d'entreprise.)	
N° d'ordre	Date	Heure	LIEU DE L'ACCIDENT	entre eux	contre un obstacle	entre eux	contre un obstacle	en pleine voie	en gare	dérives	détresses	Accidents aux voies ou aux ouvrages de la voie	dans un train transportant des voyageurs	autres cas	Explosions d'appareils à vapeur ou d'appareils à pression de gaz	emprunt des portillons	autres cas	P.N. non gardés	Autres accidents aux P.N.	Accidents aux installations de production et de transport d'énergie électrique de traction	Suicides et tentatives de suicide	Accidents individuels	de l'Exploitation	du Matériel et Traction	de la Voie	agents	autres personnes	malveillance	matériel de traction	matériel de transport	installations fixes	aux circonstances atmosphériques (brouillard, inondations, intempéries, etc...)	à des causes indéterminées	une perturbation importante	des avaries importantes	la mort ou blessures graves aux personnes	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43
			TOTAL — A reporter ...																																							

Dépouillement

Mod. 002 7201

◆ (1) Application de l'Instruction Générale EX-MT-VB 4 c.

S. N. C. F.

STATISTIQUE GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET INCIDENTS DE CHEMINS DE FER (1)

ANNEXE 4

Région.....

Mois de.....19.....

NATURE DES ACCIDENTS ET INCIDENTS			N° de rubrique	Nombre des accidents de chaque nature	CAUSES IMPUTABLES : aux personnes						au matériel ou aux installations					CONSÉQUENCES : Nombre d'accidents ayant eu pour conséquences :			Personnes atteintes par les accidents de la colonne 17					
					Inobservations des prescriptions réglementaires de la part d'agents			Imprudence, maladresse, etc.											AGENTS		VOYAGEURS		Personnes étrangères (y compris ouvriers d'entreprise)	
					de l'Exploitation	du Matériel et Traction	de la Voie	agents	autres personnes	malveillance	matériel de traction	matériel de transport	installations fixes	aux circonstances atmosphériques (brouillard, inondations, intempéries, etc...)	à des causes indéterminées	une perturbation importante	des avaries importantes	la mort ou des blessures graves aux personnes	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
1			2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Collisions de trains ou d'éléments de matériel roulant entre eux ou contre un obstacle.	en pleine voie	entre eux	1																					
		contre un obstacle.	2																					
	en gare	entre eux	3																					
		contre un obstacle.	4																					
Déraillements de trains ou d'éléments de matériel roulant.	en pleine voie		5																					
	en gare		6																					
Dérives et détresses sur voies principales.	dérives		7																					
	détresses		8																					
Accidents aux voies ou aux ouvrages de la voie.			9																					
Incendies	dans un train comportant des voyageurs		10																					
	autres cas		11																					
Explosions d'appareils à vapeur ou d'appareils à pression de gaz			12																					
Accidents aux passages à niveau entre trains et usagers.	P.N. gardés	Emprunt des portillons	13																					
		Autres accidents .	14																					
	P.N. non gardés		15																					
Autres accidents aux P.N.			16																					
Accidents aux installations de production et de transport d'énergie électrique de traction			17																					
Suicides et tentatives de suicide			18																					
Accidents individuels causés par des véhicules en mouvement ou au cours d'attelages			19																					
TOTAUX.....																								

◆ (1) Application de l'Instruction Générale EX-MT-VB 4 c.

Mod. 002 7202

ANNEXE 5

MODÈLE DE RELEVÉ MENSUEL

Région
Service

STATISTIQUE COMPLÉMENTAIRE DES ACCIDENTS DE CHEMINS DE FER

Date	Lieu de l'accident	Nature (1)	Nombre de victimes tuées sur le coup ou décédées le jour ou le lendemain de l'accident	
			Voyageurs	Tiers (y compris ouvriers d'entreprises)

MODÈLE DE RELEVÉ ANNUEL

Région
Service

STATISTIQUE COMPLÉMENTAIRE DES ACCIDENTS DE CHEMINS DE FER
(accidents de trains seulement)

Date	Lieu de l'accident	Nature (1)	Nombre de voyageurs		
			tués sur le coup ou décédés le jour ou le lendemain de l'accident	décédés le 2e ou le 3e jour après celui de l'accident	décédés du 4e jour à la fin du 4e mois

◆ (1) Natures reprises sur les états 002 7201 — 7202 (Annexes 3 et 4).

13.182

Réédition de l'IG Ex 4 C

—

Statistique des Accidents et incidents
de Chemins de fer

EX 4 C

S.N.C.F.

DIRECTION GENERALE
Etudes Générales

Réf. OS n° 8848

Paris, le 27 NOV. 1957

DIRECTION DU MOUVEMENT
Enregistrement N° 127
27 NOV. 1957
M
Pièce

Objet - Projet de réédition de l' IG EX.MT.VB 4c

Monsieur le Directeur du Mouvement
Monsieur le Directeur des Installations Fixes
Monsieur le Directeur du Matériel et de la Traction
Monsieur le Directeur du Personnel.

3e division
1/

Comme suite à ma lettre OS 8803 du 31 octobre dernier, je vous informe qu'une réunion se tiendra à la Subdivision des Statistiques, 8, rue de Londres, le lundi 2 décembre à 16h.30, en vue de la mise au point du projet d'Instruction Générale relative à la Statistique des Accidents et Incidents de Chemin de fer.

Je vous serais obligé de bien vouloir envoyer à cette réunion, si vous le jugez utile, un représentant de votre Service.

M. Jungard représentera la 3e Dn.

Le Directeur
des Etudes Générales,

S.N.C.F.

DIRECTION GENERALE
Etudes Générales

OS. n° 8803

PJ

Sous division

DIRECTION DU MOUVEMENT
Enregistrement N° 831
- 4 NOV. 1957
Pièce

Paris, le 31 OCT. 1957

M - Monsieur le Directeur du Mouvement
- Monsieur le Directeur Commercial
- Monsieur le Directeur des Installations Fixes
- Monsieur le Directeur du Matériel et de la Traction
- Monsieur le Directeur du Personnel

Je vous fais parvenir ci-joint :

1°- Un projet d'Instruction Générale commune EX-MT-VB 4c, relative à la Statistique des accidents et incidents de chemins de fer.

2°- Une note de commentaires exposant les motifs de la réédition et explicitant certaines modifications apportées aux dispositions actuellement en vigueur.

Je vous serais obligé de bien vouloir examiner ce projet et désigner, si vous le jugez utile, un représentant de votre Service en vue d'une réunion de mise au point qui pourrait avoir lieu ultérieurement à la Subdivision des Statistiques.

J'adresse également ce projet à MM. les Directeurs des Régions.

Le Directeur
des Etudes Générales,

N O T E

concernant le projet de réédition
des Instructions Générales concernant la Statistique
des accidents et incidents de chemins de fer

I - EXPOSE DES MOTIFS.-

Les instructions actuellement en vigueur concernant cette Statistique sont les suivantes :

IG EX 4c)
IG MT 4c) du 25 octobre 1940 et leurs annexes.
IG VB 4c)

Etant donné l'ancienneté de ces instructions et les modifications de structure survenues à la S.N.C.F. depuis 1940, il nous a paru opportun de procéder à leur révision, et d'établir le projet d'une nouvelle Instruction Générale commune EX-MT-VB 4c.

Cette révision a pour objet, non seulement la suppression des textes concernant la période de guerre, mais encore la mise à jour de certaines définitions relatives aux natures, causes et conséquences des accidents et incidents. En particulier, les définitions ont été harmonisées, dans la mesure du possible, avec celles qui ont été adoptées par l'Union Internationale des Chemins de Fer en vue de la publication du tableau 4-2 de la Statistique Internationale.

En outre, en raison de l'intérêt qui s'attache à une comparaison des plus exactes entre les statistiques d'accidents relatives aux transports ferroviaires et celles des transports routiers et aériens, dont les définitions sont différentes, certains renseignements statistiques complémentaires seront demandés aux Régions en vue de rendre possible une telle comparaison.

II - COMMENTAIRES SUR LES NATURES ET CONSEQUENCES.-

1°) - Les conséquences requises pour que les collisions et les déraillements soient compris dans la Statistique (Annexe 1 au projet d'instruction) ont été modifiées en fonction de celles figurant à la notice explicative du tableau 4-2 de la Statistique Internationale.

Il en est de même pour les définitions de certains termes (Annexe 2 au projet). En particulier, la définition U.I.C. a été adoptée pour le terme "morts". L'absence de définition de ce terme dans l'Instruction actuellement en vigueur conduit à des interprétations différentes de la part des Régions.

Etant donné que les premiers avis adressés par les gares centralisatrices aux P.C.R. sont les documents de base servant à l'établissement de la statistique, ces définitions restent cependant en accord avec celles figurant sur l'Annexe 2 à l'IG EX 26 c (avis à donner en cas d'accident ou d'incident).

.....

2°) - En ce qui concerne les accidents aux passages à niveau, les états Mx et My actuels ne comportent aucune rubrique relative aux accidents autres que collisions entre trains et usagers de la route. Il semble qu'une colonne doive être ajoutée pour une telle rubrique (étant entendu que, conformément aux définitions de l'Annexe 1, ne seront enregistrés que les accidents ayant occasionné une perturbation importante).

3°) - Enfin, les suicides et tentatives de suicide étant exclus de la Statistique Internationale, les Régions fourniront dans une rubrique à part les renseignements relatifs aux incidents de cette nature.

III - COMMENTAIRES SUR LES CAUSES.-

La rubrique "causes imputables à l'état de guerre" est supprimée sur les états 002.7201 et 7202 (ex Mx et My).

D'autre part, les causes imputables au matériel de transport se subdivisent en :

- ruptures d'attelages,
- autres causes.

Or, depuis 10 ans, les pourcentages du nombre d'accidents correspondant à ces deux rubriques se présentent comme suit :

	Ruptures d'attelages	Autres causes
1947 à 1951.....	7,2 %	92,8 %
1952 à 1956.....	3,7 %	96,3 %

Les Directions M et T donneront leur avis sur l'opportunité de maintenir cette décomposition, ou sur la nécessité de créer de nouvelles rubriques.

IV - STATISTIQUES COMPLEMENTAIRES.-

Les statistiques complémentaires demandées aux Divisions Commerciales et aux Services Régionaux VB ont pour objet :

1°) - De fournir, mensuellement, à partir des renseignements figurant dans les dossiers d'accidents, des chiffres rectifiés relatifs :

- aux natures des accidents : par exemple suicides;
- au nombre de victimes décédées sur le coup, ou le jour ou le lendemain de l'accident.

2°) - De fournir annuellement une décomposition plus poussée du nombre de victimes d'accidents de trains, en fonction du jour de décès, en vue de la comparaison avec les autres modes de transport.

V - CONDITIONS DE DISTRIBUTION DE L'INSTRUCTION.-

Les Régions voudront bien examiner les conditions de distribution actuelles (voir cartouche de distribution) et faire connaître s'il y a lieu de les modifier.

Société
Nationale
des
Chemins de Fer
Français

0

PROJET

INSTRUCTION GENERALE

EX
MT 4 c
VB

Le présent tirage annule et remplace les Instructions Générales EX 4 c, MT 4 c et VB 4 c du 25.10.1940 et leurs annexes.

Distribution

EX	MT	VB
DR 1	DR 1-2	DR 1 10-13-20-25 51-86

Paris, le

Statistique Générale
des Accidents et Incidents de Chemins de Fer

Sommaire

Article 1er - Objet de l'Instruction

La présente Instruction Générale a pour objet de définir les conditions d'établissement de la Statistique générale des accidents et incidents de chemins de fer, nécessaire à la documentation des Services Régionaux, des Directions Régionales et de la Direction Générale de la S.N.C.F., ainsi qu'à celle du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

CHAPITRE I

Conditions d'établissement de la Statistique Générale

Article 2 - Documentation de base

La Statistique générale est établie par la 6e Section de la Division Régionale du Mouvement à partir des "premiers avis" et des "avis complémentaires" éventuels reçus par les P.C.R., en application des Instructions Générales EX 26 c, MT 25 f n° 1 et VB 32 n° 1 - Avis à donner en cas d'accident ou d'incident.

Les P.C.R. sont qualifiés pour demander directement, verbalement ou par écrit, aux Arrondissements de tous les Services, les précisions utiles pour l'établissement de la Statistique. ~~Ils le font sur demande de la 6ème Section du Mouvement chargée de cet établissement.~~ notamment en ce qui concerne le nombre de morts et de blessés graves conformément aux définitions de l'annexe 2.

Article 3 - Accidents et incidents à comprendre dans la Statistique

Ne sont à comprendre dans la Statistique que les accidents ou incidents "d'exploitation", c'est-à-dire :

1°) - répondant à la fois par leur nature et par leurs conséquences aux conditions indiquées sur le tableau ci-joint (Annexe 1)

2°) - intéressant directement l'exploitation des voies ferrées. (Chantiers de travaux)

Pour certaines des natures d'accidents figurant au tableau, cette deuxième condition esttoujours réalisée : c'est le cas des déraillements ou collisions en pleine voie, ou des dérivés et détresses par exemple.

Pour d'autres natures au contraire, cette condition conduira à exclure de la statistique les accidents qui, au lieu d'intéresser les voies (principales ou ~~accessoires~~ de service) en exploitation, sont inhérents au travail propre des dépôts, ateliers et magasins : c'est le cas des déraillements, incendies ou explosions survenus dans les emprises d'un dépôt, des incendies de bâtiments annexes de gares, etc...

...

Article 4 - Cas des accidents individuels

Il y a lieu de ne comprendre dans la statistique que les accidents individuels causés par des véhicules en mouvement ou survenus au cours d'attelages (voir Annexe 1)

En particulier, seront classés dans cette rubrique :

1°) Les accidents survenus à ~~des voyageurs~~ toute personne montant ou descendant d'un train en marche.

2°) Les accidents ~~du travail~~ de service intéressant directement l'exploitation, c'est-à-dire survenus sur les voies principales ou ~~accessoires~~ en exploitation (en pleine voie ou dans les emprises des gares), par exemple:

- accidents survenus ~~aux agents~~ à toute personne participant à une opération de manoeuvre.
- ~~agents~~ à toute personne stationnant ou circulant surpris par un véhicule en mouvement.
- ~~agents~~ à toute personne portés par un véhicule en mouvement, et heurtés par un obstacle ou un autre véhicule.
- chute d'un véhicule en mouvement.

Les morts naturelles sont exclues de la Statistique.

Article 5 - Etablissement de la Statistique Générale

A l'aide des renseignements fournis par le P.C.R., la 6ème Section de la Division Régionale du Mouvement discrimine les accidents et incidents "d'exploitation" à comprendre dans la Statistique. Elle remplit un tableau de dépouillement modèle 002 7201 - ex Mx - (Annexe 3) donnant pour chacun d'eux, sa nature, ses causes et ses conséquences.

En fin de mois, elle établit, à partir de ce tableau, un relevé récapitulatif modèle 002.7202 - ex My - (Annexe 4) donnant, pour chaque nature d'accident ou d'incident, le nombre de ceux-ci, leurs causes et leurs conséquences.

Article 6 - Tenue de l'état de dépouillement

L'état mod. 002.7201 comporte une ligne par accident ou incident.

1.- Nature.-

Chaque accident ou incident donne lieu à l'inscription d'une nature et d'une seule.

Si l'accident parait, à priori, susceptible d'être classé dans plusieurs natures, il doit l'être dans celle qui fut chronologiquement la première.

...

Exemples :

- un incendie se déclare dans un train de voyageurs et provoque un déraillement : classer l'accident dans la rubrique "incendie".

- un incendie se déclare dans un train de voyageurs à la suite d'un déraillement : classer l'accident dans la rubrique "déraillement".

- après avoir enfoncé les barrières d'un P.N., un véhicule routier est tamponné par un train : classer l'accident dans la rubrique "accidents aux passages à niveau".

2.- Causes.-

Tout accident ou incident donne lieu à l'inscription d'au-moins une cause. On pourra, le cas échéant, en indiquer plus d'une, en se limitant toutefois aux causes dominantes.

3.- Conséquences.-

Un accident ou incident pourra, suivant les cas, donner lieu à l'inscription de 0, 1 ou plusieurs conséquences.

Par exemple, un déraillement en pleine voie qui n'aura occasionné ni perturbation importante, ni avarie importante, ni mort ou blessures graves, ne donnera lieu à l'inscription d'aucune conséquence.

Au contraire, un déraillement peut avoir provoqué à la fois, une perturbation importante, des avaries importantes, et la mort ou des blessures graves : il donne lieu, dans ce cas, à plusieurs inscriptions.

Cas des accidents individuels : au cas où un même accident, non susceptible d'être classé dans l'une des autres natures prévues dans la Statistique, et répondant à la définition des accidents individuels (voir article 4), aurait provoqué la mort ou les blessures graves de plusieurs personnes, il ne donnerait lieu qu'à une ligne d'inscription.

cas des agents S.T. Nr WL.

Article 7 - Etablissement du relevé mensuel

En fin de mois, à partir de l'état de dépouillement, le relevé mod. 002.7202 est établi comme suit :

Pour chaque nature :

- le nombre d'accidents ou d'incidents, s'obtient par totalisation des accidents inscrits dans la colonne correspondant à cette nature sur l'état de dépouillement.

- le nombre de chacune des causes s'obtient en totalisant ceux des accidents qui sont à la fois inscrits dans la colonne correspondant à cette cause et dans la colonne correspondant à la nature de l'accident.

...

- le nombre de chacune des conséquences, et le nombre de personnes atteintes du fait de ces accidents, s'obtient en totalisant ceux des accidents qui sont à la fois inscrits dans la colonne correspondant à cette conséquence et dans la colonne correspondant à la nature de l'accident.

CHAPITRE II

Statistiques complémentaires

Article 8 - Statistiques établies par les Divisions Commerciales

1°) Pour tout accident ayant causé la mort de personnes, à l'exclusion des accidents aux passages à niveau et des accidents individuels survenus en pleine voie à des personnes étrangères (autres que voyageurs ~~et agents~~), la 8ème Section de la Division Commerciale de chaque Region établit un relevé mensuel donnant, par accident, le nombre de victimes tuées sur le coup ou décédées le jour et le lendemain de l'accident.

2°) D'autre part, pour les accidents de trains seulement, c'est-à-dire les collisions, déraillements et dérives, tels qu'ils sont définis dans la présente instruction (Annexe 1), ayant causé la mort de personnes, elle établit un relevé annuel donnant, par accident, le nombre de voyageurs :

- tués sur le coup ou décédés le jour et le lendemain de l'accident
- décédés le 2ème et le 3ème jours suivant celui de l'accident
- décédés du 4ème jour à la fin du 4ème mois après le jour de l'accident.

Les relevés mensuels et annuels sont établis sous la forme indiquée en annexe (Annexe 5).

Article 9 - Statistiques établies par les Services Régionaux de la Voie et des Bâtiments

Pour les accidents aux passages à niveau et les accidents survenus en pleine voie à des personnes étrangères, ayant occasionné la mort de personnes, le Service Régional de la Voie et des Bâtiments établit un relevé mensuel donnant, par accident, le nombre de victimes tuées sur le coup ou décédées le jour ou le lendemain de l'accident.

Ce relevé est établi sous la même forme que le relevé mensuel établi par les Divisions Commerciales, et qui fait l'objet de l'article 8 (voir Annexe 5).

...

CHAPITRE III

Conditions de diffusion de la Statistique

Article 10 - Envoi des relevés par les Régions

Le 25 du mois M + 1, sont adressés directement aux Etudes Générales (Subdivision des Statistiques), pour le mois M :

- par les Divisions du Mouvement :

  - l'état de dépouillement mod. 002.7201 (article 6)
  - le relevé mod. 002.7202 (article 7)

- par les Divisions Commerciales :

  - le relevé mensuel faisant l'objet de l'article 8 (1°)

- par les Divisions du Service Général V.B. :

  - le relevé faisant l'objet de l'article 9.

Le 31 Mai de l'année A + 1 au plus tard, les Divisions Commerciales adressent aux Etudes Générales (Subdivision des Statistiques) le relevé annuel faisant l'objet de l'article 8 (2°)

Article 11 - Diffusion de la Statistique aux Services de la Direction Générale et aux Régions

La Subdivision des Statistiques adresse :

1.- Mensuellement (au plus tard le 5 du mois M + 2)

- les états de dépouillement mod. 002.7201, à la Direction du Mouvement

- les relevés mod. 002.7202, en un exemplaire, à chacune des Directions M, T et V.

2.- Trimestriellement

- un relevé donnant la décomposition des accidents par nature, causes et conséquences, par mois et par Région :

- en 2 exemplaires à chacune des Directions M, T et V
- en 1 exemplaire à la Direction P
- en 5 exemplaires à chaque Région.

...

Article 12 - Diffusion de la Statistique au Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme

La Subdivision des Statistiques adresse mensuellement au Ministère des Travaux Publics (Direction Générale des Chemins de Fer) :

- un exemplaire des états de dépouillement mod. 002.7201 et du relevé mod. 002.7202

- un relevé indiquant la fréquence des accidents de chaque nature en fonction du parcours des trains.

*

* *

EX
IG MT 4c
VB

A N N E X E 1

Accidents et incidents à comprendre dans la Statistique

Nature des accidents et incidents			Conséquences requises	Observations
Collisions de trains ou d'éléments de matériel roulant (1) entre eux ou contre un obstacle fixe.	en pleine voie..	entre eux	Quelles que soient les conséquences	Un "objet" tombé ou posé sur la voie, tel que : partie de chargement, traverse, sabot de frein, etc... ne doit pas être considéré comme un "obstacle fixe".
		contre un obstacle fixe	Conséquences graves (1)	
	en gare	entre eux		
		contre obstacle fixe		
Déraillements de trains ou d'éléments de matériel roulant (1)	en pleine voie		Quelles que soient les conséquences	
	en gare		Conséquences graves (1)	
Dérives et détresses sur voies principales	dérives		Quelles que soient les conséquences	
	détresses		Perturbation importante (1)	
Accidents aux voies et aux ouvrages de la voie poteaux, chutes importantes de neige, etc ...	éboulements, inondations, chutes d'arbres ou de		Perturbation importante (1)	La chute d'un véhicule routier sur la voie (en dehors d'un passage à niveau) doit être considérée comme "accident aux voies".
Incendies de matériel ou d'installations	dans un train transportant des voyageurs		Quelles que soient les conséquences	
	autres cas		Avaries importantes au matériel ou aux installations (1)	
Explosions d'appareils à vapeur ou d'appareils à pression de gaz ...			Avaries importantes au matériel ou aux installations (1)	
Accidents aux Passages à niveau	entre trains ou éléments de matériel roulant sur rails (1) et usagers de la route		Quelles que soient les conséquences	
	autres cas		Perturbation importante (1)	
Accidents aux installations de production et de transport d'énergie électrique de traction			Perturbation importante (1)	
Suicides ou tentatives de suicide			Quelles que soient les conséquences	
Accidents individuels causés par des véhicules en mouvement ou au cours d'attelages (1)			Mort ou blessures graves (1)	Accidents non susceptibles d'être classés dans l'une des rubriques précédentes (voir article 4)

(1) Note importante : Pour les définitions des termes employés dans le présent tableau, se reporter à l'Annexe 2.

A N N E X E 2

IG	EX MT VB	4 c

DEFINITIONS DES TERMES REPRIS DANS L'ANNEXE 1

Mort ou blessures graves

Doit être comptée comme tuée toute personne (agent, voyageur ou personne étrangère) tuée sur le coup ou décédée le jour ou le lendemain de l'accident.

Doit être considérée comme blessée toute personne dont la gravité des lésions corporelles a entraîné (ou aurait dû entraîner) une hospitalisation, de plus de 3 jours.

Conséquences graves

- Mort ou blessures graves
- Avaries importantes à la voie ou matériel ou aux installations
- Incendie dans un train transportant des voyageurs
- Perturbation importante

Avaries importantes

- à la voie : celles qui entraînent une perturbation importante
- au matériel :-pour les véhicules munis de moyens de propulsion, celles qui rendent impossible la circulation sans moyens de fortune
  -pour les véhicules remorqués, celles qui paraissent devoir nécessiter la réfection complète de la caisse ou le chargement du véhicule sur truck pour son envoi en réparation.
- aux installations : destruction partielle ou totale d'un bien fixe de la S.N.C.F.

Perturbation importante

Celle qui entraîne :

- soit un service de voie unique temporaire
- soit un détournement ou un transbordement de trains de voyageurs
- soit une interruption de la circulation pendant plus de six heures sur une voie principale au moins.

.../...

Trains ou éléments de matériel roulant.

- soit un train proprement dit, tel qu'il est défini dans le Règlement Général de Sécurité

- soit un véhicule quelconque (isolé ou en rame) susceptible d'entrer dans la composition d'un train, en mouvement ou arrêté sur la voie (accidentellement ou non)

modifié selon observation Cause de retard

Attelage

Accrochage, décrochage, manoeuvre des accouplements de frein ou de chauffage, ou des robinets d'arrêt.

(un élément de matériel roulant est constitué par un ou plusieurs véhicules ferroviaires attelés comportant ou non des moyens de propulsion (à l'exclusion du corps

Annexe 3

Mx

S. N. C. F.

DÉPOUILLEMENT DES ACCIDENTS ET INCIDENTS DE CHEMINS DE FER (1)

Région

Mois de suicidaux 19%.
remarques du suicide

N° d'ordre	Date	Heure	LIEU DE L'ACCIDENT	NATURE: Collisions de trains ou d'éléments de matériel roulant, entre eux ou contre un obstacle fixe — en pleine voie — entre eux	en pleine voie — contre un obstacle fixe	en gare — entre eux	en gare — contre un obstacle fixe	Déraillements de trains ou éléments de matériel roulant — en pleine voie	en gare	Dérives et Détresses sur voies principales — dérives	détresses	Accidents aux voies ou aux ouvrages de la voie	Incendies — dans un train	autres cas	Explosions d'appareils à vapeur ou d'appareils à pression de gaz	Accidents de P. N. entre trains et usagers — P.N. gardés — emprunt des portillons	autres cas	P. N. non gardés	Accidents aux installations de production et de transport d'énergie électrique du traction	Accidents individuels	CAUSES IMPUTABLES: aux personnes — inobservation des prescriptions réglementaires de la part d'agents — de l'Exploitation	du Matériel et Traction	de la Voie	imprudence, maladresse, etc.... — agents	autres personnes	malveillance	au matériel ou aux installations — matériel de traction	matériel de transport — ruptures d'attelages	autres	installations fixes	à l'état de grève	aux circonstances atmosphériques (brouillard, inondations, intempéries, etc...)	à des causes indéterminées	CONSÉQUENCES: l'accident a eu pour conséquences : — une perturbation importante	des avaries importantes	la mort ou blessures graves aux personnes	Personnes atteintes par les accidents de la colonne 35 — Agents — Tués	Blessés	Voyageurs — Tués	Blessés	Personnes étrangères (y compris ouvriers d'entreprise) — Tués	Blessés
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	17 bis	17 ter	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41
			TOTAL — *A reporter*... (Biffer la mention inutile)																																								

(1) Application de l'IG Ex MT 1534c

(Voir au verso)

Mod. 002.7201

O/W 5923 - Bernard Frères, Paris (1-48).

N° d'ordre	Date	Heure	LIEU DE L'ACCIDENT	NATURE																	CAUSES IMPUTABLES													CONSÉQUENCES								
				Collisions de trains ou d'éléments de matériel roulant, entre eux ou contre un obstacle fixe				Déraillements de trains ou éléments de matériel roulant		Dérives et Détresses sur voies principales		Accidents aux voies ou aux ouvrages de la voie	Incendies		Explosions d'appareils à vapeur ou d'appareils à pression de gaz	Accidents de P. N. entre trains et usagers			Accidents aux installations de production et de transport d'énergie électrique de traction	Accidents individuels	aux personnes						au matériel ou aux installations				à l'état de guerre	aux circonstances atmosphériques (brouillard, inondations, intempéries, etc...)	à des causes indéterminées	l'accident a eu pour conséquences :			Personnes atteintes par les accidents de la colonne 35					
				en pleine voie		en gare		en pleine voie	en gare				dans un train	autres cas		P.N. gardés		P. N. non gardés			inobservation des prescriptions réglementaires de la part d'agents			imprudence, maladresse, etc...,		malveillance	matériel de traction	matériel de transport		installations fixes							Agents		Voyageurs		Personnes étrangères (y compris ouvriers d'entreprise)	
				entre eux	contre un obstacle fixe	entre eux	contre un obstacle fixe			dérives	détresses					empront des portillons	autres cas				de l'Exploitation	du Matériel et Traction	de la Voie	agents	autres personnes			ruptures d'attelages	autres						une perturbation importante	des avaries importantes	la mort ou blessures graves aux personnes	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	17 *bis*	17 *ter*	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41
			Report...																																							
			TOTAL — *A reporter...* (Biffer la mention inutile)																																							

Annexe 4

S. N. C. F.

Région _____

STATISTIQUE GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET INCIDENTS DE CHEMINS DE FER (1)

Mois d _____ 195_____

NATURE DES ACCIDENTS ET INCIDENTS	N° de rubrique	Nombre des accidents de chaque nature	CAUSES IMPUTABLES : AUX PERSONNES — Inobservation des prescriptions réglementaires de la part d'agents — de l'Exploitation	du Matériel et Traction	de la Voie	Imprudence, maladresse, etc... — agents	autres personnes	malveillance	AU MATÉRIEL OU AUX INSTALLATIONS — matériel de Traction	matériel de transport — ruptures d'attelages	autres	Installations fixes	à l'état de guerre	aux circonstances atmosphériques (brouillard, inondations, intempéries, etc.)	à des causes indéterminées
	II	III	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
Collisions de trains ou d'éléments de matériel roulant entre eux ou contre un obstacle fixe — en pleine voie — entre eux	1														
— en pleine voie — contre un obstacle fixe	2														
— en gare — entre eux	3														
— en gare — contre un obstacle fixe	4														
Déraillements de trains ou d'éléments de matériel roulant — en pleine voie	5														
— en gare	6														
Dérives et **Détresses** sur voies principales — dérives	7														
— détresses	8														
Accidents aux voies ou aux ouvrages de la voie	9														
Incendies — dans un train	10														
— autres cas	11														
Explosions d'appareils à vapeur ou d'appareils à pression de gaz	12														
Accidents de passages à niveau entre trains et usagers — P. N. gardés — emprunt des portillons	13														
— P. N. gardés — autres accidents	13 bis														
— P. N. non gardés	13 ter														
Accidents aux installations de production de transport d'énergie électrique de traction	14														
→ Suicides et tentatives de suicide	15														
Accidents individuels causés par des véhicules en mouvement ou au cours d'attelages	16														
TOTAUX															

1. Application de l'Instruction générale 4 Ex, HT, YD 4C

voir au verso...

Statistique générale

Mod. 002 7202

S. N. C. F.

Région _____

STATISTIQUE GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET INCIDENTS DE CHEMINS DE FER [1]

Mois d _____ 195_____

NATURE DES ACCIDENTS ET INCIDENTS			N° de rubrique	Nombre des accidents de chaque nature	CONSÉQUENCES : Nombre d'accidents ayant eu pour conséquences : une perturbation importante	des avaries importantes	la mort ou des blessures graves aux personnes	Personnes atteintes par les accidents de la colonne 31 : AGENTS Tués	AGENTS Blessés	VOYAGEURS Tués	VOYAGEURS Blessés	Personnes étrangères (y compris ouvriers d'entreprise) Tués	Personnes étrangères (y compris ouvriers d'entreprise) Blessés
			II	III	29	30	31	32	33	34	35	36	37
Collisions de trains ou d'éléments de matériel roulant entre eux ou contre un obstacle fixe	en pleine voie	entre eux	1										
		contre un obstacle fixe	2										
	en gare	entre eux	3										
		contre un obstacle fixe	4										
Déraillements de trains ou d'éléments de matériel roulant	en pleine voie		5										
	en gare		6										
Dérives et **Détresses** sur voies principales	dérives		7										
	détresses		8										
Accidents aux voies ou aux ouvrages de la voie			9										
Incendies	dans un train		10										
	autres cas		11										
Explosions d'appareils à vapeur ou d'appareils à pression de gaz			12										
Accidents de passages à niveau entre trains et usagers	P. N. gardés	emprunt des portillons	13										
		autres accidents	13 bis										
	P. N. non gardés		13 ter										
Accidents aux installations de production de transport d'énergie électrique de traction			14										
→ suicide et tentative de suicide **Accidents** individuels causés par des véhicules en mouvement ou au cours d'attelages			15 16										
TOTAUX													

(1) Application de l'Instruction générale ~~N~~ Ex. NT VD 4C

EX
IG MT 4c
VB

ANNEXE 5

MODELE DE RELEVE MENSUEL

Région - Service -			Statistique complémentaire des accidents de Chemins de fer		
Date	Lieu de l'accident	Nature (1)	Nombre de victimes tuées sur le coup ou décédées le jour ou le lendemain de l'accident		
			Voyageurs	Tiers (pour mémoire)	

MODELE DE RELEVE ANNUEL

Région - Service-			Statistique complémentaire des accidents de Chemins de fer (accidents de trains seulement)		
Date	Lieu de l'accident	Nature (1)	Nombre de voyageurs		
			tués sur le coup ou décédés le jour ou le lendemain de l'accident	décédés le 2e ou le 3e jour après celui de l'accident	décédés du 4e jour à la fin du 4e mois

(1) Natures reprises sur les états CO2 7201 - 7202 (Annexes 3 et 4)

IGEX4C

~~Projet~~

A - Note de commentaire :

- ~~III~~ - pas d'objection pour suppression rubrique : systèmes d'attelages

B - IGEX4C :

- Article 4 - cas des accidents individuels -

~~Ajouter au 1°) - des voyageurs montant, descendant ou tombant d'un train en marche -~~

~~ajouter au 2°) le cas des "Personnes étrangères" (ouvriers d'entreprise travaillant pour la SNCF -~~

- Article 6 - Termes de l'état de dépouillement

ajouter au 3°) Conséquences :

Personnes atteintes par les accidents de la colonne 31 -

- ~~Les agents non en service, tués ou blessés dans un accident, doivent être inscrits suivant le cas dans la rubrique "Voyageurs" ou "Personnes étrangères" et non dans la rubrique "Agents" -~~

Chantonnay
1 agent VB

- Les convoyeurs accompagnant certains transports (agents des PTT, agents des WL, etc.) tués ou blessés dans un accident doivent être ~~compté~~ inscrits dans la rubrique "Personnes étrangères" et non dans la rubrique "Voyageurs" -

- Article 8 - ~~Statistiques complémentaires : mensuelles~~ Voir annexe 5 -

- Article 11 - Diffusion de la Statistique :

Les statistiques complémentaires visées à l'article 8 (Relevés mensuel) ~~et annuel~~) devraient être ~~envoyées~~ adressées également à la Direction M

Annexe 1 :
- que doit-on entendre par obstacle fixe ?
- alignement sur VIC du nouveau projet : Voie VIC - gare - et non plus comme prévu au B de l'annexe 2 à IGEX26C : voies plus sauf pendant manœuvre.
- Incendie : ... "retirait d'un véhicule" ne figure plus - (
- ~~Accident aux voies~~ : col. observation : ... ou d'un aéronef

Annexe 2 :
- ~~Ne donne pas la définition des véhicules en mouvement (IGEX 4 B antérieur)~~
- Définition "Matériel roulant" : VIC → draisines et bagages seules -
  SNCF Ex 26C → bagages seules
  Ex 4C → alignement sur VIC. ~~Dans~~ dans les accidents avec les draisines, ? alors que l'VIC tient compte col 15

pendre
ET 26C

des accidents, collisions, déraillement des draisines, lorsque, ayant entraîné mort ou blessures graves.

Avoir incriminé : -- circulation sur rail
--- sur une autre -

4e Division.

Annexe 3 et 4 -

Marquer la nouvelle rubrique 8 N - "accidents entre quelque Trains et voyageurs".

Annexe 5 :

- Modèle de relevé mensuel - autre que Voyageur.

Il semble manquer une rubrique "agent" ou alors doit-on les classer avec les "Tiers".

~~La rubrique "Tiers" [illegible] stare~~

~~Peut on remplacer "Tiers" par "hommes étrangers" -~~ ?

h 30/V1

Direction du Mouvement
3ème Division

M 13.82

Paris, le 12 JUIL 1954

MINUTE

DIRECTION DU MOUVEMENT
Enregistrement n°
13 JUIL 1954
M

Monsieur LONG,

Votre transmission M 15.47.07/3 du 23 juin 1954, concernant l'établissement des statistiques d'accidents.

Il convient tout d'abord de remarquer que les deux statistiques U.I.C. et S.N.C.F. diffèrent sur certains points en ce qui concerne les accidents et incidents à comprendre dans ces statistiques.

C'est ainsi, par exemple, que la statistique S.N.C.F. reprend tous les déraillements et collisions survenus en gare, en dehors des manoeuvres, alors que la statistique U.I.C. ne les comprend que si leurs conséquences répondent à certaines conditions de même, pour les collisions de matériel roulant contre un obstacle fixe survenues en pleine voie, etc...

J'ignore les intentions de M. le Directeur des Etudes Générales à cet égard.

En ce qui concerne les statistiques d'accidents de personnes, je serais d'avis de conserver pour le moment la définition S.N.C.F. de "blessé grave", la question pouvant être reconsidérée lorsque la définition U.I.C. aura été changée.

Par contre, il y aurait intérêt à profiter de la réédition de l'I.G. EX 4 c pour y apporter les précisions suivantes :

- les suicides sont à exclure des relevés Mx et My,

- les agents non en service tués dans un accident doivent être compris, suivant le cas, dans les "voyageurs" ou dans les "personnes étrangères", et non dans les "agents".

Enfin, la définition théorique de "mort", qui ne figure nulle part, pourrait être introduite dès à présent à l'Annexe 2 à l'I.G. Ex 26 c. Il n'y aurait pas d'inconvénient à prendre la définition U.I.C., qui correspond en fait aux errements suivis sur la S.N.C.F.

L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Division de la Réglementation
et de la Sécurité,

Signé : Marchand

h 30/VI

Direction du Mouvement
3ème Division

M 13.82

Paris, le 12 Juillet 1954

Monsieur LONG,

Votre transmission M 15.47.07/3 du 23 juin 1954, concernant l'établissement des statistiques d'accidents.

Il convient tout d'abord de remarquer que les deux statistiques U.I.C. et S.N.C.F. diffèrent sur certains points en ce qui concerne les accidents et incidents à comprendre dans ces statistiques.

C'est ainsi, par exemple, que la statistique S.N.C.F. reprend tous les déraillements et collisions survenus en gare, en dehors des manoeuvres, alors que la statistique U.I.C. ne les comprend que si leurs conséquences répondent à certaines conditions de même, pour les collisions de matériel roulant contre un obstacle fixe survenues en pleine voie, etc...

J'ignore l'intention de M. le Directeur des Etudes Générales à cet égard.

En ce qui concerne les statistiques d'accidents de personnes, je serais d'avis de conserver pour le moment la définition S.N.C.F. de "blessé grave", la question pouvant être reconsidérée lorsque la définition U.I.C. aura été changée.

Par contre, il y aurait intérêt à profiter de la réédition de l'I.G. EX 4 c pour y apporter les précisions suivantes :

- les suicides sont à exclure des relevés Mx et My,

- les agents non en service tués dans un accident doivent être compris, suivant le cas, dans les "voyageurs" ou dans les "personnes étrangères", et non dans les "agents".

Enfin, la définition théorique de "mort", qui ne figure nulle part, pourrait être introduite dès à présent à l'Annexe 2 à l'I.G. Ex 26 c. Il n'y aurait pas d'inconvénient à prendre la définition U.I.C., qui correspond en fait aux errements suivis sur la S.N.C.F.

L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Division de la Réglementation
et de la Sécurité,

Signé MARCHAND

S 2b/VI

DIRECTION DU MOUVEMENT

4è Division

M nº 15.47.07/3

23 JUIN 1954

COPIE TRANSMISE à
Monsieur MARCHAND,

en lui demandant de bien vouloir me faire connaître son point de vue pour ce qui concerne les accidents de personnes.

L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Division du Contrôle
du Mouvement,

M. Thiveaud

Copie

1 JUIN 1954

Etudes Générales.

O.S. n° 6905

Monsieur le Directeur du Personnel,

- 1 tableau joint -

Monsieur le Directeur du Mouvement,

OBJET : Statistiques S.N.C.F.
d'accidents de personnes.

Les accidents de personnes font l'objet de trois statistiques différentes, à savoir :

I - Statistiques U.I.C. des Accidents de Chemin de fer,

II - Statistique Générale des Accidents de Chemin de fer,

III - Statistique des accidents du Travail.

Le tableau ci-joint résume les caractéristiques principales de chacune d'entre elles (colonnes 3 à 11).

La comparaison de ces caractéristiques appelle les remarques suivantes :

- Colonne 3 : Nature des accidents pris en considération :

La statistique I est plus générale que la statistique II (excepté en ce qui concerne les suicides), puisque, pour les accidents individuels, celle-ci se limite aux accidents causés par des véhicules en mouvement ou en cours d'attelage.

La statistique III limitée aux accidents de travail est encore plus générale que la statistique I en ce qui concerne les agents accidentés puisqu'elle comprend les accidents de trajet du domicile au lieu de travail.

Ces deux dernières statistiques excluent les suicidés.

- Colonnes 7 et 8 : Définition théorique des notions de "mort" ou de "blessé grave".

1°) La statistique II utilise les définitions reprises à l'Annexe 2 de l'I.G. EX.26 c. Or celle-ci ne définit pas la notion de "mort" mais seulement celle de "blessé grave" dont la base est "l'incapacité permanente".

2°) En ce qui concerne la statistique III, la notion de "blessé grave" est analogue à celle de la statistique II.

3°) La notice explicative de la statistique I définit ces notions de "mort" et de "blessé grave", mais cette dernière est basée sur l' "incapacité de travail". Un projet en cours prévoit une légère modification à ces définitions.

Vu les difficultés actuellement rencontrées pour établir la statistique I, la définition du terme "blessé grave" utilisée en pratique est celle de la statistique II mais il serait souhaitable d'employer la définition théorique.

- Statistique IV :

Il faut signaler pour mémoire qu'il est possible que l'U.I.C. établisse dans l'avenir une statistique des accidents du travail. Cependant, aucune étude n'a encore été amorcée à ce sujet officiellement.

Etant donné que les Instructions Générales Ex. MT. VB 4 b et Ex. MT. VB 4 c doivent être prochainement rééditées, je pense qu'il serait utile de réunir une Commission composée d'un fonctionnaire de chaque Service intéressé (Direction du Mouvement, Direction du Personnel, Etudes Générales) afin de revoir les conditions d'établissement des statistiques d'accidents et d'étudier les possibilités de modification de certaines définitions. Cette Commission pourrait être présidée par M. le Chef de la Subdivision des Statistiques.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire savoir si vous êtes d'accord, et, dans l'affirmative, de désigner le fonctionnaire qui sera chargé de représenter votre Direction.

Le Directeur
des Etudes Générales

Signé: DUGAS

TABLEAU COMPARATIF DE STATISTIQUE D'ACCIDENTS

Catégories de Statistiques	Destinataires	Nature des accidents pris en considération	Décomposition par catégorie de victimes: Voyageurs	Agents	Personnes étrangères	Définitions — Théoriques: Mort	Blessé grave	Utilisées en pratique actuellement: Mort	Blessé grave	Source et organisme chargé d'étudier la Statistique	Récapitulation
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
I - U.I.C. Accidents de Chemins de Fer. (Statistique Internationale des Ch. de fer)	Administrations de Chemin de fer étrangères	Accidents produits par tout "fait d'exploitation". Suicidés exclus.	x	x	x	Actuellement : Personne tuée sur le coup ou décédée dans les 24h. des suites de blessures reçues En projet : Personne tuée sur le coup ou décédée le jour ou le lendemain de l'accident par suite des blessures reçues.	Actuellement : Personne ayant reçu des blessures ayant entraîné : -soit la mort dans un délai de plus de 24 h. -soit une incapacité de travail de 14 jours au moins. En projet : Personne ayant reçu des blessures ayant entraîné : soit la mort à partir du surlendemain, -soit une incapacité de travail supérieure à 14 jours	Personne décédée dans les 24 heures.	Définition de l'I.G. EX. 26 c (Annexe 2). Blessure paraissant devoir entraîner (d'après le 1er certificat) une incapacité permanente ~~[illegible]~~ ayant ~~révélé~~ révélé l'existence d'un danger grave, même si les conséquences ont pu en être évitées	Etats Mx et My (IG. EX. MT. VB. 4c). Statistique établie ~~[illegible]~~ par les Etudes Générales (Subdivision des Statistiques)	Statistique Internationale des Chemins de fer.
II - Statistique Générale des Accidents et Incidents de Chemin de Fer (IG. EX. MT. VB 4c)	Ministère des Travaux Publics des Transports et du Tourisme	Collisions - Déraillements Dérives - Détresses - Accidents aux voies ou aux ouvrages de la Voie. Incendies - Explosion d'appareils à vapeur ou d'appareils à pression de gaz. Accidents de P.N. - Accidents aux installations de production et de transport d'énergie électrique de traction. Accidents individuels causés par des véhicules en mouvement ou au cours d'attelage. Suicides signalés à part.	x	x	x	Aucune définition n'est donnée par l'IG. EX. 26 c intéressée.	Définition de l'IG. EX. 26c (Annexe 2). Voir définition pratique.	idem	idem	Avis téléphoné par la gare centralisatrice au P.C.R. Statistique établie par les Divisions du Mouvement. Récapitulation par Etudes Générales (Subdivision des Statistiques).	My
III - Statistiques des Accidents du Travail (IG. EX. MT. VB. 4b)	idem	Tous accidents du travail et assimilés. Suicidés exclus.		x		Distinction des décès survenus dans les 24 h. ou postérieurement.	Personne atteinte d'incapacité permanente. NOTA : les incapacités temporaires sont décomposées en : -inférieures ou = à 4 jours, ~~compris~~ entre 5 et 19 jours. -20 jours ou plus	Voir définition théorique	Voir définition théorique.	P X 62 Statistique établie aux Echelons, Arrondt, Service, Direction Régionale, Direction P.	T1 T2 { février T4 et T5 { octobre
IV - U.I.C. Accidents du Travail	Administrations de Chemin de fer étrangères.					Statistique projetée (pour mémoire)					

DÉFINITIONS

(au point de vue exclusif de la classification des accidents et incidents et de l'envoi des avis correspondants).

Blessure grave	Blessure paraissant devoir entraîner (d'après le premier certificat médical) une INCAPACITÉ PERMANENTE ou ayant révélé l'existence d'un DANGER GRAVE, même si les conséquences ont pu en être évitées.
Blessure légère	Blessure n'entrant pas (d'après le premier certificat médical ou en raison des circonstances) dans la catégorie ci-dessus.
Elément de matériel roulant	Un ou plusieurs véhicules ferroviaires attelés comportant ou non des moyens de propulsion (lorrys exclus).
Train	Elément de matériel roulant comportant des moyens de propulsion, effectuant un parcours déterminé quelles que soient les voies parcourues et répondant à l'une des définitions de trains données par les Règlements de Sécurité.
Manœuvre.....	Mouvement d'élément de matériel roulant commandé par des signaux de manœuvre quelles que soient les voies parcourues (Le garage d'un train est à considérer comme manœuvre, s'il n'est pas compris dans la marche du train).
Voie principale.....	Voie affectée à la circulation des trains, définie par les Règlements de Sécurité.
Perturbation importante.....	Celle qui paraît devoir nécessiter : — soit un service de voie unique temporaire ; — soit un détournement de trains de voyageurs ; — soit un transbordement de trains de voyageurs ; — soit une interruption de la circulation sur voie principale pendant plus de six heures.
Avarie importante : *à la voie*	Celle qui paraît devoir interdire l'usage de voies principales endommagées pendant plus de six heures (relevage compris).
au matériel	Pour les véhicules munis de moyens de propulsion, celle qui paraît rendre impossible la circulation sur rail sans moyens de fortune ; Pour les véhicules non munis de moyens de propulsion, celle qui paraît devoir nécessiter la réfection complète de la caisse ou le chargement du véhicule sur un autre pour l'envoi en réparation.
aux installations	Destruction partielle ou totale d'un bien fixe de la S.N.C.F.
Vol très important.....	Celui pour lequel le préjudice causé atteint 100 000 francs.

Véhicule : Tous engins, avec ou sans moteur, circulant sur rails, seuls ou en groupe.
en mouvement : Tout déplacement d'un véhicule quelle qu'en soit la cause (vent, déliviété).

IG EX 4c

SOCIÉTÉ NATIONALE des CHEMINS DE FER FRANÇAIS

~~NOTE GÉNÉRALE~~
~~SÉRIE Adm. — Affaires Générales N° 19-A 16~~
~~SÉRIE M. — Affaires Générales N° 22-A 21~~
~~SÉRIE M.T. — Incidents et Accidents N° 3-A 4~~
~~SÉRIE V.B. — Affaires Générales N° 16-A 14~~

Rectificatif N°1 30-5-41
N°2 20-12-44

~~Cir.~~

Paris, le 25 octobre 1940.

~~Nm. 87~~

STATISTIQUE GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET INCIDENTS DE CHEMINS DE FER

Article 1er. — Objet.

La présente Note Générale a pour objet de définir les conditions dans lesquelles sera établie la Statistique générale des accidents et incidents de chemin de fer, nécessaire à la fois aux besoins du Secrétariat d'Etat aux Communications et des Services Centraux et Régionaux de la S.N.C.F.

Article 2. — Date d'application.

La Statistique générale des accidents et incidents de chemin de fer sera établie à partir du 1er octobre 1940.

Article 3. — Établissement de la Statistique.

Les Postes régionaux d'information (P.C.R) reçoivent par application de l'Instruction Générale, Série M — Affaires Générales n° 4, Série M.T. — Incidents et accidents n° 1, Série V.B. — Affaires Générales n° 1, les « premiers avis » des accidents, incidents ou événements notables survenus sur le terrain de la S.N.C.F. quel que soit le service principalement intéressé. Ils doivent également recevoir, le cas échéant, aux termes des mêmes instructions, les avis complémentaires destinés à préciser les causes, circonstances ou conséquences qui n'ont pu l'être par le premier avis.

A l'aide de ces renseignements, la 6e section de la Division Régionale du Mouvement — dont dépend le P.C.R — établit une statistique des accidents et incidents considérés comme ayant une certaine importance eu égard à leur nature ou leurs conséquences.

A cet effet, après avoir déterminé les accidents et incidents à comprendre dans la Statistique, elle remplit un tableau de dépouillement donnant pour chacun d'eux, sa nature, ses causes et conséquences.

En fin de mois, elle établit, à partir de ce tableau, un relevé récapitulatif donnant pour chaque nature d'accident ou incident, le nombre de ceux-ci, leurs causes et leurs conséquences.

Article 4. — Envoi de la Statistique aux Services intéressés.

Les relevés mensuels sont adressés en un exemplaire à chacun des Services Centraux ~~P~~, M, T, V, et en deux exemplaires au Service Technique de la Direction Générale, chargé de l'envoi de la Statistique au Secrétariat d'Etat aux Communications.

Chaque Région détermine en outre les conditions d'envoi de ces relevés à ses différents Services.

Ils sont adressés directement aux Services intéressés par la 6e section de la Division Régionale du Mouvement au plus tard le 5 du mois M+2 en ce qui concerne les accidents du mois M.

Le Service Technique de la Direction Générale établit un récapitulatif annuel relatif à l'ensemble de la S.N.C.F. destiné à la Statistique ministérielle et le diffuse dans les Services Centraux et Régionaux.

Indépendamment du relevé récapitulatif mensuel, la 6e Section de la Division Régionale du Mouvement adresse au Service Technique de la Direction Générale ~~une~~ deux copies de l'état de dépouillement afin de lui permettre de fournir à la demande, la décomposition des conséquences par causes que le relevé récapitulatif ne fait pas apparaître.

Article 5. — Instructions abrogées.

Les Régions devront abroger les instructions données antérieurement pour l'établissement des Statistiques considérées.

M. X a envoyé à la 3e également

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

80 E. 19282. — Paris, Imprimerie administrative Centrale, 8, rue de Furstenberg *(446)*

Annexe A à l'I.G. Ex 4 c

SOCIÉTÉ NATIONALE des CHEMINS DE FER FRANÇAIS

O

~~CIRCULAIRE N° 1~~
POUR L'APPLICATION DE LA NOTE GÉNÉRALE
SÉRIE Adm. — Affaires Générales N° 19-A[16]
SÉRIE M. — Affaires Générales N° 22-A[21]
SÉRIE M.T. - Incidents et Accidents N° 3-A[3]
SÉRIE V.B. — Affaires Générales N° 16-A[14]

Cor.

Num. 87

Paris, le 25 octobre 1940.

PRESCRIPTIONS A OBSERVER PAR LES SERVICES RÉGIONAUX POUR L'ÉTABLISSEMENT DE LA STATISTIQUE GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET INCIDENTS DE CHEMINS DE FER

Article 1er. — Documentation servant de base à l'établissement de la Statistique.

La Statistique est établie à partir des « premiers avis » reçus par les P.R.I. qui reçoivent également des « messages téléphonés » par application de l'article 7 de la Note Générale, Série M — Affaires Générales n° 8-A[8], Série M.T. — Incidents et Accidents n° 1-A[1], Série V.B. — Affaires Générales n° 2-A[1].

Les P.R.I. sont qualifiés pour demander directement, verbalement ou par écrit, aux Arrondissements de tous les Services, les précisions utiles pour l'établissement de cette statistique. Ils le font sur demande de la 6e Section du Mouvement chargée de cet établissement.

La 6e Section du Mouvement adresse aux Arrondissements, le 25 du mois M+1, la liste des accidents du mois M dont les causes exactes ne lui sont pas encore connues. Cette liste est complétée par l'indication des causes et retournée en temps utile pour l'établissement de la Statistique.

Article 2. — Discrimination parmi les accidents et incidents dont sont avisés les P.R.I. de ceux à comprendre dans la statistique.

Pour qu'un accident ou incident soit compris dans la statistique, il faut :

1° — qu'il réponde à la fois par sa nature et par ses conséquences aux conditions indiquées sur le tableau ci-joint (Annexe I),

2° — **qu'il intéresse directement l'exploitation des voies ferrées.**

Pour certaines des natures d'accidents figurant au tableau, cette deuxième condition est toujours réalisée (c'est le cas des collisions ou déraillements en pleine voie, ou des dérives et détresses par exemple).

Pour d'autres natures au contraire, cette condition conduira à exclure de la statistique les accidents qui, au lieu d'intéresser les voies (principales ou accessoires) en exploitation, sont inhérents au travail propre des dépôts, ateliers et magasins (c'est le cas des déraillements, incendies, explosions ou accidents individuels survenus dans les emprises d'un dépôt, des incendies de bâtiments annexes de gares, etc...).

Rectificatif n° 1 à la Circulaire n° 1 à la Note Générale, Administrative, Affaire Générale N° 19-A[16] - M. - Affaires Générales n° 22-A[21]. — M.T. - Incidents et Accidents n° 3-A[3]. — V.B. - Affaires Générales n° 16-A[14].

(Béquet à coller au bas de la page 1)

Article 3. — Tenue de l'état de dépouillement.

Cet état, du modèle Mx ci-joint (Annexe II), comporte une ligne par accident ou incident.

Nature : chaque accident ou incident donne lieu à l'inscription d'une nature et d'une seule.

Si l'accident paraît, *à priori*, susceptible d'être classé dans plusieurs natures, il doit l'être dans celle qui fut chronologiquement la première.

Exemple :

— *un incendie se déclare dans un train de voyageurs et provoque un déraillement : classer l'accident dans la rubrique « incendie ».*

— *un incendie se déclare dans un train de voyageurs à la suite d'un déraillement : classer l'accident dans la rubrique « déraillement ».*

— après endommagement de barrière par un véhicule, le véhicule est tamponné par un train : classer l'accident dans la rubrique "accident au passage à niveau"

Causes : tout accident ou incident donne lieu à l'inscription d'au moins une cause. On pourra, le cas échéant, en indiquer plus d'une, en se limitant toutefois strictement aux causes dominantes.

Conséquences : un accident ou incident pourra, suivant les cas, donner lieu à l'inscription de 0, 1 ou plusieurs conséquences.

Par exemple, un déraillement en pleine voie qui n'aura occasionné ni perturbation importante, ni avarie importante, ni mort ou blessures graves, ne donnera lieu à l'inscription d'aucune conséquence. Au contraire, un déraillement peut avoir occasionné à la fois, une perturbation importante, des avaries importantes et la mort ou blessures graves; il donne lieu, dans ce cas, à plusieurs inscriptions.

Cas des accidents individuels : sont à comprendre dans la rubrique « Accidents individuels », les accidents de personnes répondant aux deux conditions suivantes :

1° — Ces accidents ne sont pas susceptibles d'être classés dans l'une des autres natures prévues dans la Statistique;

2° — Il s'agit d'accidents causés par des véhicules en mouvement ou d'accidents d'attelages.

La définition des accidents causés par des véhicules en mouvement ou des accidents d'attelages est celle donnée à l'~~Annexe 1 de la Note Générale, Série Administrative, Affaires Générales N° 46 A13 du 29 février 1940 sur les « Accidents du travail »~~.

Ex 4b →

Au cas où un même accident aurait provoqué la mort ou les blessures graves de plusieurs personnes, il ne donnera lieu qu'à une ligne d'inscription.

~~**Article 4. — Établissement du relevé mensuel.**~~

~~En fin de mois, à partir de l'état de dépouillement Mx, ce relevé, du modèle My ci-joint (Annexe III) est établi comme suit :~~

~~Pour chaque nature :~~

~~— le nombre d'accidents ou incidents s'obtient par totalisation des accidents inscrits dans la colonne correspondant à cette nature sur le relevé Mx;~~

1°. — Nature.

a) Accidents intéressant un ou plusieurs trains allemands (1)

L'inscription dans la colonne « nature » intéressée sera constituée par une barre **à l'encre rouge,** suivie dans le cas de collision **entre trains allemands** de l'indication entre parenthèses du nombre de ces trains.

b) Accidents survenus pendant les manœuvres

Pour distinguer parmi **tous** les accidents survenus en gare, ceux survenus pendant les manœuvres l'inscription dans la colonne « nature » intéressée sera constituée pour ces derniers par un cercle.

2°. — Conséquences.

Les personnes atteintes, de nationalité allemande, seront réparties comme suit entre les colonnes 36 à 41.

— col. 36, 37 — agents de la Reichsbahn en service
— col. 38, 39 — voyageurs allemands
— col. 40, 41 — autres cas.

D'autre part, on inscrira dans les colonnes intéressées, le nombre de victimes de nationalité allemande à l'encre rouge et celui des autres victimes à l'encre noire, les 2 chiffres étant séparés par une barre de division.

Article 4. — Etablissement du relevé mensuel.

En fin de mois, à partir de l'état de dépouillement Mx, ce relevé, du modèle My ci-joint (Annexe III) est établi comme suit : (2)

Pour chaque nature :

— le nombre d'accidents ou incidents s'obtient par totalisation des accidents inscrits dans la colonne correspondant à cette nature sur le relevé Mx, sans distinction entre les accidents intéressant les trains allemands et les autres;
— le nombre de chacune des causes s'obtient en totalisant ceux des accidents qui sont **à la fois inscrits** dans la colonne correspondant à cette cause et dans la colonne correspondant à la nature de l'accident;
— le nombre d'accidents ayant eu telles conséquences et le nombre de personnes atteintes du fait de ces accidents s'obtient en totalisant ceux des accidents qui sont **à la fois** inscrits dans la colonne correspondant à cette conséquence et dans la colonne correspondant à la nature de l'accident. La totalisation du nombre de victimes de nationalité allemande se fera distinctement de celle des autres victimes et les totaux seront séparés par une barre de division.

Article 5. — Fourniture des imprimés.

Les imprimés Mx et My sont approvisionnés par les magasins régionaux.

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

---

(1) On entend par trains allemands les trains D et les trains pour la Wehrmacht (voir annexe 1 à la lettre D 87974 du 21-6-1941 sur la catégorisation des parcours des trains).
(2) Sans distinction entre les accidents survenus dans les 2 zones définies à l'article 3.

Rectificatif N° 2 à la Circulaire N° 1 pour l'application de la N.G. — Adm. — Affaires Générales 19-A[16], M. — Affaires Générales 22-A[31], M.T. — Incidents et Accidents 3-A[6],
V.B. — Affaires Générales 16-A[4] *(Page à coller sur la page 3 de la Circulaire précitée).*

ANNEXE I

Accidents et incidents à comprendre dans la Statistique générale : (1)

NATURE DES ACCIDENTS ET INCIDENTS			CONSÉQUENCES REQUISES
Collisions de trains ou éléments de matériel roulant *entre eux* ou *contre un obstacle fixe.*	en pleine voie.		quelles que soient les conséquences.
	en gare.	sauf pendant manœuvres.	quelles que soient les conséquences.
		pendant manœuvres.	— mort ou blessures graves. — perturbation importante. — avaries importantes à la voie, au matériel ou aux installations.
Déraillements de trains ou éléments de matériel roulant.	en pleine voie.		quelles que soient les conséquences.
	en gare.	sauf pendant manœuvres.	quelles que soient les conséquences.
		pendant manœuvres.	— mort ou blessures graves. — perturbation importante. — avaries importantes à la voie, au matériel ou aux installations.
Dérives et **détresses** sur voies principales.	dérives.		quelles que soient les conséquences.
	détresses.		perturbation importante.
Accidents aux voies ou aux ouvrages de la voie.			— perturbation importante. — interruption de la circulation sur une ou plusieurs voies principales.
Incendies de matériel ou d'installations.	dans un train.	transportant des voyageurs et ayant nécessité le retrait d'un véhicule à voyageurs.	quelles que soient les conséquences.
		autres trains.	avaries importantes au matériel ou aux installations.
	autres cas.		
Explosions d'appareils à vapeur ou d'appareils à pression de gaz.			avaries importantes au matériel ou aux installations.
Accidents de passage à niveau.	entre trains et usagers.		quelles que soient les conséquences.
	autres.		perturbation importante.
Accidents aux installations de production et de transport d'énergie électrique de traction.			perturbation importante.
Accidents individuels causés par des véhicules en mouvement ou au cours d'attelages.			mort ou blessures graves.

(1) Pour la définition des termes employés dans le présent tableau se reporter à celle figurant sur le tableau des « Premier avis à donner par la gare centralisatrice en cas d'accident ou incident. ».

Rectificatif n° 3 à l'Annexe A de l'I.G. Ex. 4g (Béquet à coller sur la partie correspondante de l'Annexe I).

S. N. C. F.

Dépouillement des Accidents et Incidents de Chemins de fer

ANNEXE II

Mx

RÉGION .....

Mois de ..... 194....

NUMÉRO D'ORDRE	DATE	HEURE	LIEU DE L'ACCIDENT	NATURE																	CAUSES IMPUTABLES :											CONSÉQUENCES							
				COLLISIONS de trains ou d'éléments de matériel roulant entre eux ou contre un obstacle fixe				DÉRAILLEMENTS de trains ou éléments de matériel roulant		DÉRIVES et DÉTRESSES sur voies principales		Accidents aux voies ou aux ouvrages de la voie	INCENDIES		Explosions d'appareils à vapeur ou d'appareils à pression de gaz	ACCIDENTS de P. N. entre trains et usagers			Accidents aux installations de production et de transport d'énergie électrique de traction	Accidents individuels	AUX PERSONNES						AU MATÉRIEL ou aux installations							L'ACCIDENT a eu pour conséquences :			PERSONNES ATTEINTES par les accidents de la colonne 35					
				en pleine voie		en gare										P.N. gardés		P.N. non gardés			inobservation des prescriptions réglementaires de la part d'agents			imprudence maladresse etc...		malveillance	matériel de traction	matériel de transport		installations fixes	à l'état de guerre	aux circonstances atmosphériques (brouillard, inondations, intempéries, etc.)	à des causes indéterminées	une perturbation importante	des avaries importantes	la mort ou blessures graves aux personnes	Agents		Voyageurs		Personnes étrangères (y compris ouvriers d'entreprise)	
				entre eux	contre un obstacle fixe	entre eux	contre un obstacle fixe	en pleine voie	en gare	Dérives	Détresses		dans un train	autres cas		emprunt des portillons	autres accidents				de l'Exploitation	du Matériel et Traction	de la Voie	Agents	autres personnes			ruptures d'attelages	autres									Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	17 bis	17 ter	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41

S. N. C. F. **Statistique générale des Accidents et Incidents de Chemins de fer** ***ANNEXE III***

RÉGION..... *Mois de*..... *194*..... **My**

NATURE DES ACCIDENTS ET INCIDENTS	N° de rubrique	NOMBRE des accidents de chaque nature	CAUSES IMPUTABLES : AUX PERSONNES — INOBSERVATION des prescriptions réglementaires de la part d'Agents — de l'Exploitation	du Matériel et Traction	de la Voie	IMPRUDENCE maladresse, etc. — Agents	autres personnes	MALVEILLANCE	AU MATÉRIEL OU AUX INSTALLATIONS — MATÉRIEL de traction	MATÉRIEL de transport — Ruptures d'attelages	Autres	INSTALLATIONS fixes	A L'ÉTAT DE GUERRE	AUX CIRCONSTANCES atmosphériques (brouillard, inondations, intempéries, etc.)	A DES CAUSES INDÉTERMINÉES	CONSÉQUENCES — NOMBRE D'ACCIDENTS ayant eu pour conséquences : une perturbation importante	des avaries importantes	la mort ou des blessures graves aux personnes	PERSONNES ATTEINTES PAR LES ACCIDENTS DE LA COLONNE 19 — AGENTS — Tués	Blessés	VOYAGEURS — Tués	Blessés	PERSONNES étrangères (y compris ouvriers d'entreprise) — Tués	Blessés
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Collisions de trains ou d'éléments de matériel roulant *entre eux* ou *contre un obstacle fixe.* — en pleine voie — entre eux	1																							
en pleine voie — contre un obstacle fixe.	2																							
en gare — entre eux	3																							
en gare — contre un obstacle fixe.	4																							
Déraillements de trains ou d'éléments de matériel roulant. — en pleine voie	5																							
en gare	6																							
Dérives et **détresses** sur voies principales. — dérives	7																							
détresses	8																							
Accidents aux voies ou aux ouvrages de la voie.	9																							
Incendies — dans un train	10																							
Incendies — autres cas	11																							
Explosions d'appareils à vapeur ou d'appareils à pression de gaz	12																							
Accidents de passages à niveau entre trains et usagers. — P. N. gardés — emprunt des portillons	13																							
P. N. gardés — autres accidents	13 bis																							
P. N. non gardés	13 ter																							
Accidents aux installations de production et de transport d'énergie électrique de traction	14																							
Accidents individuels causés par des véhicules en mouvement, ou au cours d'attelages	15																							
TOTAUX																								

Abrogée par edition du 26.12.69

SOCIÉTÉ NATIONALE des CHEMINS DE FER FRANÇAIS

O

DISTRIBUTION		
EX	MT	VB
1-2-5 11 à 14-18 21 31	1-2 11 à 20 21 à 25-29 31-32 34-35 41-42-49 63-64	1 10-11 31-32 41-41 bis 43-43 bis 51-52-57 61-64 86-87

Rectificatifs :

.....

.....

.....

.....

Date d'application : 1er janvier 1958.

INSTRUCTION GÉNÉRALE

EX MT VB 4 b

Paris, le 5 décembre 1957.

STATISTIQUES DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

Sommaire

■

article 1 ◆ Document abrogé.

L'Avis Général EX-MT-VB 4 b n° 1 du 10 novembre 1956 est annulé à partir du 1er janvier 1958.

article 2 ◆ Objet de l'Instruction Générale.

Afin d'améliorer l'efficacité de la prévention, liée en grande partie à la précision des informations recueillies sur les diverses causes d'accidents du travail, il a été décidé de faire appel à un système mécanographique pour l'établissement des statistiques d'accidents du travail.

Il est bien évident que le rendement et les services qu'on peut attendre d'un tel système dépendent entièrement de la précision avec laquelle seront établies les fiches d'accidents du travail et de la ponctualité de leur envoi à l'Atelier de Mécanographie.

Au surplus, cette méthode pourra seule permettre aux Statistiques de la S.N.C.F. de s'insérer dans celles de la Sécurité Sociale et de répondre ainsi aux demandes du Ministère du Travail et de la Sécurité Sociale ; les statistiques nationales prévoient en effet la répartition des accidents et l'analyse du nombre de journées perdues suivant un nombre important de rubriques telles que l'âge, l'élément matériel, la nature des lésions . . . . .

CHAPITRE 1

CRÉATION ET ACHEMINEMENT DES LIASSES D'ACCIDENTS DU TRAVAIL

article 3 ◆ Accidents donnant lieu à l'établissement d'une liasse d'accident du travail.

Tout accident du travail ou maladie professionnelle dont est victime un agent du cadre permanent ou du cadre latéral, un auxiliaire directement au service de la S.N.C.F. ou un apprenti, fait l'objet d'une liasse mod. L 9 P 1 (déclaration d'accident) lorsqu'il a pour conséquence :

— le décès de la victime,
— une incapacité de travail permanente, totale ou partielle,
— une interruption de travail d'au moins une journée (non compris le jour de l'accident).

Il est établi une liasse pour chaque victime d'un accident.

Lorsque l'accident n'a pas entraîné une interruption de service d'au moins une journée, le Chef d'Etablissement ou le Chef local (1) prend note de cet accident dès qu'il en est informé par l'accidenté ou par le chef direct sur le registre de sécurité de l'Etablissement, de manière à sauvegarder les droits des blessés en cas d'aggravation ultérieure.

Les accidents pour lesquels une liasse L 9 P 1 a été établie n'ont pas, sauf Instructions particulières du Service Régional, à être inscrits sur le registre de sécurité.

article 4 ◆ Conditions d'établissement et d'envoi de la liasse d'accident du travail.

La liasse d'accident du travail L 9 P 1 est ouverte dans les plus brefs délais, et au plus tard dans les 48 heures, par l'Etablissement utilisateur. Lorsque l'accident s'est produit en dehors de l'Etablissement utilisateur, l'Etablissement — quel qu'il soit — qui en est le premier informé, transmet à l'Etablissement utilisateur les renseignements nécessaires à la rédaction de la liasse L 9 P 1 (2).

L'Etablissement utilisateur après avoir rempli la partie de la liasse L 9 P 1 qui lui est réservée et détaché l'exemplaire qui lui est destiné, adresse à l'Arrondissement utilisateur les 3 autres exemplaires de la liasse destinés respectivement :

— à l'Atelier Central de Mécanographie, 5, rue du Charolais (Paris 12e),
— à la Subdivision Régionale du Personnel,
— à l'Arrondissement.

Les opérations relatives à l'établissement et à l'acheminement de la liasse L 9 P 1 sont indiquées en détail par une instruction pratique (Organisation et Méthodes).

article 5 ◆ Renseignements à faire figurer sur la liasse d'accident du travail.

Indépendamment des indications relatives aux Etablissements utilisateurs ou d'attache, à l'identification de la victime et aux conditions de temps et de lieu dans lesquelles est survenu l'accident, la liasse L 9 P 1 doit comporter un certain nombre de renseignements intéressant plus particulièrement les causes et les conséquences de l'accident, en fonctions desquelles seront établies les statistiques d'accidents du travail.

La partie B de la liasse L 9 P 1 entièrement codifiée par l'Arrondissement (ou assimilé) est seule utilisée par l'Atelier de Mécanographie pour établir la carte perforée relative à chaque accident. Il convient à cet effet que **toutes** les cases numérotées 1 à 58 et correspondant aux rubriques 1 à 31 (et éventuellement les cases numérotées de 61 à 73 et correspondant aux rubriques 33 à 37) comportent **un chiffre et un seul.**

Pour l'Atelier de Mécanographie, un accident est défini par le numéro d'ordre à l'Arrondissement (rubrique 2) et par le code de l'Etablissement (rubrique 3) : toutes les fiches se rapportant à un **même accident** (Déclaration et notifications de conséquences, rechutes survenant pendant l'année en cours et pendant les 9 premiers mois de l'année suivante) doivent donc obligatoirement porter des renseignements **rigoureusement identiques** dans ces 2 rubriques.

◆ (1) Par Chef local, il faut entendre :

Service EX : Le Chef de Gare, le chef de station, le chef de halte, etc... Dans certains cas (par exemple, halte gérée par une femme) il pourra y avoir intérêt à confier la rédaction des fiches d'accidents au chef d'une gare voisine. Des consignes locales préciseront les dérogations admises.

Service MT : Le Chef d'Atelier, le Chef de Dépôt, le Chef de Magasin, le Chef de poste de visite.

Service VB : Le Chef de District, le Chef d'Atelier, le Chef de Magasin et pour les agents du S.E.S., le Chef de Section. Ce dernier a la faculté de confier l'enquête sur place au Chef de District sur le parcours duquel l'accident a eu lieu, sauf à requérir l'intervention du Chef de Circonscription S.E.S. lorsque les circonstances de l'accident exigent un examen technique qui relève particulièrement de la compétence du Chef de Circonscription.

◆ (2) L'Etablissement utilisateur est, soit l'Etablissement d'attache, lorsque l'agent est normalement utilisé dans l'Etablissement qui le gère au point de vue administratif, et auquel il a été affecté par la dernière en date de ses promotions ou mutations, soit l'Etablissement dans lequel il est détaché, pour y être utilisé, quelle que soit la durée de ce détachement, dans les mêmes conditions que le personnel attaché à cet Etablissement.

Les accidents survenus à des agents effectuant un stage d'éducation physique, un séjour dans une colonie de vacances ou des compétitions sportives organisées par la S.N.C.F., ainsi que les accidents survenus à leurs moniteurs, sont décomptés avec les accidents survenus au personnel de la Direction Régionale dont dépend le centre ou la colonie.

La liasse complète L 9 P 1 ouverte par le centre ou la colonie de vacances est adressée à la Direction Régionale (Service Social) dont dépend le centre ou la colonie ; la Direction Régionale, après avoir numéroté la liasse (rubrique 2 de la partie codifiée) et indiqué le code Etablissement du centre ou de la colonie ou à défaut son propre code, transmet les exemplaires 1 à 3 de la liasse L 9 P 1 à l'Arrondissement d'attache de l'agent.

Lorsque l'agent reprend son Service à son Etablissement d'attache, celui-ci procède comme il est prescrit à l'Instruction Pratique. Si l'agent reprend son Service au centre ou à la colonie, l'imprimé 9 P 2 est ouvert dans les mêmes conditions que la liasse L 9 P 1.

article 6 ◆ Causes présumées de l'accident.

— Elément matériel (rubrique 25) : il s'agit de l'élément (sol, objet manutentionné, outil, machine, etc...) le plus directement en rapport avec l'accident et qui, sans avoir été nécessairement la cause déterminante, a été un facteur accompagnant l'accident.

— Cause principale de l'accident (rubrique 26) : il s'agit de la cause déterminante de l'accident, c'est-à-dire de celle en l'absence de laquelle l'accident ne se serait pas produit.

— Cause secondaire (rubrique 27) : lorsqu'il existe une deuxième cause ou lorsque l'accident s'accompagne de circonstances en l'absence desquelles il n'aurait pas eu lieu et qui apparaissent de ce fait comme une cause secondaire, celles-ci doivent être également indiquées au verso de l'imprimé et codifiées sous la rubrique 27. S'il n'y a pas de cause secondaire, la rubrique 27 portera l'indication 00.

— Responsabilité présumée (rubrique 28) : en vue de préciser les responsabilités personnelles dans l'accident, il conviendra d'indiquer si celui-ci est dû à la faute de la victime, d'un agent, d'un tiers étranger à la S.N.C.F. ou d'un inconnu, ou n'est pas imputable à une personne.

Ces différents éléments devant être dégagés des circonstances de l'accident, il est indispensable que l'exposé qui en est fait par le Chef d'Etablissement au verso de l'imprimé soit clair et détaillé. Le Chef d'Etablissement s'efforce en particulier de faire ressortir les causes et circonstances qui sont à l'origine de l'accident ou qui ont pu en favoriser la survenance, en mettant en lumière chacun des facteurs humains et matériels qui paraissent avoir été déterminants.

En cas de maladie professionnelle, il convient d'indiquer les circonstances qui ont pu engendrer la maladie (notamment la nature des travaux effectués) et la nature de la maladie qui doit obligatoirement être l'une de celles figurant aux tableaux des maladies professionnelles annexés au décret du 31 décembre 1946 portant Règlement d'Administration Publique pour l'application de la loi du 30 octobre 1946.

Dans la partie de la liasse L 9 P 1 qui leur est réservée au verso, le Chef d'Etablissement, l'Inspecteur ou le Chef de Section, et le Chef d'Arrondissement indiquent non seulement les causes de l'accident mais également les mesures de prévention réalisées ou envisagées ainsi que les sanctions éventuellement proposées ou infligées.

Le Service Régional formule ses conclusions sur l'accident et indique les mesures de prévention envisagées ou qu'il propose à la Direction Générale lorsqu'il s'agit de mesures nouvelles ou de mesures soulevant des questions de portée générale.

article 7 ◆ Conséquences de l'accident.

— Nature, siège et position de la blessure (partie 5 de l'imprimé et rubriques 29, 30 et 31) : ces indications sont à relever sur le certificat médical et à compléter au besoin en indiquant notamment si la blessure affecte la partie droite du corps, la partie gauche ou les deux parties à la fois (position).

— Conséquences probables de l'accident :

a) Partie 6 de l'imprimé : remplie **au moment de l'accident**, elle reprend les indications du certificat médical initial sur lequel le médecin doit porter la durée présumée de l'arrêt et, dans la mesure du possible, indiquer si l'accident paraît devoir entraîner une incapacité permanente.

b) Rubrique 35 : cette rubrique étant remplie **au moment de la reprise de service**, il est, en principe, possible de savoir à ce moment là, si l'accident entraîne une incapacité permanente (code 1) ou non (code 2). Si **exceptionnellement** le médecin ne peut se prononcer au moment de la reprise, il y a lieu de ne rien porter dans cette rubrique et d'aviser ultérieurement l'Atelier de Mécanographie de la suite donnée à l'aide d'un imprimé 9 P 2 « notification de conséquences » dont le « code carte » sera 20.

— Date de la reprise de service ou de cessation définitive des fonctions (rubrique 34) : la date à inscrire pour la reprise de service est celle à laquelle l'agent a effectivement repris un service quelconque, même doux. La date de la cessation définitive des fonctions est celle du jour où prend effet, après notification à l'intéressé, la décision de réforme, de mise à la retraite ou de licenciement. Dans le cas où l'accident a entraîné le décès le jour ou le lendemain de l'accident, cette date est la même que celle portée sous la rubrique 17 (premier jour d'interruption) ; dans le cas où l'accident a entraîné le décès après une période d'interruption de service, indiquer la date du décès.

— Taux d'incapacité permanente (rubrique 36) :

a) Dans le cas d'un agent du cadre permanent, c'est le taux évalué par le service médical de la S.N.C.F. après consolidation de la blessure et tel qu'il figure sur le certificat de consolidation.

b) Lorsque la victime est un auxiliaire, il convient de demander à l'intéressé (ou le cas échéant, à la caisse de Sécurité Sociale), le nombre de jours qui ont donné lieu au paiement d'une indemnité et le taux d'incapacité permanente qui lui a été notifié par la Caisse Régionale de Sécurité Sociale.

— Nombre de jours d'arrêt (rubrique 37) : il s'agit du nombre de jours de calendrier écoulés à partir de la date d'interruption de service (rubrique 17) jusqu'à la date de reprise ou de cessation définitive (rubrique 34).

Les conséquences de l'accident n'étant en général définitivement connues qu'après un délai assez long, elles devront être portées à la connaissance des différents échelons administratifs au moyen de la fiche 9 P 2 « Notification de conséquences ». Toutefois, si les conséquences de l'accident sont connues avant l'envoi de la liasse L 9 P 1, elles sont indiquées directement sur cette liasse aux rubriques correspondantes.

article 8 ◆ Rechutes.

1° — Les **nouvelles périodes d'interruption de service** donnent lieu, quels que soient la date de l'accident et le nombre de rechutes déjà survenues, à l'établissement d'un imprimé 9 P 2 « rechute ».

En vue de l'établissement des statistiques les rechutes sont considérées de façon différente selon qu'elles surviennent antérieurement ou postérieurement au 30 septembre de l'année suivant celle de la première interruption de service :

— Si la rechute survient antérieurement à cette date, la fiche 9 P 2 « rechute » porte obligatoirement dans la rubrique 2 de la partie codifiée (numéro d'ordre de l'accident) et dans la rubrique 3 (code de l'Etablissement) **les mêmes renseignements que la fiche 9 P 1** établie pour l'accident lui-même, même si l'agent accidenté a été muté dans un autre Etablissement, afin de connaître toutes les conséquences d'un accident à la date d'établissement des statistiques annuelles.

— Si la rechute survient postérieurement à cette date, la fiche 9 P 2 « rechute » n'est utilisée que pour les statistiques d'absentéisme. Le code de l'Etablissement est celui de l'Etablissement utilisateur **au moment de la rechute**. Cette fiche 9 P 2 porte alors un « code carte » spécial (identique quel que soit le nombre de rechutes) et est numérotée (rubrique 2 de la partie codifiée) dans une série spéciale (901 à 999) intitulée « Rechutes d'accidents antérieurs » par suite de la difficulté qu'il y aurait à retrouver le numéro d'ordre de l'accident pour des accidents anciens.

La fiche 9 P 2 « rechute » et la fiche 9 P 2 « notification de conséquences » **de cette rechute** portent les mêmes renseignements dans les rubriques 2 (numéro d'ordre) et 3 (code d'Etablissement). Seul le code carte sera différent.

2° — **Les modifications du taux d'incapacité permanente** postérieures à la guérison ou à la consolidation d'un accident ou d'une maladie professionnelle ne donnent lieu à l'établissement d'un imprimé 9 P 2 « notification de conséquences » que si ces modifications sont connues **au plus tard** le 30 septembre de l'année suivant celle où a eu lieu la première interruption de service. Sur la fiche 9 P 2 est indiqué le nouveau taux et non pas la différence entre le nouveau et l'ancien taux d'incapacité permanente.

article 9 ◆ Enquête complémentaire à l'occasion de certains accidents du travail.

La liasse d'accident du travail est, en principe, le seul document à usage statistique auquel donne lieu l'accident ; cependant les accidents qui, par leur nature ou leurs circonstances nécessitent une enquête ou une étude particulière au sujet de l'outillage, des méthodes de travail, des agents de protection, etc..., donnent lieu en outre à l'établissement d'un rapport spécial sur lequel est indiqué le numéro d'ordre donné par l'Etablissement à la liasse d'accident à laquelle il se rapporte.

Dans le cas où l'accident paraît engager la responsabilité d'un Service ou d'un Arrondissement autre que les Service ou Arrondissement utilisateur, il est procédé le plus rapidement possible, à la diligence de l'Arrondissement, à une enquête commune avec établissement d'un procès-verbal commun dans les conditions prévues par l'Instruction Générale EX 26 c, MT 25 f et VB 32 du 31 décembre 1954 : les conclusions du

procès-verbal commun sont indiquées, le cas échéant, au verso de la liasse L 9 P 1, ou jointes à l'exemplaire destiné au Service Régional. L'exemplaire destiné à la mécanographie doit en tout état de cause être acheminé avec l'indication aussi précise que possible des causes de l'accident.

Lorsqu'il y a doute sur la matérialité de l'accident, sur le caractère professionnel de l'accident, ou d'une manière plus générale sur le droit au bénéfice de la loi du 30 octobre 1946, l'Arrondissement gérant adresse à la Caisse de Prévoyance un rapport détaillé sur les conditions de survenance de l'accident en y joignant éventuellement tous documents (certificats, le cas échéant, copie des rapports des délégués à la sécurité, croquis, etc...) permettant à la Caisse de Prévoyance d'examiner s'il y a lieu d'appliquer la législation sur les accidents du travail.

L'établissement et l'envoi de la liasse L 9 P 1 sont différés jusqu'à ce qu'une décision ait été prise reconnaissant la matérialité de l'accident. Si une telle décision n'est connue qu'après expiration du trimestre, la date de l'accident est soulignée de façon spéciale sur chacun des exemplaires de la liasse.

CHAPITRE 2

STATISTIQUES

article 10 ◆ Renseignements statistiques.

1° — Les statistiques d'accidents du travail fournissent les renseignements suivants :

a) Les nombres d'accidents du travail indiqués en fonction des éléments matériels qui ont contribué à leur survenance (cf. article 11).

b) Les conséquences qu'ont entraînées les accidents du travail pour les victimes en cas d'interruption de travail, d'incapacité permanente ou de décès (cf. article 12). A cet égard les statistiques d'accidents du travail indiquent en outre :

— la durée moyenne des interruptions de travail,
— le taux moyen des incapacités permanentes,
— le taux de gravité général des accidents du travail traduit en journées fictives perdues.

c) La mesure de l'absentéisme dû aux accidents du travail (cf. article 13).

2° — Les statistiques indiquent, non seulement le nombre des accidents mais également les fréquences obtenues en rapportant à l'effectif total moyen à disposition (1) :

a) le nombre d'accidents (nombre d'accidents survenus pour 1 000 agents) ;
b) le nombre de journées d'arrêt de travail (journées réelles perdues pour 1 000 agents) ;
c) les taux d'incapacité permanente (somme des taux d'incapacité permanente rapportée à 1 000 agents) ;
d) le nombre de journées fictives perdues (2) (nombre total de journées fictives perdues pour 1 000 agents).

Ces renseignements statistiques permettent de comparer le nombre et la gravité des accidents survenus dans les divers Arrondissements ou les divers Services.

3° — Certaines statistiques sont établies séparément pour les catégories de personnel indiquées ci-après, de façon à étudier les risques propres à certaines d'entre elles :

a) Service EX — Agents des Gares
— Service des trains
— Autres agents

b) Service MT — Personnel de conduite
— Autres agents

◆ (1) Le 25 du dernier mois de chaque trimestre, les Subdivisions Régionales du Personnel font connaître à la Subdivision des Statistiques des Etudes Générales (8, rue de Londres — Paris, 9e) l'effectif total à disposition à la fin du 2e mois du trimestre considéré, pour chacun des Arrondissements ou Organismes assimilés.

◆ (2) La définition des journées fictives perdues est donnée à l'article 12 § d.

c) Service VB — Brigades de la Voie — Equipes techniques — Service électrique et signalisation — Surveillance (service continu et discontinu)
— Autres agents

4° — Les statistiques sont établies séparément pour chaque grand Service et à l'intérieur de chaque Service :

— par Région,
— par Arrondissement ou Organisme assimilé.

5° — Les statistiques présentent séparément les renseignements intéressant d'une part les accidents du travail proprement dits, d'autre part les accidents de trajet.

article 11 ◆ Statistiques des accidents suivant les catégories d'éléments matériels.

Cette classification est faite suivant les 26 catégories qui regroupent les différents éléments matériels les plus directement en rapport avec l'accident. Les accidents de trajet sont indiqués globalement comme une catégorie particulière d'élément matériel.

Les statistiques par catégories d'éléments matériels sont établies sous forme de tableaux mensuels, trimestriels ou annuels pour chacun des Grands Services EX, MT et VB (1).

Les tableaux mensuels comportent la répartition des nombres d'accidents par Région. Les tableaux trimestriels et annuels comportent en outre la répartition par Arrondissement.

article 12 ◆ Statistiques des accidents par conséquences.

a) *Conséquences proprement dites (interruption de service, incapacité permanente ou décès).*

Les accidents sont classés :

1° — Suivant la durée de l'arrêt de travail :
— arrêt de travail de 1 à 4 jours
— » » » 5 à 13 »
— » » » 14 à 28 »
— » » » 29 jours et plus.

2° — Suivant le taux d'incapacité permanente :
— incapacité permanente inférieure à 10 %,
— » » égale ou supérieure à 10 % et inférieure ou égale à 50 %,
— » » supérieure à 50 % et inférieure à 100 %,
— » » égale à 100 % sans intervention d'une tierce personne,
— » » égale à 100 % avec intervention d'une tierce personne.

3° — Suivant le délai qui, pour les accidents mortels, s'écoule entre la date de l'accident et celle du décès,
— décès survenu le jour même ou le lendemain de l'accident,
— décès survenu après l'expiration de ce délai.

Les statistiques par conséquences, présentées séparément selon qu'il s'agit d'accidents du travail proprements dits ou d'accidents de trajet, sont établies trimestriellement (2) et annuellement par Arrondissement, Région et Grand Service.

Les statistiques trimestrielles concernent les accidents pour lesquels la reprise de travail a eu lieu au cours du trimestre quelle que soit par ailleurs la date de l'accident.

Ces statistiques indiquent :

— le nombre des accidents ayant entraîné seulement un arrêt de travail, classés suivant les durées d'arrêt de travail définies au § 1 du présent article, ainsi que le nombre total de journées d'arrêt correspondantes,
— le nombre des accidents ayant entraîné une incapacité permanente ainsi que le nombre total de journées d'arrêt correspondantes,
— le nombre d'accidents mortels.

◆ (1) Les statistiques relatives au personnel de la Direction Générale et au personnel des Directions Régionales ne sont établies qu'annuellement.

◆ (2) Les statistiques trimestrielles donnent le nombre total d'accidents ayant entraîné une IPP et non pas leur décomposition suivant le taux d'IPP qui apparaît seulement dans les statistiques annuelles.

es statistiques d'une année n déterminée sont établies en deux étapes :

ne, distribuée dans le courant du mois de **février de l'année n+1** donne la récapitulation des atistiques trimestrielles, et concerne donc les accidents pour lesquels la reprise de service a eu lieu cours de l'année n ;

autre, distribuée dans le courant du mois de novembre de l'année n+1 concerne les accidents sur-enus au cours de l'année n et donne la répartition des accidents, en nombre et fréquence, suivant les fférentes rubriques indiquées aux §§ 1, 2 et 3 du présent article. Les accidents dont les conséquences sont pas encore connues au 30 septembre de l'année n+1 font l'objet d'un classement dans une brique distincte « Accidents dont conséquences inconnues » (1).

rée moyenne des interruptions de travail.

La durée moyenne d'interruption de service des accidents du travail est obtenue en rapportant le des journées perdues au nombre des accidents. La statistique correspondante est établie annuelle-

ux moyen des incapacités permanentes.

Le taux moyen d'incapacité permanente est obtenu en rapportant le total des taux d'incapacité per-nte au nombre d'accidents générateurs d'une telle incapacité. La statistique correspondante est éta-annuellement suivant la classification des accidents repris au présent article § a) 2°.

ombre de journées fictives perdues.

Le nombre de journées fictives donne, grâce à la transformation des taux d'incapacité permanente et décès en nombre de journées perdues, une notion globale de la gravité des accidents du travail.

Ce nombre est obtenu annuellement en ajoutant au nombre de jours d'arrêt de travail consécu-aux accidents ayant ou non entraîné une incapacité permanente ou le décès, d'une part, pour les pacités permanentes, le résultat du produit par 60 du total des taux d'incapacité permanente, d'autre pour les accidents mortels, le résultat du produit par 6 000 du nombre de ces accidents. Les acci-s dont les conséquences définitives ne sont pas encore connues lors de l'établissement de la statistique comptés pour le nombre de journées réelles d'arrêt de travail connues dès l'origine de l'accident jus-u 30 septembre de l'année suivante augmenté d'une durée fictive correspondant à une incapacité per-ente non encore calculée et fixée forfaitairement à 3 000 journées.

Les statistiques donnent en outre annuellement la durée moyenne de l'incapacité transformée en nées fictives suivant les indications de l'alinéa précédent en rapportant le total de ces journées per-s au nombre total d'accidents.

icle 13 ◆ Statistiques d'absentéisme.

Ces statistiques donnent le nombre de journées réelles de travail perdues pendant le trimestre ou née quelle que soit la date de l'accident. Elles indiquent également le nombre de journées réelles per-s rapporté à 1 000 agents ; elles ne sont établies qu'à partir de l'échelon Arrondissement.

icle 14 ◆ Distribution des statistiques (Voir Annexe 2).

Les tableaux statistiques étant établis par la Subdivision des Statistiques des Etudes Générales pour cun des Grands Services de la S.N.C.F., la diffusion en est faite en adressant :

aux Directions du Mouvement, du Matériel et Traction, des Installations Fixes, aux Services Régionaux et aux Arrondissements, les tableaux intéressant leurs Services respectifs,

à la Direction du Personnel et aux Directions Régionales, tous les tableaux.

Les Inspecteurs de la Sécurité du Travail, outre les tableaux relatifs à leur Service, reçoivent men-ellement un tableau comparatif par Grand Service et par Région donnant la répartition des accidents du is M (2) par catégorie d'élément matériel et par catégorie de personnel.

(1) Les conséquences d'un accident sont dites connues, lorsque les conséquences définies à l'article 7 étant intervenues dans la période considérée été portées à la connaissance de l'Atelier de Mécanographie.

(2) Les fiches 9 P 1 afférentes aux accidents survenus durant le mois M doivent être adressées le 10 du mois M+1 à l'Atelier de Mécanographie. pour un motif de force majeure, certaines fiches n'avaient pu parvenir en temps utile à l'Atelier de Mécanographie, le tableau établi pour le s M ne pourrait bien entendu comprendre les accidents correspondants qui seraient seulement repris sur le tableau du mois suivant. La même réserve vaut pour les travaux trimestriels.

article 15 ◆ Mise à jour du fichier de l'Atelier de Mécanographie.

Trimestriellement (le 15 du mois suivant la fin du trimestre), les Inspecteurs de la Sécurité du Travail font parvenir à la Subdivision des Statistiques des Etudes Générales un relevé des accidents survenus antérieurement au début du trimestre considéré et pour lesquels il n'y a eu ni reprise du travail, ni cessa-tion définitive des fonctions (1).

La comparaison de ces relevés avec le bordereau des « accidents graves » établi par l'Atelier de Mécanographie permet à la Subdivision des Statistiques de déterminer les accidents dont les conséquences n'ont pas été portées à la connaissance de l'Atelier de Mécanographie bien que ces accidents aient donné lieu à reprise effective du travail ou à cessation définitive d'activité.

article 16 ◆ Statistiques annuelles destinées au Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme et au Ministère du Travail.

Les Etudes Générales de la Direction Générale (Subdivision des Statistiques) établissent une sta-tistique annuelle d'accidents du travail destinée au Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme et au Ministère du Travail et de la Sécurité Sociale, suivant les directives fixées par ces Admi-nistrations.

article 17 ◆ Statistiques établies sur demande.

En dehors des statistiques périodiques définies ci-dessus, des statistiques particulières peuvent être établies sur demande pour répondre à des besoins occasionnels. Toute demande de cette nature doit être soumise à la Direction du Personnel (Subdivision de la Sécurité Sociale — Prévention des accidents), qui la transmettra, en cas d'avis favorable, aux Etudes Générales (Statistiques).

article 18 ◆ Renseignements complémentaires annuels à fournir par les Services Régionaux.

Au début de chaque année, les Services Régionaux établissent et font parvenir à la Direction Régio-nale pour le 25 février au plus tard une note relative au nombre, aux circonstances et à la gravité des accidents ayant entraîné la mort ou une incapacité permanente, survenus au cours de l'année précé-dente aux ouvriers des entreprises travaillant pour le compte de la Région, sur les lignes en exploitation.

Cette note est transmise pour le 1er mars, par chaque Direction Régionale à la Direction du Per-sonnel (Subdivision de la Sécurité Sociale — Prévention des accidents) avec une note relative aux mesures de tous ordres prises, essayées ou prévues, pendant l'année précédente pour éviter les accidents du travail ou pour en atténuer les conséquences.

CHAPITRE 3

MESURES D'APPLICATION

article 19 ◆ Date d'effet.

Les dispositions prévues à la présente Instruction Générale prendront effet à partir du 1er janvier 1958.

Tous les imprimés (9 P 2 et L 9 P 1) établis à partir de cette date devront être du nouveau modèle, même s'il s'agit de 9 P 2 « Notification de conséquences » d'accidents ou de rechutes survenus antérieure-ment à cette date.

Le Directeur Général,

C. BOYAUX.

◆ (1) Le premier relevé sera envoyé le 15 janvier 1958.

71/W. 10.450. — Paris, Imprimerie administrative Centrale, 8, rue de Furstenberg. - Marché 201

ANNEXE I

ACCIDENTS DU TRAVAIL

CATÉGORIES D'ÉLÉMENTS MATÉRIELS

CATÉ-GORIE	ÉLÉMENTS MATÉRIELS
01	Circulation ou stationnement de plain-pied
02	Chute d'un niveau supérieur fixe en circulant ou stationnant
03	Objets ou matériaux manutentionnés
04	Objets ou masses en mouvement accidentel
05	Particules ou petits éléments de matière (imputables aux machines, meules, et à l'air comprimé, etc...)
06	Appareils ou apparaux de manutention
07	Véhicules routiers de toute nature
08	Autres véhicules que véhicules routiers et véhicules moteurs ou wagons sur voies ferrées (wagonnets et lorries, transbordeurs de wagons ou de locomotives, bateaux, etc...)
09	Machines productrices et transformatrices d'énergie (sauf locomotives à vapeur)
10	Organes de transmission
11	Machines-outils et diverses
12	Outils à main
13	Appareils à pression — Appareils ou ustensiles mettant en œuvre des produits chauds : fours, étuves, appareils de cuisson — Frigorifiques
14	Appareils ou ustensiles mettant en œuvre des produits caustiques, corrosifs, toxiques. Vapeurs, gaz et poussières délétères. Matières inflammables ou explosives
	ÉLECTRICITÉ
15	Accidents d'origine électrique du fait des véhicules électriques
16	Accidents d'origine électrique dans les postes et sous-stations
17	Accidents d'origine électrique du fait du 3e rail ou des caténaires
18	Accidents d'origine électrique non classés ci-dessus
	VÉHICULES MOTEURS ET VÉHICULES REMORQUES SUR VOIES FERRÉES
31	Déraillement, collision, tamponnement, prise en écharpe
32	Manœuvres (enrayage)
33	Manœuvres (triage, calage, freinage, etc.)
34	Heurt sur les voies par véhicule en mouvement
35	Montée ou descente, chute dans ou hors d'un véhicule en mouvement ou à l'arrêt
36	Attelages et dételages
37	Accidents dans les cabines de conduite et sur les tenders
80	Accidents ne pouvant être classés dans aucune des catégories ci-dessus
99	ACCIDENTS DU TRAJET

ANNEXE 2

IG EX MT VB 4 b

RÉSUMÉ DES STATISTIQUES ÉTABLIES PAR GRAND SERVICE

RÉPARTITION DES ACCIDENTS	PÉRIODICITÉ	DIFFUSION
Par catégorie d'élément matériel		
Par Région et par Catégorie de personnel	Tableau mensuel	Inspecteurs de la Sécurité du Travail.
Par Arrondissement et Région	Tableaux trimestriels — annuels	Arrondissements et assimilés *(par l'intermédiaire des Inspecteurs de la Sécurité du Travail). Services Régionaux. Directions Régionales. Services de la Direction Générale.
Par conséquences		
Par Arrondissement et Région	Tableaux trimestriels — annuels	
Absentéisme		
Par Arrondissement et Région	Tableaux trimestriels — annuels	