

M ,

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

DIRECTION DU MOUVEMENT

P.C.C

NOTE GENERALE

STATISTIQUE GENERALE DES ACCIDENTS ET INCIDENTS DE CHEMINS DE FER.

Article 1.- 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 Ministère des Travaux Publics 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 1^{er} juillet 1940.

Article 3.- Etablissement de la statistique

Les Postes régionaux d'information (P.R.I.) reçoivent par application de l'¹Instruction 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" de tous les accidents, incidents ou évènements notables survenus sur le terrain de la S.N.C.F. quel que soit le service principalement intéressé.

A l'aide de ces renseignements, la 6ème section de la Division Régionale du Mouvement - dont dépend le P.R.I. - 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 du modèle Mx ci-joint donnant pour chacun de ces accidents sa nature, sa cause et ses conséquences.

En fin de mois, elle établit, à partir de ce tableau, un relevé récapitulatif du modèle My ci-joint donnant pour chaque nature d'accidents ou incidents, le nombre de ceux-ci décomposés par causes et leurs conséquences.

L'annexe ci-jointe renferme les prescriptions à observer pour l'établissement de cette statistique.

Article 4.- Envoi de la statistique aux Services intéressés

Les relevés mensuels My 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 Ministère des Travaux Publics.

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

Les relevés My sont adressés directement aux Services intéressés par la 6ème 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.

Il établit en outre, à partir de ce récapitulatif, le tableau 4 - 2 de la Statistique de l'Union Internationale des chemins de fer (U.I.C.).

Indépendamment du relevé My, la 6ème Section de la Division Régionale du Mouvement adresse au Service Technique de la Direction Générale une copie

....

de l'état de dépouillement Mx afin de lui permettre de fournir à la demande, la décomposition des conséquences par causes que le relevé My ne fait pas apparaître.

Article 5.- Approvisionnement en imprimés

Les imprimés Mx et My seront approvisionnés par les Magasins régionaux.

Article 6.- Instructions abrogées

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

Le Directeur Général

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

Nature des accidents et incidents	Conséquences requises		
<u>Collisions de trains ou éléments de matériel roulant entre eux ou contre un obstacle fixe</u>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; vertical-align: top; padding-right: 10px;"> <u>en pleine voie</u> <u>en gare</u> </td><td style="width: 70%; vertical-align: top;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <u>sous pendant manœuvres</u> <u>pendant manœuvres</u> </div> <div style="width: 45%;"> <u>quelles que soient les conséquences</u> <ul style="list-style-type: none"> - mort ou blessures graves - perturbation importante - avaries importantes à la voie, au matériel ou aux installations </div> </div> </td></tr> </table>	<u>en pleine voie</u> <u>en gare</u>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <u>sous pendant manœuvres</u> <u>pendant manœuvres</u> </div> <div style="width: 45%;"> <u>quelles que soient les conséquences</u> <ul style="list-style-type: none"> - mort ou blessures graves - perturbation importante - avaries importantes à la voie, au matériel ou aux installations </div> </div>
<u>en pleine voie</u> <u>en gare</u>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <u>sous pendant manœuvres</u> <u>pendant manœuvres</u> </div> <div style="width: 45%;"> <u>quelles que soient les conséquences</u> <ul style="list-style-type: none"> - mort ou blessures graves - perturbation importante - avaries importantes à la voie, au matériel ou aux installations </div> </div>		
<u>Déraillements de trains ou éléments de matériel roulant</u>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; vertical-align: top; padding-right: 10px;"> <u>en pleine voie</u> <u>en gare</u> </td><td style="width: 70%; vertical-align: top;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <u>sous pendant manœuvres</u> <u>pendant manœuvres</u> </div> <div style="width: 45%;"> <u>quelles que soient les conséquences</u> <ul style="list-style-type: none"> - mort ou blessures graves - perturbation importante - avaries importantes à la voie, au matériel ou aux installations </div> </div> </td></tr> </table>	<u>en pleine voie</u> <u>en gare</u>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <u>sous pendant manœuvres</u> <u>pendant manœuvres</u> </div> <div style="width: 45%;"> <u>quelles que soient les conséquences</u> <ul style="list-style-type: none"> - mort ou blessures graves - perturbation importante - avaries importantes à la voie, au matériel ou aux installations </div> </div>
<u>en pleine voie</u> <u>en gare</u>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <u>sous pendant manœuvres</u> <u>pendant manœuvres</u> </div> <div style="width: 45%;"> <u>quelles que soient les conséquences</u> <ul style="list-style-type: none"> - mort ou blessures graves - perturbation importante - avaries importantes à la voie, au matériel ou aux installations </div> </div>		
<u>Dérives et dérives sur voies principales</u>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; vertical-align: top; padding-right: 10px;"> <u>dérives</u> <u>dérives</u> </td><td style="width: 70%; vertical-align: top;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <u>quelles que soient les conséquences</u> </div> <div style="width: 45%;"> <u>perturbation importante</u> </div> </div> </td></tr> </table>	<u>dérives</u> <u>dérives</u>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <u>quelles que soient les conséquences</u> </div> <div style="width: 45%;"> <u>perturbation importante</u> </div> </div>
<u>dérives</u> <u>dérives</u>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <u>quelles que soient les conséquences</u> </div> <div style="width: 45%;"> <u>perturbation importante</u> </div> </div>		
<u>Accidents aux voies ou aux ouvrages de la voie</u>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; vertical-align: top; padding-right: 10px;"></td><td style="width: 70%; vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> - perturbation importante - interruption de la circulation sur une ou plusieurs voies principales. </td></tr> </table>		<ul style="list-style-type: none"> - perturbation importante - interruption de la circulation sur une ou plusieurs voies principales.
	<ul style="list-style-type: none"> - perturbation importante - interruption de la circulation sur une ou plusieurs voies principales. 		
<u>Incendies de matériel ou d'installations.</u>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; vertical-align: top; padding-right: 10px;"> <u>dans un train</u> <u>autres cas</u> </td><td style="width: 70%; vertical-align: top;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <u>transportant des voyageurs et ayant nécessité le retrait d'un véhicule à voyageurs</u> <u>autres trains</u> </div> <div style="width: 45%;"> <u>quelles que soient les conséquences</u> <u>avaries importantes au matériel ou aux installations.</u> </div> </div> </td></tr> </table>	<u>dans un train</u> <u>autres cas</u>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <u>transportant des voyageurs et ayant nécessité le retrait d'un véhicule à voyageurs</u> <u>autres trains</u> </div> <div style="width: 45%;"> <u>quelles que soient les conséquences</u> <u>avaries importantes au matériel ou aux installations.</u> </div> </div>
<u>dans un train</u> <u>autres cas</u>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <u>transportant des voyageurs et ayant nécessité le retrait d'un véhicule à voyageurs</u> <u>autres trains</u> </div> <div style="width: 45%;"> <u>quelles que soient les conséquences</u> <u>avaries importantes au matériel ou aux installations.</u> </div> </div>		
<u>Explosions d'appareils à vapeur ou d'appareils à pression de gaz</u>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; vertical-align: top; padding-right: 10px;"></td><td style="width: 70%; vertical-align: top;"> <u>avaries importantes au matériel ou aux installations.</u> </td></tr> </table>		<u>avaries importantes au matériel ou aux installations.</u>
	<u>avaries importantes au matériel ou aux installations.</u>		
<u>Accidents de passages à niveau, entre trains et usagers</u>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; vertical-align: top; padding-right: 10px;"></td><td style="width: 70%; vertical-align: top;"> <u>quelles que soient les conséquences.</u> </td></tr> </table>		<u>quelles que soient les conséquences.</u>
	<u>quelles que soient les conséquences.</u>		
<u>Accidents aux installations de production et de transport d'énergie électrique de traction</u>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; vertical-align: top; padding-right: 10px;"></td><td style="width: 70%; vertical-align: top;"> <u>perturbation importante</u> </td></tr> </table>		<u>perturbation importante</u>
	<u>perturbation importante</u>		
<u>Accidents individuels causés par des véhicules en mouvement ou au cours d'attelages.</u>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; vertical-align: top; padding-right: 10px;"></td><td style="width: 70%; vertical-align: top;"> <u>mort ou blessures graves</u> </td></tr> </table>		<u>mort ou blessures graves</u>
	<u>mort ou blessures graves</u>		

(1) pour la définition des termes employés dans le présent tableau, se reporter à celle figurant sur le tableau des "Premiers avis à donner par la gare centralisatrice en cas d'accident ou incident" -

S.N.C.F.

Dépouillement des Accidents et Incidents de chemins de fer

Mx

Mois de - - - - - 194 - .

Region-----

Statistique générale des accidents et incidents de chemins de fer.

MY

Mois de 194.

Tableau de correspondance entre la Statistique générale des accidents et incidents
et la Statistique de l'Union Internationale des Chemins de fer. (U.I.C.) - Tableau 4-2

Tableau 4-2		Colonnes requises d'après les directives de l'U.I.C.	Combinaisons des rubriques de la Statistique générale (M.Y.)		Dérogations aux directives U.I.C. à préciser en annexe au Tableau 4-2.		
Rubriques	Colonnes		Colonnes	Rubriques			
Collisions	entre deux éléments de matériel roulant { en pleine voie en gare	4 quelles que soient les conséquences	3	1	Accidents survenus en gare, sous pendant manœuvre, décompte quels que soient conséquences. Le critérium d'incapacité sera de 21 jours au lieu de 14.		
		5 mort ou blessures graves (incapacité d'au moins 14 jours) - depuis moins 1 mois - incluse dans main-voyageurs - interruption circulation à 1h.	3	3			
	(Total 4+5)	6					
	d'un élément de matériel roulant contre un obstacle fixe	7 les mêmes que Col. 5	3	2 et 4	les mêmes que Col. 5		
Déraillements	en pleine voie	8 quelles que soient les conséquences	3	5	les mêmes que Col. 5.		
	en gare	9 les mêmes que Col. 5	3	6			
	(Total 8+9)	10					
	Total 6+7+10)	11					
(Rapport Col. 11 aux Km. exploité, wagons tenu et trains Km.)		12 à 14					
Accidents de passages à niveau		15	Pour minimo, le chiffre à porter dans cette colonne se déduira du tableau 4-5 U.I.C. relatif aux accidents aux passages à niveau qui serait à remplir, après la guerre, à partie des renseignements demandés aux services V.B. des Régions en même temps que les autres renseignements sur les accidents aux P.N. intéressant les Services Central V. A noter que aucun renseignement n'est possible avec la statistique générale des accidents, car elle ne porte que sur les accidents de P.N. entre trains et voyageurs.				
autres accidents et incidents ayant entraîné la mort ou des blessures pour des agents, des voyageurs, des personnes étrangères.		16	accidents ou accidentautres que ceux des rubriques précédentes provoqués de fait d'exploitation et ayant provoqué soit la mort, soit des blessures graves aux personnes (incapacité d'au moins 14 jours).	19	7 à 12 et 14 et 15	Qui comprend les accidents par des véhicules en mouvement ou au cours d'attelages. Le critérium d'incapacité sera de 21 jours au lieu de 14.	
Tués	voyageurs { par suite d'accidents de trains par suite d'autres causes	17		22	1 à 6	Qui comprend les accidents par des véhicules en mouvement ou au cours d'attelages. Le critérium d'incapacité sera de 21 jours au lieu de 14.	
		18		22	7 à 12 et 14 et 15		
	agents { par suite d'accidents de trains par suite d'autres causes	19	Les Colonnes 18, 20, 24 et 26 intéressent les victimes des accidents autres que les accidents de trains c'est à dire				
		20		20	7 à 12 et 14 et 15		
	personnes étrangères { pour tous les motifs	21		24	1 à 12 et 14 et 15		
		22	ceux produits par d'autres faits d'exploitation, par imprudence, par la faute des victimes ou par des cas fortuits, y compris ceux survenus aux personnes traversant les voies ou marchant sur le territoire du chemin de fer - (Blessés, incapacité d'au moins 14 jours).				
	(Total 17 à 21)			23	1 à 6		
Blessés	voyageurs { par suite d'accidents de trains par suite d'autres causes	23		23	7 à 12 et 14 et 15	Le critérium d'incapacité sera de 21 jours au lieu de 14.	
		24		20	1 à 6		
	agents { par suite d'accidents de trains par suite d'autres causes	25		20	7 à 12 et 14 et 15		
		26		25	1 à 12 et 14 et 15		
	personnes étrangères { pour tous les motifs	27					
		28					
(Rapport du nombre de voyageurs tués et blessés aux Voy. Km., d'agents et personnes étrangères tués et blessés aux trains-kilom..)		29 à 34					

Les Services des Directions Régionales continuent, comme par le passé, à répondre aux demandes de renseignements du public ou des familles relatives à des accidents.

V - SERVICES D'INFORMATIONS DES RÉGIONS.

Les Régions font connaître à la Division Centrale du Contrôle du Mouvement les différents Services (avec le numéro de leur poste téléphonique particulier) qui, suivant les jours et les heures sont chargés de fournir au Centre Spécial d'Informations les divers renseignements visés ci-dessus : gares de Paris, Bureaux des Services de l'Exploitation et éventuellement les Services du Matériel et de la Traction ou de la Voie et des Bâtiments, postes centraux régulateurs, postes de commandement ou de dispatching-system, etc...

Ils indiquent, en outre, quels sont les postes auxquels le Centre Spécial d'Informations peut s'adresser pour obtenir des indications complémentaires ou même certains renseignements non prévus ci-dessus (état de la circulation dans une zone déterminée, intempéries sur certains points, etc...).

VI - SERVICE DE PERMANENCE.

Au début de chaque trimestre, chacun des Services Centraux du Mouvement, du Matériel et des Installations Fixes adresse à chaque Région ainsi qu'au Centre Spécial d'Informations un tableau donnant semaine par semaine (du samedi 0^h au vendredi 24^h) les noms, adresses, et numéros de téléphone privé des Fonctionnaires de permanence.

Lorsqu'un Fonctionnaire de permanence doit s'absenter de Paris, il fixe au Centre Spécial d'Informations de la S.N.C.F. la durée de son absence et la personne à prévenir pendant cette période.

Les Régions organiseront entre les Fonctionnaires de leurs Services actifs un service de permanence analogue.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

DOSSIER

SOCIÉTÉ
NATIONALE
des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

M

INSTRUCTION GÉNÉRALE N° 15

Paris, le 12 janvier 1938.

Col.

Complétée par l'Instruction n° 551 (5^e m) du 21.1.38

CENTRE SPÉCIAL D'INFORMATIONS

La Direction Générale d'une part, les Services Centraux du Mouvement, du Matériel et des Installations Fixes d'autre part, doivent être tenus au courant, dans le plus bref délai, des événements importants - et particulièrement des accidents ou incidents - survenus dans les Régions.

I - ORGANISATION D'UN CENTRE SPÉCIAL D'INFORMATIONS.

Dans ce but, un Centre Spécial d'Informations géré par la Division Centrale du Contrôle du Mouvement, fonctionne en permanence de jour et de nuit, 8 rue de Londres.

La liaison avec ce Centre s'établit :

- a) pendant les heures d'ouverture du Standard du 8 rue de Londres (jours ordinaires 8^h à 19^h15; samedis 8^h à 18^h) par les circuits de la S.N.C.F. ou de l'Etat reliés à ce Standard en demandant le Poste N° 70;
- b) en dehors des heures d'ouverture de ce Standard, ou en cas de difficulté pendant les heures d'ouverture, par téléphone urbain : Trinité 20-16.

II - RENSEIGNEMENTS A FOURNIR AU CENTRE SPÉCIAL D'INFORMATIONS.

1^o - Les Régions transmettent au Centre Spécial d'Informations, une dépêche officielle annonçant un accident ou incident, dans tous les cas où les instructions intérieures des Régions prévoient l'envoi d'une dépêche à l'Ingénieur chargé d'un arrondissement du Contrôle de l'Exploitation Technique;

2^o - Les Régions en cas d'incident ou d'accident grave,

donnent, dès qu'elles en sont informées et sans préjudice de l'envoi d'une dépêche officielle, un premier avis téléphonique qu'elles complètent au fur et à mesure des renseignements reçus;

3^e - Les Régions fournissent au Centre Spécial d'Informations tous les renseignements qu'elles possèdent sur les événements importants susceptibles d'avoir un certain retentissement soit du fait de leur gravité, soit par suite des répercussions qui peuvent en résulter;

4^e - A tout moment, de jour comme de nuit, les Fonctionnaires visés ci-après peuvent se documenter par téléphone auprès du Centre Spécial d'Informations.

III - DIFFUSION PAR LE CENTRE SPÉCIAL D'INFORMATIONS DES RENSEIGNEMENTS REÇUS.

1^e - Le Centre Spécial d'Informations adresse, par les courriers normaux, mais dans des enveloppes spéciales, aux Services Centraux du Mouvement, du Matériel et des Installations Fixes, copie textuelle de toutes les dépêches officielles reçues. Il adresse en même temps au Secrétariat de la Direction Générale, dans les mêmes conditions et sous la même forme, celles de ces dépêches que la Division Centrale du Contrôle du Mouvement juge devoir intéresser la Direction Générale.

2^e - Les avis téléphoniques relatifs aux incidents et accidents graves tels que déraillement, collision, explosion, incendie, ou autres événements, ayant entraîné :

- soit mort ou blessures graves de voyageurs,
- soit mort ou blessures graves d'agents,
- soit des dégâts très importants au matériel fixe ou roulant,
- soit des interruptions de circulation susceptibles d'apporter un trouble de longue durée dans la marche des trains,

sont répercutés immédiatement au Directeur Général, au Directeur Général Adjoint et au Secrétaire de la Direction Générale en suivant l'ordre et en indiquant :

- a) au Directeur Général Adjoint si le Directeur Général a ou n'a pas été touché;
- b) au Secrétaire de la Direction Générale si le Directeur Général et le Directeur Général Adjoint ont ou n'ont pu être touchés.

Le fonctionnaire saisi le premier décide s'il y a lieu de tenir le Service de la Presse au courant, et dans l'affirmative alerte ou fait alerter le fonctionnaire désigné par le Secrétaire Général.

Les mêmes avis sont également répercutés aux fonctionnaires de permanence du samedi 0^h au vendredi 24^h, dans les Services Centraux du Mouvement, du Matériel et des Installations Fixes.

Le Centre Spécial d'Informations se tient à la disposition de ces fonctionnaires pour leur procurer directement ou leur faire fournir tous renseignements complémentaires.

3^e - Le Centre Spécial d'Informations - après en avoir référé au besoin à la Division Centrale du Contrôle du Mouvement - décide par quels moyens (écrit ou téléphonique) et à quels Services (Secrétariat de la Direction Générale, un ou plusieurs Services Centraux) seront répercutés les renseignements sur les événements importants.

IV - INITIATIVES A PRENDRE PAR LES RÉGIONS.

En cas d'incidents et d'accidents d'exploitation ayant un caractère tout à fait spécial de gravité, il appartient au fonctionnaire Supérieur de l'Exploitation (Directeur de l'Exploitation, Chef de l'Exploitation, Chef de la Division Régionale du Mouvement, etc...) de la Région intéressée premier avisé de l'accident ou de l'incident de juger s'il y a lieu d'avertir immédiatement M. le Directeur Général, M. le Directeur Général Adjoint ou tout autre Fonctionnaire. Dans l'affirmative, il fait le nécessaire lui-même et en informe le Centre Spécial d'Informations en précisant les personnes auxquelles un avis direct a été adressé. Le Centre Spécial d'Informations fait le nécessaire auprès des autres Fonctionnaires.

Paris, le 15 juin 1938.

Me

CENTRE SPÉCIAL D'INFORMATIONS

COL.

Nm.
15

Le présent tirage annule et remplace le tirage du 12 Janvier 1938

La Direction Générale, d'une part, les Services Centraux du Mouvement, du Matériel et des Installations fixes, d'autre part, doivent être tenus au courant, dans le plus bref délai, des événements importants - et particulièrement des accidents ou incidents - survenus dans les Régions.

I. — ORGANISATION DU CENTRE SPÉCIAL D'INFORMATIONS

Dans ce but, un Centre Spécial d'Informations géré par la Division Centrale du Contrôle du Mouvement, fonctionne en permanence de jour et de nuit, 8, rue de Londres.

La liaison téléphonique avec ce Centre s'établit :

- a) - pendant les heures d'ouverture du Standard du 8, rue de Londres (jours ordinaires 8 heures à 19 h. 15; samedis 8 heures à 18 heures) par les circuits de la S.N.C.F. ou de l'État reliés à ce Standard, en demandant le Poste N° 38 ou le Poste N° 70.
- b) - en dehors des heures d'ouverture de ce Standard, ou en cas de difficulté pendant les heures d'ouverture, par téléphone urbain : Trinité 20-16.

II. — SERVICE DE PERMANENCE DES SERVICES CENTRAUX ACTIFS ET DES RÉGIONS

Au début de chaque trimestre, chacun des Services Centraux du Mouvement, du Matériel et des Installations Fixes adresse à chaque Région ainsi qu'au Centre Spécial d'Informations, un tableau donnant semaine par semaine (du vendredi 18 heures au vendredi 18 heures) les noms, adresses, et numéros de téléphone privé des Fonctionnaires de permanence. Lorsqu'un Fonctionnaire de permanence doit s'absenter de Paris, il fixe au Centre Spécial d'Informations de la S.N.C.F. la durée de son absence et la personne à prévenir pendant cette période.

Les Régions organisent entre les Fonctionnaires de leurs Services actifs un service de permanence analogue, dont elles adressent le tableau, également au début de chaque trimestre, au Centre Spécial d'Informations.

III. — SERVICES D'INFORMATIONS DES RÉGIONS

Les Régions font connaître à la Division Centrale du Contrôle du Mouvement les différents Services (avec le numéro de leur poste téléphonique particulier) qui, suivant les jours et les heures, sont chargés de

fournir au Centre Spécial d'Informations les divers renseignements énoncés au paragraphe ci-après. Ces Services sont notamment : les gares de Paris, les Bureaux des Services de l'Exploitation et éventuellement les Services du Matériel et de la Traction ou de la Voie et des Bâtiments, les postes centraux régulateurs, les postes de commandement ou de dispatching-system, etc....

Ces Services indiquent, en outre, quels sont les postes auxquels le Centre Spécial d'Informations peut s'adresser pour obtenir des indications complémentaires ou même certains renseignements non prévus au paragraphe ci-après (état de la circulation dans une zone déterminée, intempéries sur certains points, etc....).

IV. — RENSEIGNEMENTS A FOURNIR PAR LES RÉGIONS AU CENTRE SPÉCIAL D'INFORMATIONS

1^o Les Régions transmettent au Centre Spécial d'Informations, une dépêche officielle annonçant un accident ou un incident, dans tous les cas où les instructions intérieures des Régions prévoient l'envoi d'une dépêche à l'Ingénieur chargé d'un arrondissement du Contrôle de l'Exploitation Technique ; elles transmettent un avis de cette nature toutes les fois qu'il y a mort ou blessure grave de voyageurs ou d'agent ;

2^o Les Régions, dès qu'elles sont informées d'un accident ou d'un incident grave, renseignent le Centre Spécial d'Informations par un premier avis téléphonique qu'elles complètent au fur et à mesure des renseignements reçus, et cela sans préjudice de l'envoi d'une dépêche officielle ;

3^o Les Régions fournissent au Centre Spécial d'Informations tous les renseignements qu'elles possèdent sur les événements importants susceptibles d'avoir un certain retentissement, soit du fait de leur gravité, soit par suite des répercussions qui peuvent en résulter ;

4^o En cas d'incidents et d'accidents d'exploitation offrant un caractère particulier de gravité, il appartient au Fonctionnaire Supérieur de l'Exploitation (Directeur de l'Exploitation, Chef de l'Exploitation, Chef de la Division Régionale du Mouvement, etc...) de la Région intéressée, premier avisé de l'accident ou de l'incident, de juger s'il y a lieu d'avertir immédiatement M. le Directeur Général, M. le Directeur Général Adjoint ou tout autre Fonctionnaire. Dans l'affirmative, il fait le nécessaire lui-même, et en informe le Centre Spécial d'Informations en précisant les personnes auxquelles un avis direct a été adressé. Le Centre Spécial d'Informations fait le nécessaire auprès des autres Fonctionnaires.

Les Services des Directions Régionales continuent, comme par le passé, à répondre aux demandes de renseignements, du public ou des familles, relatives à des accidents.

Le Centre Spécial d'Informations peut également être utilisé pour la transmission des messages entre le Service Central du Mouvement et les Régions. Celles-ci font connaître au Centre, le ou les postes chargés du service des messages.

*Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.*

A. S.N.C.F.
Service Central du
Mouvement

Paris, le 30 juin 1938.

5ème Division
N° 15,101.1
Me

C O N S I G N E

relative à la diffusion des renseignements reçus
sur les accidents, incidents ou évènements importants
par le Centre spécial d'Informations.

L'Instruction Générale n° 15 (tirage du 15 juin 1938)
précise les renseignements qui sont fournis par les Régions
au Centre spécial d'Informations en cas d'accident, incident,
ou évènement important.

La présente consigne indique les conditions dans lesquelles
ces renseignements sont diffusés par le Centre spécial
d'Informations :

1° - Le Centre spécial d'Informations adresse, par les courriers
normaux, mais dans des enveloppes spéciales, aux Services Cen-
traux du Mouvement, du Matériel et des Installations Fixes,
copie textuelle de toutes les dépêches officielles reçues. Il
adresse en même temps, par message téléphoné, au Secrétariat
de la Direction Générale, celles de ces dépêches que la Divi-
sion Centrale du Contrôle du Mouvement juge devoir intéresser
la Direction Générale.

2° - Les avis téléphoniques relatifs aux incidents et accidents
graves tels que déraillement, collision, explosion, incendie
ou autres évènements ayant entraîné :

- soit mort ou blessures graves de voyageurs
- soit mort ou blessures graves d'agents
- soit des dégâts très importants au matériel fixe ou rou-
lant
- soit des interruptions de circulation susceptibles d'ap-
porter un trouble de longue durée dans la marche des
trains,

sont répercutés immédiatement au Directeur Général, au Directeur Général Adjoint et au Secrétaire de la Direction Générale en suivant l'ordre et en indiquant :

- a) au Directeur Général Adjoint si le Directeur Général a ou n'a pas été touché,
- b) au Secrétaire de la Direction Générale si le Directeur Général et le Directeur Général Adjoint ont ou n'ont pu être touchés.

Les mêmes avis sont également répercutés :

- à M. MUGNIOT, Président de la Commission Supérieure des accidents,
- aux Fonctionnaires de permanence (service du vendredi 18 h au vendredi 18 h), dans les Services Centraux du Mouvement, du Matériel et des Installations Fixes.

Le Centre spécial d'informations se tient à la disposition de ces Fonctionnaires pour leur procurer directement ou leur faire fournir tous renseignements complémentaires.

- 3^e - Le Centre spécial d'informations donne par téléphone au Secrétariat Général (Service de la Presse) avis de tous les accidents dans les cas suivants :

- a) accident ayant causé la mort d'agent ou de voyageur
- b) accident ayant provoqué des dégâts importants, lorsqu'ils se sont produits en un point distant de moins de 50 km de Paris.

Ces avis sont transmis au Secrétariat Général durant les périodes d'ouverture des Bureaux et au domicile de M. le Secrétaire Général Adjoint (2^{ème} Division) en dehors des heures d'ouverture des Bureaux.

4^o - Le Centre spécial d'informations adresse par écrit, dans des enveloppes spéciales, au Service Central du Personnel (3^{ème} Division) avis de tous les accidents ayant entraîné la mort ou blessure grave d'agent.

5^o - Le Centre spécial d'informations - après en avoir référé au besoin à la Division Centrale du Contrôle du Mouvement - décide par quels moyens (écrit ou téléphonique) et à quels Services (un ou plusieurs Services Centraux) sont répercutés les renseignements sur les évènements importants.

6^o - Le Centre spécial d'informations enregistre et transmet aux Régions les messages émanant du Service Central du Mouvement.

Il reçoit des Régions et transmet aux Divisions intéressées les messages destinés au Service Central du Mouvement.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,
jeune

SOCETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central du Mouvement

PARIS, le 19 Septembre 1938

5^e Division

Le Directeur du Service Central du Mouvement

à MM. les Directeurs des Services Centraux
O, P, T et V

M. N° 15.270/9

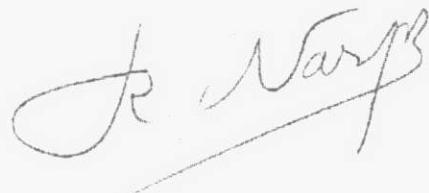
Le Centre Spécial d'Informations qui fonctionne en permanence dans les bureaux du Service Central du Mouvement est maintenant bien au courant de l'organisation des Régions, de leurs caractéristiques géographiques et de leurs liaisons téléphoniques. Il paraît possible d'étendre les attributions de cet Organisme dans des conditions qui pourraient être fixées par une Commission Consultative dont le Service Central du Mouvement assurerait la présidence et le secrétariat.

Si vous êtes d'accord à ce sujet, je demanderai aux Directions Régionales de désigner des Représentants à la dite Commission.

Dans mon esprit, la Commission devrait étudier l'unification des conditions de transmission depuis les établissements des différents Services jusqu'aux divers organes destinataires des avis d'accidents et d'incidents aussi bien en ce qui concerne les trains que les agents en service, les voyageurs et étrangers à la Compagnie. On s'occuperait aussi bien de la transmission des avis télégraphiques que de celle des rapports écrits et l'on pourrait jeter les bases d'une codification des catégories d'accidents devant permettre ultérieurement l'établissement des statistiques.

Je vous serais obligé de me faire connaître, dans le plus bref délai possible, si vous acceptez les propositions ci-dessus et, le cas échéant, le nom de votre Représentant à la Commission.

P Le Directeur
du Service Central du Mouvement,



X.

SOCIETE NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central du Mouvement

5ème Division

M N° 15,270/9

Paris, le 4 Octobre 1938

Le Directeur du Service Central du Mouvement

à Messieurs les Directeurs de l'Exploitation
des Régions EST, NORD, OUEST, SUD-OUEST et
SUD-EST.

Les Directeurs des Services Centraux M, O, P, T et V ont estimé qu'il convenait d'entreprendre une étude d'unification des conditions de transmission depuis les établissements des différents Services jusqu'aux organes destinataires, des avis d'accidents et d'incidents, aussi bien en ce qui concerne les trains que les agents en service, les voyageurs et étrangers à la Compagnie.

Ils ont décidé la constitution d'une Commission Consultative spéciale dont la présidence et le secrétariat seront assurés par le Service Central du Mouvement.

Les Représentants des 5 Services Centraux intéressés sont M.M. DEVILLE, FATALOT, JOUVELET, NARPS et TISNES.

La première réunion de la Commission Consultative aura lieu le Vendredi 14 Octobre à 14h30, au Service Central du Mouvement. Je vous serais obligé de vous y faire représenter par un Fonctionnaire Supérieur qualifié pour traiter la question au nom des trois grands Services de votre Région : le cas échéant, ce Fonctionnaire Supérieur pourrait être accompagné d'un représentant de l'Exploitation, car il semble que c'est ce Service qui sera chargé d'assurer la concentration et la diffusion des avis d'accidents et d'incidents.

Il est vraisemblable que ladite Commission s'occupera aussi bien de la transmission des avis télégraphiques que de celle des rapports écrits et s'efforcera de fixer une codification des catégories d'accidents devant permettre ultérieurement l'établissement de certaines statistiques.

Enfin la Commission précisera les relations du Centre Spécial d'Informations de la S.N.C.F. d'une part avec les Régions, d'autre part avec les Services Centraux.

Le Directeur du Service Central
du Mouvement,

Copie adressée à :

- Services Centraux O, P, T, V
- Chefs d'Exploitation des 5 Régions
- Divisions du Service Central M
- M.M. DEVILLE, FATALOT, JOUVELET, NARPS et TISNES.

suivant

r

28/2/1939

C O P I E P 1336 / 1

faite le 6/3/1939

Ministère
des
Travaux Publics

PARIS, le 25 Février 1939

Direction Générale
des Chemins de fer

Le Ministre

4^{ème} Bureau

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer.

Instruction et statistique des accidents,
crimes et délits.

Les règles à suivre pour l'Instruction des accidents de chemin de fer et pour la tenue des états statistiques ont été rassemblées par un de mes prédécesseurs dans la Circulaire du 16 Mars 1931 modifiée par la Circulaire du 4 Avril 1933.

Les circulaires du 1^{er} Juillet 1887 et du 3 Novembre 1891 ont fixé les règles d'après lesquelles mon Administration doit être prévenue des tentatives criminelles contre le chemin de fer.

En raison de la constitution de la Société Nationale des Chemins de fer et de la nouvelle organisation du Service du Contrôle Technique, résultant du décret-loi du 12 Novembre 1938, et notamment de la suppression des circonscriptions territoriales affectées aux

Inspecteurs du Contrôle de l'Etat, j'ai décidé d'opérer une refonte de ces prescriptions et de réunir dans la présente circulaire toutes les règles relatives aux avis à donner en cas d'accidents, crimes ou délits à l'instruction de ces affaires et à la tenue des états statistiques.

Ces prescriptions sont obligatoires aussi bien pour la Société Nationale des Chemins de fer que pour le Service du Contrôle Technique.

I - REPARTITION DES ACCIDENTS, CRIMES et DELITS

Envoi de dépêches télégraphiques par la S.N.C.F. ou par ses agents.

Les accidents, crimes et délits seront répartis comme l'indique le tableau ci-annexé, qui précise quelles sont les dépêches télégraphiques ou téléphoniques à adresser, dans chaque cas par la S.N.C.F. ou par ses agents, aux autorités suivantes :

- Ministre des Travaux Publics (Cabinet)
- Directeur Général des Chemins de fer et des Transports
- Préfet du Département et Sous-Préfet
- Directeur du Contrôle Technique
- Commissaire en Chef au Contrôle Technique (permanence et Commissaire en Chef chargé des accidents sur la Région considérée)
- Ingénieur d'Arrondissement (ou Commissaire au Contrôle) du Contrôle Technique
- Procureur de la République
- Commissaire de Police ou Maire
- Brigades de Gendarmerie

II - RECLES A SUIVRE POUR L'INSTRUCTION DES
ACCIDENTS, CRIMES ET DELITS

1 - Enquête immédiate et rapport sommaire.

En cas d'accident grave, l'Ingénieur d'Arrondissement du Contrôle Technique (ou le Commissaire au Contrôle) doit se rendre immédiatement sur les lieux, ou y envoyer un Inspecteur des Transports qu'il délègue, pour les constatations à faire d'urgence et pour dresser le rapport sommaire réglementaire.

Ce rapport devra être fourni dans tous les cas où le Commissaire en Chef au Contrôle Technique a été avisé, conformément au tableau visé ci-dessus.

Ce rapport sera adressé directement au Ministre (Cabinet) avec copie au Directeur Général des Chemins de fer et des Transports, au Directeur du Contrôle Technique, ainsi qu'au Commissaire en Chef au Contrôle Technique chargé des accidents sur la Région intéressée.

Si l'accident est très grave et de nature à émouvoir l'opinion publique, l'Ingénieur du Contrôle (ou le Commissaire au Contrôle) devra, à son arrivée sur les lieux et après avoir recueilli les renseignements nécessaires, adresser un rapport télégraphique qu'il libellera au nom du Ministre des Travaux Publics, du Directeur Général des Chemins de fer et des Transports, du Directeur du Contrôle Technique et du Commissaire en

Chef au Contrôle Technique chargé des accidents sur la Région intéressée et il fera suivre ce rapport télégraphique du rapport sommaire ci-dessus visé.

En outre, il est organisé entre les Commissaires en chef et commissaires au contrôle des diverses directions de contrôle en résidence à PARIS, un service de permanence des accidents, d'après un tableau de roulement dressé et tenu à jour par les soins du Directeur du Contrôle Technique.

Le Commissaire en chef ou le Commissaire au Contrôle de service doit, en cas d'accident de train ayant causé plusieurs morts ou blessures, ou des dégâts matériels importants, ou en cas d'interruption de circulation pouvant occasionner une gêne sérieuse pour l'exploitation, s'assurer dans les moindres délais que le Commissaire en Chef chargé des accidents sur la Région intéressée part ou est parti sur les lieux de l'accident. Le Commissaire en Chef au Contrôle chargé des accidents sur la Région intéressée a le devoir de se rendre sur les lieux toutes les fois qu'il le pourra et, toutes affaires cessantes, si l'accident est très grave. A son défaut, le Commissaire en Chef ou le Commissaire de permanence se rendra immédiatement sur les lieux. Mais il y aura lieu d'éviter, dans la mesure du possible, le départ simultané de ces deux fonctionnaires.

L'obligation faite à l'Ingénieur d'Arrondissement de l'envoi d'un rapport télégraphique et d'un rapport sommaire

s'applique également aux commissaires en chef et commissaires de permanence ainsi qu'au Commissaire en Chef au Contrôle intéressé. Mais il doit demeurer bien entendu qu'au cas où plusieurs Ingénieurs se rendraient à un accident, l'obligation ci-dessus incomberait seulement au premier arrivé sur les lieux.

Le rapport sommaire donnera, avec croquis à l'appui, un exposé, succinct mais précis, des circonstances de l'accident et de ses conséquences ; il fera connaître, en l'état des constatations faites, ses causes probables et il formulera toutes propositions qu'une première enquête aura pu suggérer, en faisant d'ailleurs, s'il y a lieu, les réserves nécessaires quant à l'utilité d'attendre les résultats de l'enquête complète et de l'instruction définitive de l'affaire.

2° - Procès-verbaux -

Les procès-verbaux seront dressés par les inspecteurs et les inspecteurs-adjoints des transports de l'Arrondissement du Contrôle intéressé.

Il sera dressé procès-verbal :

- a) pour les accidents de train ou de matériel survenu sur une voie principale lorsqu'il y aura mort d'homme ou blessures ;
- b) lorsque l'accident peut apporter des suites pénales pour infraction aux lois et règlements sur la police des chemins de fer ;
- c) si l'accident comporte des suites au titre de

l'article 13 de la loi du 9 Avril 1898 sur les accidents du travail.

En cas de doute sur les suites pénales possibles de l'accident, il sera toujours dressé procès-verbal.

Le procès-verbal sera envoyé directement au Procureur de la République par l'Inspecteur des Transports qui en adressera copie au Commissaire en chef au contrôle par l'intermédiaire de l'Ingénieur d'Arrondissement. De plus, dans les cas prévus par la loi du 9 Avril 1898 sur les accidents de travail, une copie du procès-verbal sera adressée également au Juge de Paix.

3° - Rapport judiciaire -

Dans tous les cas où un procès-verbal aura été dressé, il sera établi un avis concluant à des poursuites judiciaires ou au classement de l'affaire. Cet avis sera adressé en deux exemplaires au Commissaire en chef chargé des accidents sur la Région intéressée, par les soins de l'Ingénieur d'Arrondissement.

Ce dernier pourra se borner, s'il adopte l'avis de l'Inspecteur des Transports, à le transmettre avec conclusions conformes, dans le cas d'accidents peu importants. En cas de désaccord, il devra fournir un avis distinct, ne se référant pas à l'avis de l'Inspecteur. Il n'établira un rapport complet, avec croquis, sur les suites judiciaires à donner à l'affaire que si la lecture du procès-verbal ne

suffit pas à permettre d'apprécier les responsabilités ; toutefois, pour les accidents importants, il établira toujours ce rapport judiciaire complet.

Le Commissaire en Chef transmettra au Parquet un avis unique du Service du Contrôle, soit qu'il adopte les conclusions qui lui sont proposées, soit qu'il émette un avis personnel (exécution de la loi du 27 Février 1950). Il adressera également une copie de cet avis judiciaire au Juge de Paix, lorsque le procès-verbal aura été envoyé à ce magistrat.

4° - Etat des suites judiciaires -

L'Inspecteur des Transports doit transmettre au Procureur de la République, avec son procès-verbal, un état de suites judiciaires dont il remplira les deux premières colonnes (date de l'accident, nature de l'accident). Le Procureur de la République doit le lui retourner, dans les 15 Jours qui suivent le jugement, après avoir rempli la troisième colonne (suites judiciaires). L'Inspecteur des Transports le fera alors parvenir par la voie hiérarchique au Commissaire en Chef chargé des accidents sur la Région intéressée.

5° - Rapport administratif -

Il ne sera établi de rapport administratif que lorsque les accidents, crimes ou délits paraîtront comporter une suite administrative ou des sanctions disciplinaires.

Le rapport administratif de l'Ingénieur d'Arrondissement

(ou le Commissaire du Contrôle) sera transmis par la voie hiérarchique au Commissaire en Chef chargé des accidents sur la Région intéressée, qui appréciera si l'accident comporte des suites administratives. Dans ce dernier cas, s'il ne peut lui-même donner les suites nécessaires, il saisira du dossier de l'affaire le Directeur du Contrôle Technique qui décidera, dans chaque cas, si cette suite peut être donnée par lui-même ou proposée à l'Administration Supérieure.

Quelle que soit la nature des accidents ou incidents et même s'il sont sans gravité, le Commissaire du Contrôle ou l'Ingénieur d'Arrondissement devra s'efforcer de rechercher s'ils ne nécessitent pas la révision de la réglementation en vigueur ou l'exécution de mesures de sécurité nouvelles, particulières ou générales. Dans l'affirmative, il devra transmettre l'affaire au Commissaire en Chef avec ses propositions dûment motivées.

L'attention des Commissaires et Ingénieurs est tout spécialement appelée sur ces considérations et sur la nécessité primordiale pour tous les fonctionnaires du Contrôle, de se préoccuper essentiellement des questions de sécurité et de transmettre à l'Administration Supérieure toutes les observations et suggestions qui leur paraîtront utiles.

III - PREScriptions SPECIALES AUX ACCIDENTS D'ORIGINE ELECTRIQUE

Pour tous les accidents ou troubles graves d'origine

électrique qui donneront lieu à des propositions d'ordre technique ou administratif ou à propos desquels il paraîtra utile de réformer ou d'améliorer la réglementation un exemplaire du rapport sera transmis, par les soins du Directeur du Contrôle Technique, à la Direction de l'électricité avec un bulletin signalétique du modèle A annexé à la circulaire du 25 Février 1924. En outre, copies du rapport et du bulletin seront adressées à la Direction Générale des Chemins de fer et des Transports et à l'Ingénieur en Chef du Contrôle des distributions d'énergie électrique du département intéressé.

IV - PREPARATION DES STATISTIQUES D'ACCIDENTS

La statistique des accidents sera tenue par la Société Nationale des Chemins de fer et transmise par celle-ci au Directeur du Contrôle Technique dans les conditions ci-après :

La classification des accidents est fondée sur le fait que, dans tout accident, il y a lieu de considérer : sa nature, sa cause, ses conséquences pour les personnes :

1°) NATURE -

On adoptera les grandes divisions suivantes :

a) Dérailllements-

Il suffira de séparer ceux qui se sont produits en pleine voie de ceux qui sont survenus dans les gares.

b) Collisions-

En raison de leur gravité et de leurs conséquences, les

collisions doivent être distinguées, selon qu'elles se produisent en pleine voie, dans les gares ou aux bifurcations. Dans le premier cas, les collisions ont lieu contre un obstacle fixe, contre un obstacle porté par un train à voie parallèle, entre trains ou parties de trains en sens inverse. Pour les collisions survenues dans les gares et aux bifurcations, il n'y a pas d'autres distinctions à faire.

c) Dérives et détresses -

d) Avaries à la voie, au matériel, en explosions de chaudières -

e) Incendies dans un train, dans les propriétés riveraines ou dans les bâtiments du Chemin de fer -

f) Interruption de la circulation -

g) Accidents survenus à des voitures à bestiaux - Ces accidents seront subdivisés en deux catégories, suivant qu'ils sont survenus à des passages à niveau munis ou non de barrières.

h) Accidents individuels - Ils seront répartis en diverses rubriques suivant les qualités de l'accidenté (ouvriers de la voie, comprenant, d'une part les agents de la Société Nationale des Chemins de fer, d'autre part, les ouvriers d'entreprises).

Agents de l'exploitation.

Agents de la traction.

Voyageurs.

Etrangers au chemin de fer comprenant, d'une part, les piétons victimes d'accidents survenus aux P.N. de chacune des deux catégories ci-dessus avec ou sans barrière, d'autre part, les piétons victimes d'accidents divers.

2°) Causes.-

La classification des accidents par causes vise à ne pas contenir trop de cas particuliers, une différenciation excessive pouvant empêcher de dégager des conclusions précises.

Pour le matériel et la voie, tous les cas se ramènent à un défaut d'entretien ou à un vice de construction. S'il se produit plusieurs ruptures d'essieux ou de bandages de roues, par exemple, l'état n'indiquera pas explicitement ces ruptures mais l'inspection du tableau fera connaître facilement quelle est la partie défectueuse du matériel et fixer l'attention sur ce point.

Les colonnes afférentes aux causes des accidents seront les suivantes : Ruptures d'attelage - Excès de vitesse - Mauvais état de la voie, du matériel - Insuffisance ou évierie de freins - Mauvaise disposition des signaux, aiguilles et plaques (défaut d'installation). Négligence des agents, inobservation des signaux ou des consignes ; appareils mal disposés ou mal manœuvrés, imprudence ou maladresse des agents - Inprudence des personnes étrangères - Malveillance - Chargement défectueux - Bestiaux errants - Brouillard - Intempéries - Inondations.

3°) Conséquences -

Les victimes des accidents seront classées en trois grandes catégories :

1°) Victimes d'accidents de travail ;

2°) Victimes d'autres faits d'exploitation ;

3°) Victimes de leur propre faute ou de leur imprudence ou de cas fortuits.

La première série, de beaucoup la plus importante, tant pour les déductions à tirer au point de vue de la sécurité que pour les comparaisons à faire avec d'autres pays, comportera deux colonnes : voyageurs et agents, chacune des deux autres séries comprendra également deux colonnes : Voyageurs et personnes étrangères - Agents.

Il doit être bien entendu que dans la catégorie "Agents" figureront les employés du chemin de fer victimes d'un accident au cours de leur service; que les "voyageurs" comprennent toutes les personnes munies d'un titre de parcours, y compris les agents des Postes et les agents du chemin de fer non en service qui se trouvent dans un train, enfin, que les "personnes étrangères" sont celles qui, non munies d'un titre de parcours, sont victimes d'un accident dans l'enceinte du chemin de fer.

Les états étant ainsi préparés, chaque ligne horizontale correspond à un accident distinct, chaque colonne verticale à une nature d'accident, à une cause, à un dommage subi par les personnes.

En outre, le tableau de la quatrième page permettra de récapituler les accidents survenus depuis le commencement de l'année, chaque ligne horizontale s'appliquant à une même nature d'accident et chaque ligne verticale à une même cause et à ses conséquences.

Vous trouverez ci-joint un modèle du Tableau statistique.

Le tableau sera dressé mensuellement par chaque Région de la Société Nationale des Chemins de fer qui l'enverra au Directeur du Contrôle Technique au plus tard le 15 du 2^{ème} mois suivant celui auquel il se rapporte.

Le Directeur du Contrôle Technique fera établir un Tableau Récapitulatif des accidents de trains et de le transmettra.

Règles spéciales relatives à la tenue des Etats statistiques des accidents d'origine électrique.

Il doit être dressé, pour chaque Région, avant le 15 avril de chaque année, un état en "Modèle P" annexé à la circulaire du 23 Février 1934 pour les accidents d'origine électrique de l'année précédente.

Cet état comprendra 3 chapitres :

Chapitre Ier - Distributions de 1^{ère} catégorie, réparties en 3 sections ;

A - Courant continu - ouvrages dans lesquels la plus grande tension de réciproce entre les conducteurs et la terre ne dépasse pas 600 volts.

B - Courants alternatifs.

B¹- Ouvrages pour lesquels la plus grande tension efficace entre les conducteurs et la terre ne dépasse pas 150 volts.

B²- Ouvrages pour lesquels la plus grande tension efficace entre les conducteurs et la terre dépasse 150 volts sans dépasser 250 volts.

Chapitre II - Distributions de 2^{ème} catégorie.

Ouvrages où la tension dépasse les limites ci-dessus.

sans atteindre 60.000 volts en courant continu et 33.000 volts en courant alternatif.

Chapitre III - Distributions de 3^{ème} catégorie.

Ouvrages où la tension égale ou dépasse 60.000 volts en courant continu et 33.000 volts en courant alternatif.

Ces états doivent être transmis par chaque Région de la Société Nationale des Chemins de fer au Directeur du Contrôle Technique, qui ne les transmettra pour qu'ils soient communiqués à la Direction de l'Electricité.

°
° °

La nouvelle réglementation entrera immédiatement en vigueur.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, qui annule et remplace toutes les autres circulaires ou décisions antérieures concernant les avis à donner en cas d'accidents, crimes ou délits, l'instruction de ces affaires et l'établissement des tableaux statistiques.

L'INGÉNIEUR DES TRAVAUX PUBLICS,

A. de NOYER.

Ans à M. S.T.

r

28/2/1939

C O P I E D 1336 / 1

faite le 6/3/1939

J. Conchy
Ministère
des
Travaux Publics

Direction Générale
des Chemins de fer

4ème Bureau

Instruction et statis-
tique des accidents,
crimes et délits.

PARIS, le 25 Février 1939

Le Ministre

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-
tration de la Société Nationale des Chemins
de fer.

Les règles à suivre pour l'Instruction des accidents
de chemin de fer et pour la tenue des états statisti-
ques ont été rassemblées par un de mes prédécesseurs
dans la Circulaire du 16 Mars 1931 modifiée par la
Circulaire du 4 Avril 1933.

Les circulaires du 18 Juillet 1887 et du 3 Novem-
bre 1891 ont fixé les règles d'après lesquelles mon
Administration doit être prévenue des tentatives cri-
minelles contre le chemin de fer.

En raison de la constitution de la Société Nationa-
le des Chemins de fer et de la nouvelle organisation du
Service du Contrôle Technique, résultant du décret-loi
du 12 Novembre 1938, et notamment de la suppression
des circonscriptions territoriales affectées aux

Inspecteurs du Contrôle de l'Etat, j'ai décidé d'opérer une refonte de ces prescriptions et de réunir dans la présente circulaire toutes les règles relatives aux avis à donner en cas d'accidents, crimes ou délits à l'instruction de ces affaires et à la tenue des états statistiques.

Ces prescriptions sont obligatoires aussi bien pour la Société Nationale des Chemins de fer que pour le Service du Contrôle Technique.

I - REPARTITION DES ACCIDENTS, CRIMES et DELITS

Envoi de dépêches télégraphiques par la S.N.C.F. ou par ses agents.

Les accidents, crimes et délits seront répartis comme l'indique le tableau ci-annexé, qui précise quelles sont les dépêches télégraphiques ou téléphoniques à adresser, dans chaque cas par la S.N.C.F. ou par ses agents, aux autorités suivantes :

- Ministre des Travaux Publics (Cabinet)
- Directeur Général des Chemins de fer et des Transports
- Préfet du Département et Sous-Préfet
- Directeur du Contrôle Technique
- Commissaire en Chef au Contrôle Technique (permanence et Commissaire en Chef chargé des accidents sur la Région considérée)
- Ingénieur d'Arrondissement (ou Commissaire au Contrôle) du Contrôle Technique
- Procureur de la République
- Commissaire de Police ou Maire
- Brigades de Gendarmerie

II - RÈGLES A SUIVRE POUR L'INSTRUCTION DES
ACCIDENTS, CRIMES ET DELITS

1 - Enquête immédiate et rapport sommaire.

En cas d'accident grave, l'Ingénieur d'Arrondissement du Contrôle Technique (ou le Commissaire au Contrôle) doit se rendre immédiatement sur les lieux, ou y envoyer un Inspecteur des Transports qu'il délègue, pour les constatations à faire d'urgence et pour dresser le rapport sommaire réglementaire.

Ce rapport devra être fourni dans tous les cas où le Commissaire en Chef au Contrôle Technique a été avisé, conformément au tableau visé ci-dessus.

Ce rapport sera adressé directement au Ministre (Cabinet) avec copie au Directeur Général des Chemins de fer et des Transports, au Directeur du Contrôle Technique, ainsi qu'au Commissaire en Chef au Contrôle Technique chargé des accidents sur la Région intéressée.

Si l'accident est très grave et de nature à émouvoir l'opinion publique, l'Ingénieur du Contrôle (ou le Commissaire au Contrôle) devra, à son arrivée sur les lieux et après avoir recueilli les renseignements nécessaires, adresser un rapport télégraphique qu'il libellera au nom du Ministre des Travaux Publics, du Directeur Général des Chemins de fer et des Transports, du Directeur du Contrôle Technique et du Commissaire en

Chef au Contrôle Technique chargé des accidents sur la Région intéressée et il fera suivre ce rapport télégraphique du rapport sommaire ci-dessus visé.

En outre, il est organisé entre les Commissaires en chef et commissaires au contrôle des diverses directions de contrôle en résidence à PARIS, un service de permanence des accidents, d'après un tableau de roulement dressé et tenu à jour par les soins du Directeur du Contrôle Technique.

Le Commissaire en chef ou le Commissaire au Contrôle de service doit, en cas d'accident de train ayant causé plusieurs morts ou blessures, ou des dégâts matériels importants, ou en cas d'interruption de circulation pouvant occasionner une gêne sérieuse pour l'exploitation, s'assurer dans les moindres délais que le Commissaire en Chef chargé des accidents sur la Région intéressée part ou est parti sur les lieux de l'accident. Le Commissaire en Chef au Contrôle chargé des accidents sur la Région intéressée a le devoir de se rendre sur les lieux toutes les fois qu'il le pourra et, toutes affaires cessantes, si l'accident est très grave. A son défaut, le Commissaire en Chef ou le Commissaire de permanence se rendra immédiatement sur les lieux. Mais il y aura lieu d'éviter, dans la mesure du possible, le départ simultané de ces deux fonctionnaires.

L'obligation faite à l'Ingénieur d'Arrondissement de l'envoi d'un rapport télégraphique et d'un rapport sommaire

s'applique également aux commissaires en chef et commissaires de permanence ainsi qu'au Commissaire en Chef au Contrôle intéressé. Mais il doit demeurer bien entendu qu'au cas où plusieurs Ingénieurs se rendraient à un accident, l'obligation ci-dessus incomberait seulement au premier arrivé sur les lieux.

Le rapport sommaire donnera, avec croquis à l'appui, un exposé, succinct mais précis, des circonstances de l'accident et de ses conséquences ; il fera connaître, en l'état des constatations faites, ses causes probables et il formulera toutes propositions qu'une première enquête aura pu suggérer, en faisant d'ailleurs, s'il y a lieu, les réserves nécessaires quant à l'utilité d'attendre les résultats de l'enquête complète et de l'instruction définitive de l'affaire.

2° - Procès-verbaux -

Les procès-verbaux seront dressés par les inspecteurs et les inspecteurs-adjoints des transports de l'Arrondissement du Contrôle intéressé.

Il sera dressé procès-verbal :

- a) pour les accidents de train ou de matériel survenu sur une voie principale lorsqu'il y aura mort d'homme ou blessures ;
- b) lorsque l'accident peut apporter des suites pénales pour infraction aux lois et règlements sur la police des chemins de fer ;
- c) si l'accident comporte des suites au titre de

l'article 13 de la loi du 9 Avril 1898 sur les accidents du travail.

En cas de doute sur les suites pénales possibles de l'accident, il sera toujours dressé procès-verbal.

Le procès-verbal sera envoyé directement au Procureur de la République par l'Inspecteur des Transports qui en adressera copie au Commissaire en chef au contrôle par l'intermédiaire de l'Ingénieur d'Arrondissement. De plus, dans les cas prévus par la loi du 9 Avril 1898 sur les accidents de travail, une copie du procès-verbal sera adressée également au Juge-de Paix.

3° - Rapport judiciaire -

Dans tous les cas où un procès-verbal aura été dressé, il sera établi un avis concluant à des poursuites judiciaires ou au classement de l'affaire. Cet avis sera adressé en deux exemplaires au Commissaire en chef chargé des accidents sur la Région intéressée, par les soins de l'Ingénieur d'Arrondissement.

Ce dernier pourra se borner, s'il adopte l'avis de l'Inspecteur des Transports, à le transmettre avec conclusions conformes, dans le cas d'accidents peu importants. En cas de désaccord, il devra fournir un avis distinct, ne se référant pas à l'avis de l'Inspecteur. Il n'établira un rapport complet, avec croquis, sur les suites judiciaires à donner à l'affaire que si la lecture du procès-verbal ne

suffit pas à permettre d'apprécier les responsabilités ; toutefois, pour les accidents importants, il établira toujours ce rapport judiciaire complet.

Le Commissaire en Chef transmettra au Parquet un avis unique du Service du Contrôle, soit qu'il adopte les conclusions qui lui sont proposées, soit qu'il émette un avis personnel (exécution de la loi du 27 Février 1850). Il adressera également une copie de cet avis judiciaire au Juge de Paix, lorsque le procès-verbal aura été envoyé à ce magistrat.

4° - Etat des suites judiciaires -

L'Inspecteur des Transports doit transmettre au Procureur de la République, avec son procès-verbal, un état de suites judiciaires dont il remplira les deux premières colonnes (date de l'accident, nature de l'accident). Le Procureur de la République doit le lui retourner, dans les 15 Jours qui suivent le jugement, après avoir rempli la troisième colonne (suites judiciaires). L'Inspecteur des Transports le fera alors parvenir par la voie hiérarchique au Commissaire en Chef chargé des accidents sur la Région intéressée.

5° - Rapport administratif -

Il ne sera établi de rapport administratif que lorsque les accidents, crimes ou délits paraîtront comporter une suite administrative ou des sanctions disciplinaires.

Le rapport administratif de l'Ingénieur d'Arrondissement

(ou le Commissaire du Contrôle) sera transmis par la voie hiérarchique au Commissaire en Chef chargé des accidents sur la Région intéressée, qui appréciera si l'accident comporte des suites administratives. Dans ce dernier cas, s'il ne peut lui-même donner les suites nécessaires, il saisira du dossier de l'affaire le Directeur du Contrôle Technique qui décidera, dans chaque cas, si cette suite peut être donnée par lui-même ou proposée à l'Administration Supérieure.

Quelle que soit la nature des accidents ou incidents et même s'il sont sans gravité, le Commissaire du Contrôle ou l'Ingénieur d'Arrondissement devra s'efforcer de rechercher s'ils ne nécessitent pas la révision de la réglementation en vigueur ou l'exécution de mesures de sécurité nouvelles, particulières ou générales. Dans l'affirmative, il devra transmettre l'affaire au Commissaire en Chef avec ses propositions dûment motivées.

L'attention des Commissaires et Ingénieurs est tout spécialement appelée sur ces considérations et sur la nécessité primordiale pour tous les fonctionnaires du Contrôle, de se préoccuper essentiellement des questions de sécurité et de transmettre à l'Administration Supérieure toutes les observations et suggestions qui leur paraîtront utiles.

III - PRESCRIPTIONS SPECIALES AUX ACCIDENTS D'ORIGINE ELECTRIQUE

Pour tous les accidents ou troubles graves d'origine

électrique qui donneront lieu à des propositions d'ordre technique ou administratif ou à propos desquels il paraîtra utile de réformer ou d'améliorer la réglementation un exemplaire du rapport sera transmis, par les soins du Directeur du Contrôle Technique, à la Direction de l'électricité avec un bulletin signalétique du modèle A annexé à la circulaire du 25 Février 1924. En outre, copies du rapport et du bulletin seront adressées à la Direction Générale des Chemins de fer et des Transports et à l'Ingénieur en Chef du Contrôle des distributions d'énergie électrique du département intéressé.

IV - PREPARATION DES STATISTIQUES D'ACCIDENTS

La statistique des accidents sera tenue par la Société Nationale des Chemins de fer et transmise par celle-ci au Directeur du Contrôle Technique dans les conditions ci-après :

La classification des accidents est fondée sur le fait que, dans tout accident, il y a lieu de considérer : sa nature, sa cause, ses conséquences pour les personnes :

1°) NATURE -

On adoptera les grandes divisions suivantes :

a) Dérailllements -

Il suffira de séparer ceux qui se sont produits en pleine voie de ceux qui sont survenus dans les gares.

b) Collisions -

En raison de leur gravité et de leurs conséquences, les

collisions doivent être distinguées, selon qu'elles se produisent en pleine voie, dans les gares ou aux bifurcations. Dans le premier cas, les collisions ont lieu contre un obstacle fixe, contre un obstacle porté par un train à voie parallèle, entre trains ou parties de trains en sens inverse. Pour les collisions survenues dans les gares et aux bifurcations, il n'y a pas d'autres distinctions à faire.

c) Dérives et détresses -

d) Avaries à la voie, au matériel, en explosions de chaudières -

e) Incendies dans un train, dans les propriétés riveraines ou dans les bâtiments du Chemin de fer -

f) Interruption de la circulation -

g) Accidents survenus à des voitures à bestiaux - Ces accidents seront subdivisés en deux catégories, suivant qu'ils sont survenus à des passages à niveau munis ou non de barrières.

h) Accidents individuels - Ils seront répartis en diverses rubriques suivant les qualités de l'accidenté (ouvriers de la voie, comprenant, d'une part les agents de la Société Nationale des Chemins de fer, d'autre part, les ouvriers d'entreprises).

Agents de l'exploitation.

Agents de la traction.

Voyageurs.

Etrangers au chemin de fer comprenant, d'une part, les piétons victimes d'accidents survenus aux P.H. de chacune des deux catégories ci-dessus avec ou sans barrière, d'autre part, les piétons victimes d'accidents divers.

2°) Causes.-

La classification des accidents par causes devra à ne pas contenir trop de cas particuliers, une différenciation excessive pouvant empêcher de dégager des conclusions précises.

Pour le matériel et la voie, tous les cas se ramènent à un défaut d'entretien ou à un vice de construction. S'il se produit plusieurs ruptures d'essieux ou de bandages de roues, par exemple, l'état n'indiquera pas explicitement ces ruptures mais l'inspection du tableau fera connaître facilement quelle est la partie défectueuse du matériel et fixera l'attention sur ce point.

Les colonnes différentes aux causes des accidents seront les suivantes : Ruptures d'attelage - Excès de vitesse - mauvais état de la voie, du matériel - Insuffisance ou avarie de freins - Mauvaise disposition des signaux, aiguilles et plaques (difficulté d'installation). Mélièrce des agents, inobservation des signaux ou des consignes ; appareils mal disposés ou mal manoeuvrés, imprudence ou maladresse des agents - Inprudence des personnes étrangères - Malveillance - Chargement défectueux - Bestiaux errants - Brouillard - Intempéries - Inondations.

3°) Consequences.-

Les victimes des accidents seront classées en trois grandes catégories :

1°) Victimes d'accidents de trains ;

2°) Victimes d'autres faits d'exploitation ;

3°) Victimes de leur propre faute ou de leur imprudence ou de cas fortuits.

La première série, de beaucoup la plus importante, tant pour les déductions à tirer au point de vue de la sécurité que pour les comparaisons à faire avec d'autres pays, comportera deux colonnes : voyageurs et agents, chacune des deux autres séries comprendra également deux colonnes : Voyageurs et personnes étrangères - Agents.

Il doit être bien entendu que dans la catégorie "Agents" figureront les employés du chemin de fer victimes d'un accident au cours de leur service; que les "voyageurs" comprennent toutes les personnes munies d'un titre de parcours, y compris les agents des Postes et les agents du chemin de fer non en service qui se trouvent dans un train, enfin, que les "personnes étrangères" sont celles qui, non munies d'un titre de parcours, sont victimes d'un accident dans l'enceinte du chemin de fer.

Les états étant ainsi préparés, chaque ligne horizontale correspond à un accident distinct, chaque colonne verticale à une nature d'accident, à une cause, à un dommage subi par les personnes.

En outre, le tableau de la quatrième page permettra de récapituler les accidents survenus depuis le commencement de l'année, chaque ligne horizontale s'appliquant à une même nature d'accident et chaque ligne verticale à une même cause et à ses conséquences.

Vous trouverez ci-joint un modèle du Tableau statistique.

Le tableau sera dressé mensuellement par chaque Région de la Société Nationale des Chemins de fer qui l'enverra au Directeur du Contrôle Technique au plus tard le 15 du 2ème mois suivant celui auquel il se rapporte.

Le Directeur du Contrôle Technique fera établir un Tableau Récapitulatif des accidents de trains et le transmettra.

Règles spéciales relatives à la tenue des Etats statistiques des accidents d'origine électrique.

Il doit être dressé, pour chaque Région, avant le 15 avril de chaque année, un état en "Modèle N°" annexé à la circulaire du 25 Février 1934 pour les accidents d'origine électrique de l'année précédente.

Cet état comprendra 7 chapitres :

Chapitre Ier - Distributions de 1ère catégorie, réparties en 3 sections ;

A - Courant continu - ouvrages dans lesquels la plus grande tension de réseaux entre les conducteurs et la terre ne dépasse pas 600 volts.

B - Courants alternatifs.

B¹- Ouvrages pour lesquels la plus grande tension efficace entre les conducteurs et la terre ne dépasse pas 150 volts.

B²- Ouvrages pour lesquels la plus grande tension efficace entre les conducteurs et la terre excède 150 volts sans dépasser 250 volts.

Chapitre II - Distributions de 2ème catégorie.

Ouvrages où la tension dépasse les limites ci-dessus

sans atteindre 60.000 volts en courant continu et 35.000 volts en courant alternatif.

Chapitre III - Distributions de 3^{ème} catégorie.

Ouvrages où la tension égale ou dépasse 60.000 volts en courant continu et 35.000 volts en courant alternatif.

Ces états doivent être transmis par chaque Région de la Société Nationale des Chemins de fer au Directeur du Contrôle Technique, qui ne les transmettra pour qu'ils soient communiqués à la Direction de l'Électricité.

°
° °

La nouvelle réglementation entrera immédiatement en vigueur.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, qui annule et remplace toutes les autres circulaires ou décisions antérieures concernant les avis à donner en cas d'accidents, crimes ou délits, l'instruction de ces affaires et l'établissement des tableaux statistiques.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

A. de MOULIN.

24-4-5/mai

SOCIÉTÉ
NATIONALE
des
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

18439 Me

J. Conchey

INSTRUCTION GÉNÉRALE

SÉRIE M. — Affaires Générales N° 4

SÉRIE M. T. — Incidents et Accidents N° 1

SÉRIE V. B. — Affaires Générales N° 1

COL.

Nm.
15

Paris, le 3 avril 1939.

AVIS A DONNER EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT

Article 1. — Objet de l'Instruction.

Les avis relatifs aux accidents et incidents doivent être donnés de façon rapide et sûre :

- d'une part, aux Fonctionnaires intéressés de la S. N. C. F. pour leur permettre d'exercer leurs attributions en matière de direction, contrôle, enquête, prévention, etc.
- d'autre part, aux Autorités administratives, judiciaires, militaires, etc., conformément aux textes réglementaires. (Décret du 11 Novembre 1917, Règlements généraux ou particuliers, etc.) (1).

La présente Instruction Générale a pour objet d'indiquer la nature et la forme des premiers avis à donner.

Elle ne vise pas la procédure relative aux enquêtes faisant suite à ces accidents ou incidents, non plus que la rédaction et la transmission des rapports et procès-verbaux détaillés correspondants.

Elle ne concerne pas :

- les avis à donner pour l'intervention des délégués à la sécurité,
- les formalités à remplir pour l'application de la loi du 9 Avril 1898 sur les accidents du travail,
- les avis à donner et les mesures à prendre pour la mise en œuvre des secours aux blessés,
- les avis à donner et les mesures à prendre après un accident pour assurer la sécurité et rétablir la régularité de la circulation (demande et envoi des machines de secours, organisation d'un pilotage, acheminement des voyageurs, etc.) qui font l'objet de documents spéciaux,
- les menus incidents dont le signalement ne présente pas un caractère d'urgence : fautes d'agents, irrégularités, retards.

(1) La présente Instruction Générale tient compte des mesures édictées par la Circulaire du Ministère des Travaux publics du 25 Février 1939, laquelle abroge toutes prescriptions antérieures sur le même sujet.

Article 2. — Signalement des accidents et incidents. — Responsabilité de l'envoi des avis.

Quel que soit le Service principalement intéressé, la rédaction et l'envoi des premiers avis d'accident ou d'incident incombe aux gares, sauf exceptions visées au dernier alinéa du présent article.

A cet effet, tout agent de la S. N. C. F. constatant un accident ou incident doit le signaler immédiatement.

S'il peut entrer immédiatement en relation avec son Chef direct, il se contente de l'aviser et d'exécuter ses instructions s'il y a lieu. Celui-ci fait le nécessaire pour que le Chef (ou son représentant) de la gare la plus proche ou de celle avec laquelle les communications sont le plus faciles, soit avisé dans le moindre délai. Il lui fournit tous renseignements de détail utiles sur l'accident ou l'incident.

Si l'agent qui a été témoin de l'accident ou de l'incident ne peut pas entrer immédiatement en relation avec son Chef direct, il se substitue momentanément à lui et fait le nécessaire dans les conditions de l'alinéa précédent.

Si plusieurs agents sont témoins d'un accident ou incident, la responsabilité du signalement incombe au plus qualifié d'entre eux par le grade ou les fonctions.

Pour les accidents ou incidents qu'ils constatent en cours de route, sur la ligne ou dans les trains, les agents des trains, les mécaniciens et chauffeurs, doivent, à la première gare où s'arrête le train (1), aviser le Chef de cette gare ou compléter, le cas échéant, les avis déjà donnés par téléphone.

Le mécanisme suivant lequel la gare la plus qualifiée est alertée est essentiellement variable suivant les circonstances de l'accident ou de l'incident, et notamment suivant que le fait s'est produit dans le périmètre d'une gare ou dans ses dépendances en pleine voie ou dans un établissement ne dépendant pas de l'exploitation, sans qu'il soit possible d'édicter à ce sujet des règles précises visant tous les cas.

Toutefois, il est précisé que lorsque l'accident ou l'incident s'est produit à l'intérieur d'un établissement dépendant d'un Service autre que celui de l'Exploitation, le Chef local du Service intéressé (ou son représentant) qui en est avisé, prévient lui-même directement ceux des Fonctionnaires de son Service qu'il peut atteindre plus rapidement que par l'intermédiaire de la gare. Celle-ci est alors informée de l'envoi de ces avis et renseigne en conséquence la gare centralisatrice (voir article 3 ci-après), laquelle n'a pas à aviser les Fonctionnaires prévenus d'autre part, sauf s'il y a lieu de modifier les avis primitivement lancés, conformément aux prescriptions de l'article 6 ci-après. Le Chef local du Service intéressé (ou son représentant) doit donc tenir au courant le Chef de gare de tout fait nouveau conduisant à compléter ou rectifier les avis déjà donnés.

Article 3. — Rôle de la gare d'origine de l'avis d'accident ou d'incident.

Afin d'alléger le travail des petites gares et d'améliorer la transmission des avis, ces établissements sont rattachés à des gares plus importantes et munies de bonnes liaisons téléphoniques, dites « gares centralisatrices ».

Une Instruction particulière à chaque Région donne la liste de ces gares centralisatrices ainsi que la zone d'action de chacune d'elles, qui peut être limitée à la gare centralisatrice elle-même.

(1) Les Instructions de Sécurité particulières à chaque Région précisent les conditions dans lesquelles les trains doivent s'arrêter, le cas échéant, pour remettre les avis utiles.

ANNEXE

NOMENCLATURE DES ACCIDENTS ET INCIDENTS CLASSÉS D'APRÈS LEUR NATURE ET POUR LESQUELS UN AVIS DOIT ÊTRE EXPÉDIÉ A LA GARE CENTRALISATRICE (Article 3 de l'Instruction Générale.)

- A. — Accidents de personnes.
 - a) Accidents du travail survenus à des Agents de la S. N. C. F. ou à des ouvriers d'entreprises travaillant pour la S. N. C. F.,
 - b) Autres accidents.
- B. — Collisions de trains ou d'éléments de matériel roulant (1) entre eux ou contre des obstacles fixes. Déraillements de trains (2) ou d'éléments de matériel roulant (1).
 - a) Survenus sur les voies principales (3) sauf pendant les manœuvres (4),
 - b) Autres que ceux du § a).
- C. — Accidents aux Voies ou aux ouvrages de la Voie (éboulements, inondations, chutes d'arbres ou de poteaux, chutes importantes de neige, etc.).
- D. — Incendies de matériel ou d'installations.
- E. — Explosions d'appareils à vapeur ou d'appareils à pression de gaz.
- F. — Accidents de passages à niveau.
 - a) Intéressant un ou plusieurs trains (5),
 - b) Autres que ceux du § a).
- G. — Dérives sur voies principales (3).
- H. — Détresses de trains et ruptures d'attelages survenues sur voies principales (3).
- I. — Accidents aux Installations de production et de transport d'énergie électrique de traction.
- J. — Crimes et tentatives criminelles. Actes de malveillance.
 - a) Attentats volontairement dirigés contre la sécurité de la marche des trains ou la vie des personnes, vols importants ou avec effraction,
 - b) Autres (bris de clôture, dégradations de matériel, jets de pierres ou voies de fait n'ayant pas provoqué de blessure, vols simples de faible importance).
- K. — Evénements importants susceptibles d'avoir un certain retentissement soit du fait de leur gravité propre, soit par leurs répercussions possibles.

(1) 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 lorry).
 (2) Doit être considéré comme train, tout élément de matériel roulant comportant des moyens de propulsion effectuant un parcours suivant un horaire déterminé exactement ou non, mais consigné sur une feuille de marche, quelles que soient les voies parcourues.
 (3) Les voies principales sont les voies affectées à la circulation des trains définies par les Règlements de Sécurité.
 (4) Doit être considéré comme «manœuvre» tout mouvement commandé d'éléments de matériel roulant suivant un horaire non exactement déterminé et non consigné sur une feuille de marche, quelles que soient les voies parcourues. (Le mouvement de garage d'un train doit donc être considéré comme une manœuvre s'il n'est pas compris dans la marche du train.)
 (5) Autres que ceux pouvant être rangés dans la catégorie B.

NOTA. — Les définitions du «train» et de la «manœuvre» données ci-dessus ne sont valables qu'au seul point de vue de la classification des accidents et de l'envoi des avis correspondants.

L'Annexe à la présente Instruction Générale donne la nomenclature des accidents ou incidents classés d'après leur nature et leurs conséquences, qui doivent provoquer l'envoi immédiat d'un avis.

Tout Chef de gare informé d'un tel accident ou incident en avise immédiatement par dépêche la gare centralisatrice à laquelle la gare d'origine est rattachée.

Il avise en outre, par dépêche :

- le Médecin local en cas d'accident de personne (catégorie A de l'Annexe),
- la Brigade de gendarmerie, le Juge de Paix, le Commissaire de Police (ou à défaut le Maire) (1) dans les cas rentrant dans une ou plusieurs des catégories ci-après :
- accidents de personnes (catégorie A de l'Annexe) ayant occasionné la mort ou des bles-sures graves (2),
- accidents de passages à niveaux (catégorie F de l'Annexe) lorsqu'il y a délit de fuite,
- crimes ou tentatives criminelles et actes de malveillance (catégorie J de l'Annexe),
- événement important (catégorie K de l'Annexe) susceptible d'apporter une perturbation dans la circulation des trains et dans certains cas de provoquer la réquisition des moyens de transport (grève, manifestation, etc.).

Il donne connaissance à la gare centralisatrice des avis ainsi expédiés à ces Fonctionnaires ou Autorités. De son côté, la gare centralisatrice doit s'assurer que ces avis ont bien été donnés.

Article 4. — Poste Régional d'Informations.

Dans chaque Région, il existe un Poste Régional d'Informations dont le fonctionnement fait l'objet de la Note Générale — Série M. — Affaires Générales n° 8 A⁸. Série M. T. — Incidents et Accidents n° 1 A¹. Série V. B. — Affaires Générales n° 2 A¹.

Le rôle principal de cet organisme fonctionnant en permanence est de prévenir le Poste Central d'Informations visé par la même Note Générale, ainsi que les Fonctionnaires intéressés des Services Régionaux.

Parmi les avis expédiés par la gare centralisatrice, dans les conditions fixées à l'article 5 ci-après, figure, s'il y a lieu, un avis adressé au Poste Régional d'Informations.

Le Poste Régional d'Informations est également chargé de recueillir les renseignements complémentaires qui lui sont demandés par ses correspondants.

Article 5. — Rôle de la gare centralisatrice. Transmission des avis d'accidents ou d'incidents suivant la nature de ces derniers.

La gare centralisatrice doit :

- a) s'assurer que les avis incombant à la gare d'origine ont bien été transmis,
- b) transmettre les avis qui lui incombent.

Pour cela, un tableau imprimé dont la partie supérieure gauche est le développement de la nomenclature faisant l'objet de l'Annexe, et dont la partie supérieure droite est consacrée à l'indication complète des avis à transmettre est distribué aux seules gares centralisatrices, les autres n'ayant pas à en faire usage.

(1) A Paris, l'avis doit être adressé au Préfet de Police.

(2) Par blessure grave, il faut entendre celle qui, d'après le premier certificat médical, paraît devoir entraîner une incapacité permanente ou une incapacité temporaire de plus de vingt jours, non compris le jour de l'accident.

Ce tableau est intitulé : « Premiers avis à donner par la gare centralisatrice en cas d'accident ou d'incident » et est complété par un certain nombre de définitions. Il comprend également un cadre destiné à l'inscription des noms, qualités, adresses et numéros de téléphone des divers Fonctionnaires à aviser.

Article 6. — Rédaction des avis transmis par les gares.

Les avis établis tant par les gares d'origine que par les gares centralisatrices doivent être clairs et concis ; ils doivent se borner à faire connaître brièvement, mais aussi exactement que possible :

- la nature, le lieu (point kilométrique), la date, l'heure et les autres circonstances de l'accident ou incident,
- les conséquences et notamment : le nombre et l'identité des victimes (nom, prénoms, domicile) en distinguant avec soin les personnes décédées, celles qui sont grièvement blessées et celles qui sont blessées légèrement ou contusionnées, ainsi que la durée probable de l'interruption de la circulation sur voie principale.

Les causes de l'accident doivent également être indiquées sommairement si possible, mais **toujours** avec la mention « causes probables ».

Lorsque certaines circonstances ou conséquences importantes de l'accident ne peuvent pas être précisées immédiatement (durée prévue pour l'interception de ligne, nombre et identité des victimes, gravité des blessures, qu'il convient de n'annoncer qu'en parfaite connaissance de cause, etc.), l'envoi du premier avis ne doit pas être retardé pour permettre de donner ces précisions. Mais ce premier avis est suivi d'un avis complémentaire expédié dès que possible aux mêmes destinataires que le premier et, le cas échéant, d'avis adressés à d'autres destinataires si cela est justifié par la modification de la nature et de l'importance de l'accident résultant des nouveaux renseignements recueillis.

Dans le cas particulier des accidents du travail, la répartition définitive des premiers avis à donner est déterminée par la gravité de la blessure appréciée par le premier certificat médical.

Dans le cas d'un accident mortel survenu en service à un agent ou à un auxiliaire de la S. N. C. F., le premier avis et les avis complémentaires s'il y a lieu, adressés au **Chef d'Arrondissement intéressé** doivent comporter, outre les circonstances et causes probables de l'accident, tous les renseignements ci-après :

- nom, prénoms, âge, grade et résidence d'emploi de la victime
- situation de famille de l'agent (âge des enfants mineurs),
- adresse postale de la veuve (ou de la famille).

Ces renseignements, contrôlés et complétés par le Chef d'Arrondissement, sont transmis et confirmés au Service Central du Personnel dans les conditions fixées par la Note Générale Série M. — Affaires Générales n° 8 A⁸. — Série M. T. — Incidents et Accidents n° 1 A¹. — Série V. B. — Affaires Générales n° 2 A¹.

Article 7. — Moyens de transmission des avis.

Les avis d'accidents ou d'incidents sont transmis soit par pli écrit, soit par dépêche téléphonique (ou télégraphique) d'après les indications qui précédent.

Les plis sont adressés aux destinataires par l'intermédiaire des gares qui desservent leur résidence. Ces gares les font remettre d'urgence aux Fonctionnaires intéressés. Le pli doit être porté au bureau du Fonctionnaire intéressé. En cas d'absence, on doit s'efforcer de le remettre à son domicile s'il s'agit de l'avis d'un accident ayant occasionné la mort

ou des blessures graves. Cette dernière prescription est obligatoire, dans ce cas, pour l'avis aux Fonctionnaires du Contrôle.

De plus, si le Fonctionnaire intéressé dispose du téléphone, il y a le plus souvent intérêt à ce qu'il soit avisé au préalable téléphoniquement par la gare destinataire lorsque l'avis reçu par cette gare a lui-même fait l'objet d'une dépêche téléphonique (ou télégraphique).

Les dépêches sont normalement transmises par les fils du Chemin de fer. Toutefois, lorsque ce mode d'acheminement est susceptible (par suite d'interruption téléphonique ou pour toute autre cause) de retarder leur remise aux destinataires, elles font l'objet de télégrammes privés adressés directement aux destinataires par les fils de l'Etat. Le tableau visé à l'article 5 indique, d'autre part, les cas où le dernier mode d'avis peut être normalement employé.

Dans ce cas, les dépêches adressées aux Autorités administratives et judiciaires sont considérées comme télégrammes officiels, bien que les taxes applicables restent les mêmes que pour les télégrammes privés (décret du 27 Août 1918) ; ils ont donc la priorité dans leur transmission et leur remise aux destinataires (arrêté ministériel du 11 mars 1919).

Les avis destinés aux Autorités administratives ou judiciaires ainsi qu'aux Fonctionnaires de la S. N. C. F. dont la résidence est desservie par la même gare, doivent faire l'objet d'une seule dépêche en mentionnant tous les destinataires.

*Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.*

P. Concha
Cv
S.N.C.F.

11/4/39

Servicio Central
du Mouvement

C.C.C. 7/4/39

5ème Division

SEANCE DU 7 AVRIL 1939

-:-:-:-:-

Momento n° 1 - Nouvelle organisation pour l'envoi
des Avis d'accidents et d'incidents.

Momento n° 2 - Organisation des Postes de Commandement,
des Permanentes, des Postes de
régulation.

Momento n° 3 - Transmissions au Service Central M
de Comptes-rondus relatifs au Mouvement.

-:-:-:-:-:-:-

Cv S.N.C.F.

C.C.C. N° 1

Service Central
du Mouvement

5ème Division

MEMENTO N° I

Séance du 7 Avril 1939

OBJET : Nouvelle organisation pour l'envoi des avis d'accidents et d'incidents -

La Direction du Contrôle de l'Exploitation technique a fixé au 24 Avril à midi la mise en application de la nouvelle organisation : il est nécessaire de régler rapidement les détails correspondants. C'est pourquoi dans leur réunion du 31 Mars (Memento CSE N° 25), les C.S.E. ont chargé une Commission spéciale de traiter d'urgence ces questions.

1°) Points sur lesquels l'attention est particulièrement attirée -

a) Note Générale "Service Spécial" N° 1 A 1

Les Articles 9 et 10 précisent le rôle très important incomitant aux Postes d'Informations régionaux et central. L'organisation du temps de paix doit être prévu de manière à ce que l'on puisse passer sans à-coups du Service Commercial au Service spécial : il faut tenir compte de cette nécessité en fixant les effectifs et l'organisation

matériel (locaux, liaisons téléphoniques, documentation etc...) des P.R.I.

b) Note Générale M Affaires Générales, n° 8 A 8

Les Articles 3, 5 (b,2°), 6 et 7 (renvoi 2), sont particulièrement signalés: l'attention est attirée sur le fait que les mesures à appliquer par l'Exploitation ne concernent pas seulement ce Service mais intéressent l'ensemble des Services de la Région. Il faut donc que les Postes Régionaux d'Informations et les Postes du Commandement des Arrondissements d'Exploitation, soient organisés en conséquence.

Il est signalé en outre que la procédure à suivre doit être absolument la même dans tous les Arrondissements : c'est ainsi que les Arrondissements de tous Services de l'Ex-A.L. adresseront directement au Poste Régional d'Informations EST, à Paris, (sans passer par l'intermédiaire de la Sous-Direction de Strasbourg) leurs avis destinés à ce poste.

c) Instruction Générale M - Affaires Générales n° 4

Les points particulièrement signalés sont les suivants:

La Circulaire ministérielle visée au renvoi (1) de l'Article 1 prévoit qu'aucun avis n'est plus envoyé à l'Inspecteur du Contrôle de l'Etat lequel est d'ailleurs maintenant dénommé Inspecteur des Transports.

L'attention est attirée sur le 2ème alinéa de l'Article 3 (désignation des gares centralisatrices) qui prévoit

....

la publication d'une Instruction régionale.

d) Publication ultérieure d'une Circulaire d'application de la Note Générale M 8 A 8

On signaler enfin que d'ici quelques semaines sera publié, en accord avec les Ministères de l'Intérieur et des Travaux Publics, une circulaire pour l'application de la Note Générale M Affaires Générales n° 8 A 8, précisant les conditions d'application de l'Article 9 pour la fourniture au Public de renseignements relatifs à des accidents. Cette circulaire prévoira l'intervention des Postes de Commandement des Arrondissements d'Exploitation et confirmera l'obligation d'y assurer un service continu (au besoin, par l'intervention à certaines heures d'un autre organisme). Il faut tenir compte de cette situation dans la nouvelle organisation en préparation.

2°) Travaux à faire par les Régions avant le 24 Avril 1939, date d'application de la nouvelle organisation -

a) Organiser complètement les Postes Régionaux d'informations.

b) Etablir, d'accord avec le Service Central M (5ème Division - 1ère Section B), les consignes intérieures des Postes d'Informations Central et Régionaux : une réunion de fonctionnaires se tiendra à ce sujet au Service Central M le Vendredi 14 à 14^h30 sous la direction de M. LONG.

c) Publier un document régional commun aux trois grands Services et donnant entre autres choses :

- la liste des gares centralisatrices et leur zone d'action,

- les limites des Arrondissements Ex, MT et VB,
- les Arrondissements du Contrôle Technique (voir Journal Officiel du 6 Mars 1939),
- les Circonscriptions des Arrondissements minéralogiques,
- les zones d'action des brigades régionales de police mobile (Sûreté Nationale),
- les zones d'action des commissaires spéciaux de police des Chemins de fer,
- les zones d'action des Service de Surveillance général (S.N.C.F.),
- les Circonscriptions (Directions et Sous-Directions) des lignes de bureaux ambulants des P.T.T,
etc... .

Les PC des 41 Arrondissements d'Exploitation, les 5 P.R.I. et le P.C.I. devront recevoir les documents publiés ainsi par les 5 Régions.

d) Annuler les documents antérieurs.

3°) Une nouvelle réunion se tiendra dans les premiers jours de Mai pour signaler les constatations faites et les difficultés rencontrées.

-:-:-:-:-:-

Cv

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

5ème Division

C.C.C. N° 2

MEMENTO N° 2

Séance du 7 Avril 1939

OBJET : Organisation des postes de commandement, des permanences, des postes de régulation.

Par lettre du 2 Mars 1939, 5ème Division,
n° 15.23.04, le Directeur du Service Central M a demandé aux
Directeurs des 5 Régions :

- d'instituer, dès maintenant, le poste de commandement de chaque Arrondissement d'Exploitation, et
- de prévoir les modifications utiles pour faire entrer progressivement dans le cadre des nouvelles instructions les organisations de permanences et de P.R. qui existent déjà.

Il paraît indispensable, ainsi qu'il est indiqué d'ailleurs dans le memento C.C.A.A., n° 23, dont un exemplaire est remis aux conférents, que les Divisions du Mouvement s'occupent de ces questions du point de vue technique en liaison avec la Division Régionale de la Traction.

L'attention est tout spécialement attirée sur l'importance dévolue aux postes de commandement, et, le cas échéant, aux permanences et aux postes de régulation par

la Note Générale "Service Spécial", relative aux conditions de réalisation des transports stratégiques. Il convient de se pénétrer, à ce sujet, des instructions concernant le rôle de ces organismes et plus particulièrement des postes de commandement, qui sont données aux articles 1, 2, 3, 7, 8 de ladite Note Générale.

Par ailleurs, il a été demandé aux Services Régionaux d'Exploitation, par note du 18 Mars, leurs propositions détaillées relatifs à l'organisation des Arrondissements d'Exploitation : ces propositions doivent être fournies pour le 20 Avril au plus tard. Il convient de noter que, dans ces propositions préparées normalement par la Division du Service Général, les indications relatifs aux postes de Commandement doivent correspondre aux études établies par la Division du Mouvement comme le prévoit le Mémoire C.C.A.A. n° 23 précité.

B.

S.N.C.F.

C.C.C. № 3

Service Central
du Mouvement.

5ème Division

MEMENTO № 3

(Séance du 7 Avril 1939)

OBJET : Transmissions au Service Central M de comptes rendus relatifs au Mouvement.

La mise en vigueur à partir du 24 Avril 1939 des nouvelles instructions relatives à la transmission des avis d'accidents ou d'incidents conduit à abroger la lettre Service Central M, 5ème Division, № 551 du 21 Janvier 1938.

En particulier, les mesures prévues à l'Article 7 de la Note Générale M, Affaires Générales № 8 A 8, prescrivant l'emploi de messages téléphonés à la suite des accidents ou incidents graves, permettent d'abroger complètement les prescriptions du § 2 de la Note 551 précitée qui prévoit l'envoi de comptes rendus écrits relatifs aux accidents et incidents.

Dès le 24 Avril, les comptes rendus écrits relatifs au Mouvement seront les suivants :

1º) Lorsque sur le vu d'un avis d'accident ou d'incident ou du message téléphoné le complétant, le Directeur Général ou le Président de la Commission Supérieure des Accidents désirera recevoir un rappor détaillé, le Service Central M

adressera la demande utile au Directeur Régional en avisant les Directeurs des Services Centraux T et V.

Le compte rendu sera adressé par la Région intéressée, dans les plus brefs délais possibles, aux destinataires que le Service Central M aura indiqués dans sa demande.

Lorsque sur le vu d'un avis ou d'un message, l'un des Directeurs des Services Centraux M, T, V désirera des renseignements plus complets, et s'il n'a pas été informé, comme il est dit ci-dessus, d'une demande de rapport détaillé, il demandera directement au Service Régional intéressé les renseignements utiles.

2^e) Résumé journalier des conditions de circulation des grands trains de voyageurs.

A l'aide des renseignements reçus normalement par les Divisions de Mouvement des Services Régionaux d'Exploitation, il est établi, chaque jour, un exposé schématique de la circulation des rapides et express sur les grandes artères; les Divisions du Mouvement adressent copie de cet exposé au Service Central M (5ème Division - 1ère Section B), au jour le jour et directement.

3^e) Comptes rendus relatifs aux événements importants autres que les accidents et incidents.

Les Régions doivent informer le Service Central M (5ème Division - 1ère Section B) de tous les événements importants survenus : forte campagne de trafic voyageurs

...

ou marchandises, mise en service d'installations ou d'organisations nouvelles, faits notables concernant les départements, villes et ports desservis, encombrements des triages, etc...

Les Régions font parvenir très régulièrement, le lundi avant 17 h. au Service Central du Mouvement (5ème Division - 1ère Section B) copie du compte-rendu remis à la réunion hebdomadaire des Directeurs d'Exploitation. Ce compte-rendu doit être envoyé même si, exceptionnellement, ladite réunion hebdomadaire n'a pas lieu.

Un compte rendu spécial doit être envoyé à la suite de chaque campagne périodique du trafic voyageurs (Noël, Jour de l'An, Pâques, etc...) et du trafic marchandises (betteraves, engrais, raisins de vendanges, etc...).

B.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement.

Paris, le 24 Avril 1939

5ème Division

C o n s i g n e

15.11.22.
Poste Central
d'Informations

relative à la diffusion des avis reçus
par le Poste Central d'Informations sur
les accidents, incidents ou évènements
importants.

(Cette consigne annule et remplace la consigne en
date du 30 Juin 1938)

La Note Générale - Série M - Sous-Série Affaires

Générales N° 8 A 8 du 3 Avril 1939 - fixe les attributions
respectives du Poste Central d'Informations et des Postes
Régionaux d'Informations.

L'Instruction Générale - Série M - Affaires Générales
N° 4 du 3 avril 1939, précise la nature et la forme des avis
à donner par les gares et les Postes Régionaux d'Informations
en cas d'accident, incident ou évènement important.

La présente consigne indique les conditions dans les-
quelles les avis transmis au Poste Central d'Informations
sont diffusés par cet organe, d'une part, aux Services inté-
ressés de la S.N.C.F. (Direction Générale et Services Cen-
traux M, T et V) et, d'autre part, aux Autorités Administra-
tives intéressées (Ministre des Travaux Publics, Fonctionnai-
res de la Direction du Contrôle de l'Exploitation Technique,
etc....)

A- Diffusion aux Services de la S.N.C.F. des renseignements reçus par le Poste Central d'Informations.

1^e - Le Poste Central d'Informations adresse, par les courriers normaux, mais dans des enveloppes spéciales, aux Services Centraux du Mouvement, du Matériel et des Installations Fixes, copie textuelle de toutes les dépêches officielles reçues. Il adresse, en même temps, par message téléphoné, au Secrétariat de la Direction Générale, celles de ces dépêches que la Division Centrale du Contrôle du Mouvement juge devoir intéresser la Direction Générale.

2^e - Les avis téléphoniques relatifs aux incidents et accidents graves tels que déraillement, collision, explosion, incendie ou autres évènements ayant entraîné :

- soit mort ou blessures graves de voyageurs
- soit mort ou blessures graves d'agents
- soit des dégâts très importants au matériel fixe ou roulant
- soit des interruptions de circulation susceptibles d'apporter un trouble de longue durée dans la marche des trains

sont répercutés immédiatement au Directeur Général, au Directeur Général Adjoint et au Secrétaire de la Direction Générale en suivant l'ordre et en indiquant :

- a) au Directeur Général Adjoint si le Directeur Général a ou n'a pas été touché,
- b) au Secrétaire de la Direction Générale si le Directeur Général et le Directeur Général Adjoint ont ou n'ont pu être touchés.

Les mêmes avis sont également répercutés aux Fonctionnaires de permanence (service du vendredi 18 h. au vendredi 18 h.), dans les Services Centraux du Mouvement, du Matériel et des Installations Fixes.

Le Poste Central d'Informations se tient à la disposition de ces Fonctionnaires pour leur procurer directement ou leur faire fournir tous renseignements complémentaires.

3^e - Le Poste Central d'Informations donne par téléphone au Secrétariat Général (Service de la Presse) avis de tous les accidents de trains dans les cas ci-après :

- a) accident de train ayant causé la mort d'agent ou de voyageur;
- b) accident de train ayant provoqué des dégâts importants, lorsqu'ils se sont produits en un point distant de moins de 50 Km. de Paris.

Ces avis sont transmis au Secrétariat Général et au Service de la Presse durant les périodes d'ouverture des Bureaux et au domicile de M. le Secrétaire Général Adjoint (2^e Division) en dehors des heures d'ouverture des Bureaux.

4^e - Le Poste Central d'Informations adresse par écrit, dans des enveloppes spéciales, au Service Central du Personnel (3^e Division) avis de tous les accidents ayant entraîné la mort ou blessure grave d'agent.

5^e - Le Poste Central d'Informations - après en avoir référé au besoin à la Division Centrale du Contrôle du Mouvement - décide par quels moyens (écrit ou téléphonique) et à quels

Services (un ou plusieurs Services Centraux) sont répercutés les renseignements sur les évènements importants.

B - Diffusion aux Autorités Administratives des renseignements reçus par le Poste Central d'Informations.

1^o - Dès réception d'un avis relatif à un accident ou à un incident repris au tableau faisant l'objet de l'annexe ci-jointe, le Poste Central d'Informations avise les organes ou fonctionnaires précisés à ce tableau en suivant l'ordre indiqué ci-après :

- a) le Cabinet du Ministre des Travaux Publics et le Directeur Général des Chemins de fer et des Transports;
- b) le Commissaire de Permanence et le Commissaire en Chef au Contrôle Technique de la Région intéressée;
- c) le Directeur du Contrôle Technique au Ministère des Travaux Publics;
- d) le Cabinet du Ministre de l'Intérieur (Sûreté et Recherches).

2^o - Si l'accident ou l'incident est survenu dans l'un des Arrondissements de Contrôle de Paris, le Poste Central d'Informations avise, en outre, le Commissaire ou l'Ingénieur de l'Arrondissement dans les mêmes conditions que le Commissaire en Chef de la Région intéressée.

3^o - Les avis sont transmis téléphoniquement.

En cas d'absence du destinataire d'un avis téléphonique, le Poste Central d'Informations adresse d'urgence à l'adresse des Fonctionnaires intéressés un message téléphoné par l'intermédiaire du Service des P.T.T.

C - Transmission et réception des messages échangés entre les Régions et le Service Central du Mouvement.

Le Poste Central d'Informations enregistre et transmet aux Postes Régionaux d'Informations les messages émanant du Service Central du Mouvement. Il reçoit des Postes Régionaux d'Informations et transmet aux Divisions intéressées les messages destinés au Service Central du Mouvement.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement,

fauret

R/

Société Nationale
des Chemins de Fer Français

PARIS, le 24 AVRIL 1939

Service Central du Mouvement

5ème Division

N O T E

15,11.21

aux Divisions du Service Central

Extension des attributions
du P.C.I.

du Mouvement

Par application de la Note Générale -Série M- Sous-Série Affaires Générales N° 8 A 8 du 3 Avril 1939 et de l'Instruction Générale -Série M - Affaires Générales N° 4 du 3 Avril 1939, le Poste Central d'Informations (ou P.C.I., anciennement dénommé " Centre Spécial d'Informations " ou C.S.I.) a pris à la date du 24 Avril des attributions plus étendues.

Il recevra des Régions, notamment par l'intermédiaire des Postes Régionaux d'Informations (ou P.R.I.) de nombreux renseignements de toute nature.

Il diffusera les renseignements recueillis à de nombreux correspondants, tant à l'intérieur de la S.N.C.F. qu'à l'extérieur (notamment au Ministère des Travaux Publics, aux Services de Contrôle de ce Ministère, aux autres Administrations publiques).

Il est certain que peu à peu ces correspondants prendront l'habitude de lui poser des questions nombreuses et variées.

Il convient donc que toutes les Divisions se rendent

compte que cet organisme n'est pas seulement chargé de suivre la régularité de la circulation et d'être au courant des accidents et incidents, mais qu'il est à leur disposition pour renseigner tous les correspondants du Service Central du Mouvement et pour leur demander des renseignements.

Les Divisions du Service Central du Mouvement doivent donc porter à la connaissance du P.C.I. tous les renseignements d'ordre général qu'elles croiront utile de lui fournir, de manière que le P.C.I. puisse rechercher des renseignements complémentaires et être à même de répondre à toute demande éventuelle de ses nombreux correspondants.

Le Directeur
du Service Central du Mouvement

Pauline