

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Service Central
du Mouvement

5ème Division

N° 15.47.01

C.C.S.T. (M) n° 50

COMMISSION CENTRALE DE SÉCURITÉ DU TRAVAIL
(Mouvement)

MEMENTO N° 50

(Réunion du 7 Avril 1941)

Etaient présents : M.M. LONG, Président	{	Service Central M
BENOÎT,		
BEAUVOIS,		Service Central P
SAGNELONGE,		Région Est
COLBEAUX,		- Nord
MANVILLE,		- Ouest
FABRE		- Sud-Ouest
BOYER		- Sud-Est

I - Exposé des accidents mortels survenus pendant le mois de février 1941 -

Le nombre des accidents mortels survenus sur l'ensemble des Services de l'Exploitation des Régions pendant le mois de février s'est élevé à 11.

1° - Le 1er Février, l'Homme d'équipe C.... a été surpris par un train, alors qu'il procédait au nettoyage d'une aiguille sans avoir averti l'aiguilleur chargé de sa protection.

2° - Le 2 Février, l'Homme d'équipe G.... occupé à la manutention sous halle était descendu sur la voie, entre deux wagons, pour ramasser des huitres tombées d'une caissette qui s'était ouverte. Une manoeuvre vint tamponner les wagons, G.... fut roulé entre le quai et le marchepied d'un wagon et eut le thorax écrasé.

3° - Le 3 Février, le Chef de station H...., dirigeant une manoeuvre, voulut dégager une aiguille de la neige qui la recouvrait. Le Chef de train, sans le prévenir, donna l'ordre d'avancer au mécanicien et H.... fut écrasé.

4° - Le 6 Février, le Sous-Chef de Manoeuvres G...., étant monté sur le marchepied d'une machine, perdit l'équilibre et se fractura le crâne en tombant à la renverse.

5° - Le 7 Février, le Chef de gare S..., sortant précipitamment de son bureau et traversant tardivement les voies devant un train fut tamponné et tué par ce train.

6° - Le 12 Février, le Chef de train M..., fut tué par un train circulant sur une voie adjacente, alors qu'il effectuait la reconnaissance de son train en instance de départ.

7° - Le 15 Février, le Chef de Manoeuvres M... dirigeant une manoeuvre, décida de faire lui-même un attelage sur un aiguillage et de faire exécuter les signaux par un homme d'équipe. L'aiguilleur se trompa de levier d'aiguillage; le wagon à atteler obliqua sur la voie déviée et le Chef de Manoeuvres M... fut écrasé le long de la traverse d'attelage du wagon arrêté par un tampon du wagon survenant.

8° - Le 16 Février, l'Homme d'équipe V..., a été tamponné en traversant les voies, au cours d'un débranchement.

9° - Le 18 Février, l'Homme d'équipe C..., commandé pour accompagner une manoeuvre, était monté sur le marchepied d'un wagon contenant quelques balles de paille provenant du wagon précédent également chargé de balles de paille et qui n'était ni bâché ni prolongé.

Au cours du mouvement, des balles de paille tombèrent de ce wagon et l'une d'elles fit dérailler celui sur lequel était monté C..., provoquant sa chute et son écrasement.

10° - Le 26 Février, l'Homme d'équipe G..., après avoir effectué un attelage, fut renversé et mortellement blessé en sortant d'entre les tampons des véhicules encore en mouvement.

11° - Le 28 Février, l'Homme d'équipe D..., a été tué à la suite du tamponnement d'un train, par une machine de manoeuvre sur laquelle il se trouvait.

La Commission constate que sur ces 11 accidents, deux ont eu pour victimes des Agents surpris par des trains en marche normale.

II- Compte-rendu de la Semaine de Sécurité du 9 au 15 Mars.

Les Représentants des Régions rendent compte des conditions dans lesquelles s'est déroulée cette Semaine, d'après les constatations qu'ils ont personnellement faites et d'après les renseignements recueillis par eux.

Il en résulte que le programme fixé par le Service Central du Personnel a été observé et suivi de façon satisfaisante. Les dirigeants et les agents d'exécution se sont réellement intéressés aux causeries prévues. Le tract distribué semble avoir produit un effet salubre sur l'esprit des agents.

Des tournées interservices ont été organisées.

.....

Parmi les constatations faites et dont beaucoup ne sont pas nouvelles , il convient de noter:

- que le défaut de graissage des tendeurs et des chemins de roulement des portes des wagons couverts continue à constituer une cause d'accidents fréquents,
- que le mauvais état actuel des emballages constitue également une cause fréquente d'accidents de manutention et qu'il convient toujours de poursuivre l'emploi de gants de protection dans toute la mesure compatible avec les difficultés d'approvisionnement.

(Le Service Central du Mouvement suit tout particulièrement cette question des emballages avec le Service Commercial, dans le but également de réduire les pertes ,avaries et spoliations de marchandises ; une campagne active est actuellement menée à ce sujet).

- que de fréquentes infractions aux dispositions réglementaires concernant la sécurité sont encore relevées dans le travail des agents affectés aux manoeuvres et qu'il convient de poursuivre sans relâche l'éducation de ces agents en n'hésitant pas à sanctionner les fautes les plus caractérisées.

La Commission relève ,en outre,comme particulièrement intéressants,les points suivants dont il conviendrait de tirer profit notamment pour la prochaine Semaine de Sécurité :

1°- L'emploi des haut-parleurs des faisceaux de triage pendant les intervalles du débranchement ou des gares voyageurs pendant les périodes sans trains de voyageurs ,est à conseiller pour la diffusion des recommandations relatives à la sécurité du travail et des slogans de prévention.

2°- L'organisation de démonstrations relatives à certaines opérations délicates de manutention est à recommander également.

3°- Les prochaines Semaines de Sécurité pourront comprendre des démonstrations d'emploi des extincteurs d'incendie.

Enfin,la Semaine de Sécurité a été l'occasion ,pour les Régions qui n'employaient pas les affiches de prévention d'étudier l'apposition de ces affiches.

M.LONG indique à ce sujet que le programme d'affichage doit être étudié avec soin.La répartition des affiches doit être basée sur l'importance des établissements,et,en ce qui concerne celles apposées dans un chantier déterminé, leur nature doit correspondre aux travaux effectués par ce chantier:

III- Examen comparé des accidents de toute nature survenus (états Pf) pendant les mois de Janvier 1940 et 1941.

La Commission procède à l'examen des états Pf des Régions et constate notamment une diminution sensible sur chaque Région du nombre d'accidents net

et du nombre évalué par 1000 agents.

Cette diminution paraît avoir pour causes principales:

- la baisse du trafic sur certaines Régions,
- le régime de travail différent,
- le fait que le mois de Janvier 1940 a vu de nombreux accidents occasionnés par des chutes ou glissades dues au verglas, dont l'influence a été nettement moindre en 1941.

IV - Attelage des véhicules à l'aplomb d'un appareil de voie -
(Question signalée par le Service Central des Installations Fixes.)

Les dangers de cette opération sont signalés par les instructions en vigueur, sur toutes les Régions sauf le Sud-Est.

- Sur le Nord et l'Ouest les paragraphes correspondants des "Instructions Générales" relatives à la sécurité du travail interdisent cette pratique sans restriction.
- Sur l'Est (Règlement relatif à la composition et à la circulation des trains) et sur le Sud-Ouest (Instruction EX.131, V.B.2231, M.T.4191) le texte correspondant n'est pas impératif.

La Commission est d'avis qu'en raison des inconvénients que présente l'interdiction dans tous les cas d'effectuer des attelages sur un appareil de voie, la formule Sud-Ouest est celle qui présente le plus d'intérêt.

" Il est interdit aux agents de manoeuvres, d'effectuer, sans nécessité absolue, des attelages sur les aiguillages. Lorsqu'il n'est matériellement pas possible d'observer cette interdiction, l'accrocheur ne doit pénétrer entre les tampons que lorsque les véhicules sont amenés au contact et arrêtés".

C'est une disposition de ce genre que la Région du Sud-Est devra adopter.

V- Compte-rendu des essais effectués sur la Région du Nord avec le crochet permettant de placer et de déplacer le sabot-frein.

M.Long donne connaissance du résultat des essais. Ces résultats sont satisfaisants.

Les Représentants des Régions estiment qu'il y a là une possibilité intéressante de réduire les risques courus par les agents chargés de l'enrayage et sont disposés à faire entreprendre un essai sur leur Région.

Toutefois, il est convenu qu'au préalable, la Commission se déplacera à la gare de Longueau pour juger sur place de l'efficacité et de la commodité de l'engin proposé. - Tournée fixée en principe au Lundi 28 Avril.

M.LONG indique enfin que l'étude entreprise relativement à l'unification du sabot-frein pourra tenir compte de l'aménagement nécessaire à l'emploi du crochet.

VI- Questions diverses .1°- Fermeture intempestive des portes de fourgons et de wagons couverts (Suite au Mémento N° 49).

M.LONG donne connaissance des dispositions envisagées par le Service Central du Matériel comme suite à l'intervention du Service M.

Ces dispositions se limitent à l'amélioration des dispositifs existants et de leur entretien et à l'apposition d'une pancarte dans les véhicules intéressés pour attirer l'attention du personnel.

Mais il n'est pas possible d'envisager pour le moment ,l'équipement en taquets d'arrêt de nouveaux véhicules.

2°- Usage du sifflet par les mécaniciens à l'approche des gares. (Suite au Mémento N°49).

M.LONG donne connaissance de l'état de la question actuellement examinée au Service Central M.

La Commission estime qu'il n'est pas besoin de se reporter aux statistiques pour juger de l'efficacité de la mesure proposée pour la prévention des accidents dans les circonstances actuelles, du fait du défaut d'éclairage et de l'occultation des signaux avant des machines.

Elle est d'autre part ,bien d'avis qu'il convient d'éviter des abus dans l'usage du sifflet par les mécaniciens ,mais estime que les mesures minima ci-après devraient ,au moins temporairement,être appliquées par toutes les Régions.

"Usage du sifflet à l'approche de toutes les gares ,même si la machine ou le train s'y arrête ,la nuit ,et en cas d'intempéries (pluie ,brouillard,neige)."

3°- Agents en service atténué.

Le Représentant du Service Central P effectue une enquête au sujet de la pratique consistant à la mise en "service atténué (ou service doux)" des agents blessés et de l'application de cette pratique par le Service Médical des diverses Régions.

Il précise que pour la fourniture des renseignements demandés portant sur l'année 1940,il conviendra de comprendre toutes les journées de service atténué prescrites à l'occasion d'accidents de travail,qu'il s'agisse de journées prescrites après exemption de service ou sans exemption de service.

4°- Protection d'un agent de la Voie appelé à travailler seul inopinément dans l'étendue d'une gare.

La question a été évoquée à la dernière réunion de la Commission Centrale (I.F.)

La Commission M est d'avis que les prescriptions de l'article 27 de la Note Générale Serie M Affaires Générales N° 12 A 11,Série V.B.Affaires Générales N°9 A 7 règlent bien la question et que le Chef de gare doit dans certains cas exceptionnels faire protéger l'agent de la Voie sur sa demande ,s'il dispose du personnel nécessaire.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

R. C. Seine N° 276.448 B

SERVICE CENTRAL
DU MOUVEMENT

Paris, le 19

8, Rue de Londres

Téléph. { TRinité 91-73 et la suite
Inter : TRinité 110

to-Directeur

3ème Division

M N°

Monsieur DEFFORGES,
Chef de la Division du Mouvement
de la Région de l'EST

Annex Acl 66181

M. Veaux
9/10/46
M. Mustard
p. n. par p. n.
M. 12
V. y amant
est déclaré
par un autre
de 9 a cent
de 11/4

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

COMMISSION SUPÉRIEURE DES ACCIDENTS

ANNÉES 1944 ET 1945

RAPPORT

SUR LES ACCIDENTS D'EXPLOITATION

(Approuvé par M. le Directeur Général Adjoint le 11 juillet 1946)

Président : le Directeur Général Adjoint

Membres : le Directeur du SCN

le Directeur des I.F.

le Directeur du Service du Matériel

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

COMMISSION SUPÉRIEURE DES ACCIDENTS

Années 1944 et 1945

Rapport sur les accidents d'Exploitation

Approuvé par
M. le Directeur
Général Adjoint
le 11 Juillet 1946.

En raison de l'incertitude des renseignements concernant les accidents d'Exploitation qui ont eu lieu en 1944 (aucun renseignement statistique n'a pu être fourni par la Région Ouest pour la période de Juin à Octobre, ni par la Région Nord pour celle de Juillet à Octobre, etc...), la Commission Supérieure des Accidents n'a pas cru devoir établir, pour ladite année 1944, son rapport d'ensemble habituel.

Le présent rapport porte donc essentiellement sur l'année 1945, les indications relatives à 1944 qui y figurent n'ayant qu'un caractère d'approximation.

Les mêmes tableaux et graphiques que pour les années précédentes ont été joints, à savoir :

- Tableau I (1929 à 1945) - Nombre d'accidents d'Exploitation et nombre de victimes causées par ces accidents, en valeur absolue et en fonction des éléments du trafic.
- Tableau II (1929 à 1945) - Accidents très graves (plus de 5 morts).
- Tableau III (1944 et 1945) - Accidents de trains ayant causé des morts.

....

- Tableau IV (1944 et 1945) - Statistique générale des accidents et incidents de chemins de fer.
- Graphique A - Accidents de trains (par million de km/trains).
- Graphique B - Victimes des accidents de trains (à l'exclusion des agents).
- Graphique C - Accidents aux passages à niveau.
- Graphique D - Nombre de tués par "Autres accidents".

Les accidents dus directement à l'état de guerre : bombardements, mitraillages, etc..., ont été défalqués ainsi que cela avait été fait dans les précédents rapports.

Avant de passer à l'analyse des chiffres, la Commission Supérieure des Accidents croit devoir rappeler la situation précaire dans laquelle se trouvait la S.N.C.F. à la Libération, et les difficultés de toutes sortes qui ont dû être surmontées depuis pour faire face à un trafic sans cesse croissant.

L'effort accompli a été considérable. Indépendamment des transports militaires et de ravitaillement, ainsi que du rapatriement des prisonniers et des déportés (un million et demi de rapatriés en cent jours), la S.N.C.F. a réussi à relever sa capacité de transport à un niveau presque inespéré. C'est ainsi que, dans les derniers mois de 1945, les transports de marchandises ont dépassé les 2/3 du trafic d'avant-guerre, et que, malgré une réduction massive des kilomètres-trains, la période d'été a compté plus de voyageurs en 1945 qu'en 1938.

....

Mais, malgré le dévouement et la conscience professionnelle du personnel à tous les échelons, il est incontestable que les conditions de sécurité dans lesquelles se sont effectués ces transports ont été moins bonnes qu'en temps de paix. Et c'est certainement là l'origine de la plupart des accidents graves qui ont été enregistrés au cours de la période considérée.

Accidents de trains -

Le nombre total des accidents de trains, pour 1945, s'élève à 1.106. Ce chiffre est inférieur à celui de 1940 (1.171) mais supérieur à ceux de 1941, 1942 et 1943 (respectivement 884, 799 et 965).

Rapporté aux kilomètres-trains (Graphique A), il accuse les variations suivantes :

4,46 accidents par million de km/trains en	1940
3,62	- d° -
3,43	- d° -
3,95	- d° -
6,14	- d° -
6,18	- d° -
	1941
	1942
	1943
	1944
	1945.

La nette aggravation de la situation qui s'est manifestée en 1944 et 1945 reflète les conditions difficiles dans lesquelles l'exploitation a été assurée au cours de ces deux années.

Accidents de trains ayant causé des morts -

Sous les réserves indiquées au début du présent rapport, il n'y aurait eu, en 1944, que 4 voyageurs proprement dits, 18 autres

....

personnes (militaires, etc...) et 16 agents, tués dans des accidents de trains, non compris les victimes des accidents directement imputables à l'état de guerre.

Pour l'année 1945, les mêmes chiffres sont :

73 voyageurs proprement dits, 156 autres personnes, et 25 agents.

Quant aux accidents très graves (plus de 5 morts), nous n'avons eu connaissance que d'un seul en 1944 (accident de Sommesous, 6 morts), alors qu'il s'en est produit 7 en 1945 entraînant un total de 204 victimes dont 56 voyageurs.

Ces résultats peuvent surprendre, étant donné que les conditions d'Exploitation de 1944 et de 1945 ont été voisines.

Une explication partielle peut en être trouvée dans la faiblesse relative du trafic de 1944 (en chiffres ronds 16 milliards de voyageurs/Kms contre 28 milliards en 1943 et 26 milliards en 1945; 123 millions de km/trains contre 244 millions en 1943 et 179 millions en 1945).

Il n'en reste pas moins que le nombre très peu élevé de victimes par accidents de trains de 1944 doit sans aucun doute être attribué à un concours heureux de circonstances qui ne s'est malheureusement pas reproduit en 1945.

Pendant cette dernière année, en effet, 254 personnes, y compris les agents, ont été tuées par accidents de trains. La presque totalité, 246, l'ont été dans les 9 premiers mois, dont 204 dans les 7 accidents très graves ci-après :

....

- le 11 Janvier, à Rozières-sur-Mouzon (ligne de Nancy à Langres) où 22 voyageurs et 1 agent ont été tués dans le tamponnement, par un train sanitaire, d'un train de voyageurs impair garé sur la voie principale paire pour le passage d'un train militaire de commandement (la cause de cet accident n'a pu être déterminée avec certitude, soit que le mécanicien du train sanitaire n'ait pas observé les signaux protégeant le train garé, soit que ces signaux aient été fermés tardivement, ou n'aient pas obéi, la répétition des signaux n'ayant pas joué par ailleurs);

- le 17 Janvier, à St-Valéry-en-Caux, où 84 militaires ont été tués à la suite de l'emballement d'un train de troupes U.S.A. qui a défoncé le bâtiment des voyageurs;

- le 10 Avril au Pont de Mercy (ligne de Paris à Cherbourg) où 10 personnes autres que des voyageurs ont été tuées lors du déraillement d'un train sanitaire causé par l'inobservation de la limitation de vitesse imposée sur un pont en réfection;

- le 1er Juillet, à Champigneulles (ligne de Nancy à Strasbourg) où 12 soldats américains ont été tués dans un rattrapage causé par une observation tardive, par un train de permissionnaires, des signaux protégeant un train de marchandises;

- le 4 Septembre, à Kédange (ligne de Thionville à Hargarten) où 38 militaires ont été tués lors de la réception d'un train de trou- pes sur une voie occupée, dans une gare sans enclenchements, le tamponnement ayant entraîné l'incendie de wagons d'essence incorporés dans le train;

....

- le 21 Septembre, au Pont de Vernaison (ligne de Valence à Chambéry) où 27 voyageurs et 3 agents ont été tués dans le tamponnement d'un autorail par un train de marchandises-voyageurs à la suite d'une inobservation des signaux protégeant une voie unique temporaire sur un pont en réfection;

- et enfin, le 25 Septembre à Maillé (ligne de Paris à Bordeaux), où 7 voyageurs ont été tués lors du rattrapage du train 33 par le train 33 supplémentaire, rattrapage qui a été imputé à une défaillance matérielle des installations de block manuel.

Accidents aux passages à niveau -

Le Graphique C indique le nombre des accidents de P.N. à l'exception des accidents de piétons ayant emprunté les portillons ou les P.N. non gardés, et des enfoncements de barrières non suivis de collisions entre trains et véhicules routiers.

Descendu à 14 en 1944, certainement du fait de l'importante réduction de la circulation ferroviaire et routière, le nombre des accidents aux P.N. non gardés est remonté à 41 en 1945.

Tout en étant supérieur à celui des années 1941 à 1943 (30), le nombre de ces accidents pour 1945 correspond sensiblement à la moyenne des années d'avant-guerre (39 pour la période de 1929 à 1939), cela malgré l'augmentation du nombre de P.N. de cette catégorie.

La situation est plus préoccupante en ce qui concerne les P.N. gardés. En 1945, le nombre des accidents à ces P.N. a atteint 188, alors qu'il avait oscillé entre 110 et 80, avec une tendance à la baisse, dans les années qui ont précédé la guerre.

....

Parmi les principales causes d'accidents aux P.N. gardés, nous signalons :

- les fautes d'agents chargés du gardiennage: 87 accidents sur 188, soit 46 %.

Le plus généralement, aux P.N. à barrières normalement ouvertes, les gardes n'ont pas fermé les barrières 5 minutes avant l'heure de passage des trains, dans les cas où cette mesure est prescrite, ou n'ont pas tenu compte des annonces par avertisseurs automatiques ou par d'autres dispositifs. Aux P.N. à barrières normalement fermées, les barrières ont été ouvertes par le garde sans précautions suffisantes au moment de l'arrivée des trains.

En dehors de quelques cas où la responsabilité du garde a été atténuée par des circonstances particulières, c'est le plus souvent le manque de vigilance des gardes qui est seul à incriminer, plus de la moitié des accidents étant d'ailleurs à la charge de gardes non titulaires;

- l'imprudence des usagers : 55 accidents sur 188, soit 29 %, dont 39 cas de collisions consécutives à des enfoncements ou franchissements de barrières, ou à l'inobservation de signaux d'arrêt.

Les autres causes sont des causes diverses, telles que :

- fautes d'agents (Exploitation ou Traction), lors de la mise en marche de trains extraordinaires (6 %),
- départ sans ordre, franchissement de signaux à l'arrêt, arrêt non observé avant le P.N., freinage tardif (6,5 %),
- ouverture des barrières par un tiers (3,5 %).

....

- circulation de trains sans feu avant (1,5 %),
- non fonctionnement d'avertisseurs automatiques (1,5 %),
- etc....

Autres accidents -

Comme par le passé, ce sont les accidents autres que les accidents de trains qui ont causé le plus de victimes :

- en 1944, 357 tués, dont 67 agents,
- en 1945, 451 tués, dont 119 agents.

Il s'agit surtout d'accidents individuels, résultant généralement de l'imprudence des victimes elles-mêmes, en particulier des militaires. On note aussi un nombre important de suicides.

En ce qui concerne les agents, la diminution du nombre des accidents mortels, déjà signalée au cours des précédents rapports, continue à se manifester.

Causes systématiques d'accidents de trains -

L'examen des accidents de trains survenus en 1944 et 1945 fait ressortir plus spécialement comme causes systématiques :

- les inobservations de signaux d'arrêt,
- les rattrapages.

Les franchissements de signaux n'avaient pas fait l'objet d'une mention particulière au cours des années antérieures. Mais leur nombre s'est élevé sensiblement au cours des deux dernières années, où 139 accidents (48 en 1944 et 91 en 1945) en ont résulté. A noter qu'un nombre important de ces franchissements se sont produits avec des machines non équipées pour la répétition des signaux.

....

Quant aux rattrapages, la situation qui était déjà défavorable en 1943 s'est aggravée en 1944. Si en 1945 elle s'est un peu améliorée, elle reste encore mauvaise ainsi que le montre le tableau ci-après :

1942 -	25	rattrapages dont 45 en block automatique
1943 -	59	" " " "
1944 -	120	" " " "
1945 -	93	" " " "

On peut toutefois noter avec satisfaction que sur les 93 rattrapages de 1945, 44 se sont produits dans le 1er trimestre, et que 15 rattrapages seulement ont été enregistrés dans le dernier trimestre de 1945, contre 51 dans le même trimestre de 1944.

Mesures prises pour améliorer la sécurité -

Au point de vue moral, la S.N.C.F. a entrepris une vaste campagne de sécurité destinée à redresser une situation compromise par de longues années de guerre ainsi que par des difficultés matérielles de toutes sortes.

Cette campagne à laquelle ont été associés les délégués du personnel et les membres des différents Comités mixtes prévoit une action permanente de tous les agents dirigeants, contrôleurs, inspecteurs, ingénieurs, les mesures d'action directe sur le personnel étant complétées par une propagande active comportant l'insertion d'articles dans les journaux de caractère professionnel et la publication d'affiches ou d'avis sur les accidents les plus caractéristiques.

Au point de vue matériel, la S.N.C.F. a poussé au maximum, depuis la Libération, la reconstruction des installations de sécurité détruites au cours des hostilités, ainsi que le rééquipement des installations dont nous n'avions pu assurer l'entretien, en particulier par suite de la pénurie de pétrole et de piles.

....

Nous citerons, à ce sujet, quelques chiffres :

- A la Libération, le block, par appareils ou automatique, ne fonctionnait plus que sur 2.600 Km, soit 14 %. A la fin de 1945, il avait été rétabli sur 8.750 Km et les remises en état encore à effectuer ne portaient plus que sur 9 %.
- Sur 917 postes désenclenchés au moment de la Libération, 694, à la fin de 1945, avaient été réenclenchés d'une façon définitive, ou reconstruits avec une situation provisoire.

- En ce qui concerne les signaux de queue des trains, qui sont en cause dans les ratrapages, leur effectif, à fin 1944, ne représentait que 34 % de celui de Juin 1940 (23 % pour les signaux de côté) et fréquemment des trains devaient circuler avec une lanterne de côté comme signal de queue ou même sans aucun signal de queue (1).

Des commandes massives ont été lancées portant sur 10.000 signaux de queue et 20.000 signaux de côté, et bien que les difficultés de fabrication aient retardé les livraisons, la question des signaux de trains pourra être considérée comme pratiquement résolue à la fin de 1946.

Quant à la répétition des signaux à bord des machines, nous avons tenu, pendant toute la durée de la guerre, et malgré la pénurie de piles, à en maintenir le fonctionnement, du moins en principe.

Mais un certain nombre de machines ne sont pas équipées et cela tient à des raisons multiples :

- les locomotives fournies à l'Allemagne étaient toutes équipées d'appareils enregistreurs; beaucoup n'ont pas encore été récupérées, et

....

(1) Pour pallier cette situation, il avait été prescrit de superposer au block en pareil cas, toutes les fois que possible, un cantonnement téléphonique absolu, ainsi que d'utiliser, lors des arrêts, la lanterne à main du conducteur d'arrière.

celles qui nous sont restituées n'ont plus, en général, leurs appareils enregistreurs;

- les locomotives anglaises ou américaines amenées en France après le débarquement, de même que celles qui ont été livrées depuis, n'étaient pas équipées; il en est ainsi également des locomotives allemandes;
- les stocks d'appareils que nous possédions ont été en partie détruits par bombardement et il a été à peu près impossible d'effectuer les remplacements nécessités par l'usure ou les destructions.

Des commandes d'équipements neufs ont bien été passées (1.200 appareils commandés), mais les moyens de fabrication étant limités, le rétablissement de la situation normale demandera forcément un certain délai.

En terminant ce rapport, nous tenons à signaler que si, comme il fallait malheureusement s'y attendre, les résultats de l'année 1945, en matière d'accidents, ont été mauvais, un redressement très net de la situation a pu être constaté dans les derniers mois de l'année, période cependant habituellement défavorable pour la sécurité.

Ce redressement s'est poursuivi en 1946, et les renseignements des 6 premiers mois de la présente année sont à ce sujet très encourageants. C'est ainsi, en effet, qu'il n'y aurait eu pendant ces 6 mois que 6 accidents de trains ayant causé des morts, avec un chiffre de 10 victimes (5 voyageurs, 1 autre personne et 4 agents).

-:-:-:-:-

Statistique Générale des Accidents et Incidents de Chemins de Fer.

Tableau IV

Année 1944

Nature des Accidents et Incidents

[illegible]

Statistique Générale des Accidents et Incidents de Chemins de Fer.

Année 1945

Tableau IV

Nature des Accidents et Incidents			Causes imprévisibles															Conséquences									
N°	N°	N°	N°	N°	aux personnes					au matériel ou aux installations					à l'état de guerre	aux circonstances atmosphériques (brouillard, inondations, intempéries, etc.)	à des causes indéterminées	Personnes atteintes par les accidents de la colonne 19									
					inobservation des prescriptions réglementaires de la part d'agents	imprudence de	malveillance	de matériel	matériel de transport	installations fixes	à l'état de guerre	aux circonstances atmosphériques (brouillard, inondations, intempéries, etc.)	à des causes indéterminées	Agents				Voyageurs			Personnes étrangères (y compris ouvriers d'émigration)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25			
Collision de trains ou d'éléments de matériel roulant entre eux ou contre un obstacle fixe	en pleine voie	entre eux	76	20	42	7	-	-	1	-	-	1	-	2	7	47	21	22	16	29	29	110	-	1			
			9	2	-	-	1	2	-	-	-	1	-	1	-	2	1	2	-	-	-	2	-	-			
			186	87	84	3	-	-	4	-	2	-	-	2	-	15	83	41	42	5	36	37	69	57	71		
			12	4	6	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2	7	-	2	-	13	85	225		
Détaillement de trains ou d'éléments de matériel roulant	en pleine voie	293	23	27	8	-	-	5	3	30	4	124	35	2	7	36	170	41	11	2	5	1	8	14	19		
		505	189	58	15	-	-	2	-	24	7	101	31	-	7	79	301	32	10	2	2	6	12	-	4		
		33	17	9	2	1	3	-	-	-	1	-	-	-	1	-	5	2	2	-	3	-	-	-	-		
		89	-	1	-	-	-	-	75	6	6	-	-	-	1	-	81	1	-	1	-	-	-	-	-		
Dérives et déviations aux voies principales	dérives	7	17	9	2	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	5	2	2	-	3	-	-	-	-			
		6	505	189	58	15	-	2	-	24	7	101	31	-	7	79	301	32	10	2	2	6	12	-	4		
		8	89	-	1	-	-	-	-	75	6	6	-	-	1	-	81	1	-	1	-	-	-	-	-		
		9	87	1	1	-	-	7	2	-	-	1	12	14	47	4	63	8	3	4	5	2	-	-	-		
Accidents aux voies ou aux ouvrages de la voie	dans un train	10	98	2	-	-	3	-	11	-	2	-	-	-	-	18	73	1	-	-	1	3	-	-			
		11	55	-	1	-	4	-	3	-	-	-	-	-	-	46	6	34	2	4	-	-	-	-			
		12	4	1	-	4	79	-	1	-	-	-	-	-	-	3	6	-	85	1	-	-	2	26			
		13b	188	25	10	4	-	62	-	1	-	-	6	-	-	8	8	32	47	1	7	2	61	52	182		
Incendies	autres cas	14	41	-	-	-	41	-	-	6	-	-	-	-	-	1	1	15	1	-	-	-	11	20			
		15	978	46	16	6	202	656	1	1	-	7	-	4	2	45	2	-	978	119	176	136	241	196	166		
		15	978	46	16	6	202	656	1	1	-	7	-	4	2	45	2	-	978	119	176	136	241	196	166		
		2825	418	257	131	207	868	8	155	19	243	129	30	82	334	875	303	1227	150	270	214	519	480	714			

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement
3ème Division

TABLEAU II

Années 1929 à 1945

ACCIDENTS TRES GRAVES (plus de 5 morts)

Année	Date	Lieu	Nombre de morts	Circonstances et causes de l'accident
1945	21 Septembre	PONT-de-VERNAISON (S.E.)	30	Tamponnement de l'autorail 1658 par le train MV 9701 - Franchissement d'un carré fermé par le train 9701.
	25 Septembre	MAILLE (S.O.)	7	Rattrapage du train 33 par le train 33 supplémentaire (débloque intempestif du sémaphore par défaillance des installations).

Année	Date	Lieu	Nombre de morts	Circonstances et causes de l'accident
1929	- N é a n t -			
1930	11 Avril	LAISSEY (S.E.)	8	Déraillement d'un train spécial (trou-pes) -Voie coupée pour travaux. Chantier non couvert réglementairement.
	31 Mai	MONTEREAU (S.E.)	8	Déraillement du train 27 - Présence d'un lorry sur la voie.
	29 Octobre	LIGNEUX (S.O.)	16	Déraillement du train 75 - Déformation de la voie.
1931	19 Mars	ETAMPES (S.O.)	10	Une voiture du train 23 a déraillé en franchissant l'aiguille 21 du Poste A Cause probable : fermeture prématurée du carré 611 et manoeuvre de l'aiguille 21 sous le train par l'aiguilleur.
1932	17 Janvier	St-JUST-en-CHAUSSEE (N)	11	Déraillement du train 21. Décalage d'un essieu d'une voiture.
	16 Octobre	CERENCES (Ouest)	8	Tamponnement du train 5201 en manoeuvre par le train 5426. Inobservation du disque fermé.
	16 Décembre	MAURY (S.O.)	7	Tamponnement à un P.N. - Barrière enfoncée par une auto.
1933	14 Juin	BLOTTEREAU (Ouest)	14	Déraillement du train 141. Ralentissement non observé sur un chantier de travaux.
	24 Octobre	EVREUX (St-HELIER) (Ouest)	36	Déraillement du train 354 remorqué par une "Mountain", sur un chantier de soufflage.
	23 Décembre	LAGNY (Est)	201	Rattrapage du train 55 par train 25
1934	12 Août	AVIGNON (S.E.)	7	Déraillement du train SM - Excès de vitesse à l'entrée en gare.

Année	Date	Lieu	Nombre de morts	Circonstances et causes de l'accident
1936	23 Septembre	LOURDES (S.O.)	16	Tamponnement du train 148 - Erreur de cantonnement téléphonique.
1937	13 Mars	CHATEAUNEUF S/Cher(S.O.)	13	Déraillement du train 83 - Arbre tombé sur la voie.
	10 Juillet	LE MANS (Ouest)	9	Tamponnement du train 1645 - Inobservation de la marche à vue.
	29 Juillet	VILLENEUVE St-Georges (S.E.)	29	Déraillement du train 1017 - Modification de l'aiguille alors que le train allait s'engager sur la bifurcation.
	20 Septembre	VARIS (S.O.)	7	Tamponnement du train 10026 par train 26 - Reddition de voie irrégulière en block par appareils.
1938	27 Février	RANDONNAIL-IRAI (Ouest)	7	Collision d'autorails en voie unique. Non fonctionnement des freins de l'un des autorails qui n'a pu s'arrêter pour croiser.
	25 Avril	NOYAN-MEON (Ouest)	7	Tamponnement à un P.N. d'un autocar par 2e train 781.
	13 Septembre	VINCA (S.O.)	6	Tamponnement à un P.N. d'un autocar par un autorail.
1939	13 Mars	CHATEAUBOUX (S.O.)	19	Déraillement du train 67 (Boeuf échappé en gare de Châteauroux).
	2 Septembre	LES AUBRAIS (S.O.)	35	Rattrapage des trains 10531 et 10541 par le train 10985. Inobservation de la marche à vue.
	11 Septembre	SOULOSSE-BR (Est)	16	Rattrapage du train 15156 par le train 15208. Pénétration irrégulière en canton occupé. Faute de sémaphoriste.
1940	6 Janvier	WISSOUS (S.O.)	8	Tamponnement du train 516 bis par le train 544 bis. Faute de cantonnement téléphonique et défaut de protection à l'arrière.
	4 Mai	VALLON (S.O.)	33	Déraillement de l'express 426 sur pont miné par inondation.
	15 Mai	CALAIS (Nord)	15	Tamponnement du train de rempliment RPN 16 par le matériel vide YA n° 6.

Année	Date	Lieu	Nombre de morts	Circonstances et causes de l'accident
1940	18 Mai	MORGNY (Nord)	30	Tamponnement du train de réfugiés 4299 par le train 4207.
	31 Août	APPILLY (Nord)	15	Tamponnement du train 1562 (réfugiés) par train 15555 (cantonnement assuré au moyen de signaux à main).
1941	2 Novembre	PARIS-AUSTERLITZ (S.O.)	21	Prise en écharpe d'une rame vide engageant le croisement par train de voyageurs 60.
	28 Décembre	LAVENTIE (Nord)	56	Collision des trains 2407/2402 - Voie unique. Départ sans ordre alors qu'un changement de croisement était accordé.
1942	24 Mars	SOUS-le-BOIS (Nord)	10	Déraillement du train 5750 (rupture de fusée d'essieu) et tamponnement des véhicules dérailés par un train ouvrer.
	14 Novembre	ALLY-sur-NOYE (Nord)	8	Tamponnement du train 2326 par train 434 (troupes d'occupation) - (Inobservation de la marche à vue).
1943	N é a n t			
1944	8 Novembre	SOMMESOUS (Est)	6	Rattrapage du train 41159 par train 41175 (Inobservation de la marche à vue).
1945	11 Janvier	ROSIERES-S/MOUZON (Est)	23	Collision du train 6475 garé sur voie 2 par le train sanitaire 14250.
	17 Janvier	St-VALERY-en-CAUX (O)	84	Emballlement d'un train de troupes USA.
	10 Avril	PONT de MERCY (O)	10	Déraillement du train sanitaire vide H 58 (Inobservation de la limitation de vitesse imposée sur un pont provisoire).
	1er Juillet	CHAMPI-GNEUILLES (Est)	12	Rattrapage du train 20148 par le train 11409-Franchissement d'un signal carré fermé.
	4 Septembre	KEDANGE (Est)	38	Réception du train 7433 sur voie occupée. Erreur d'aiguillage.

ACCIDENTS DE TRAINS AYANT CAUSE DES MORTS

Dates	Lieu de l'accident et Région	Circonstances de l'accident	Nombre de morts		
			Voya-geurs	Agents	Au-tres
Année 1944					
19.1.44	VALLEROY (E)	Déraillement du tr. 7011 tamponné par tr. 10605 (Erreur d'aiguillage).		2	
12.1.44	BORDEAUX-B. (S.O.)	Tamponnement d'une manoeuvre par tr. 6167 (Inobservation des signaux et excès de vitesse).		1	
17.2.44	TOUL (E)	Déraillement tr. 1107 - troupes allemandes - reçu sur voie en impasse (franchissement d'un signal d'arrêt à main).			5
27.3.44	LA COURNEUVE (N)	Rattrapage du tr. 1729 par tr. 5467 (Inobservation de la marche à vue).			1
13.4.44	VIERZON (S.O.)	Réception du tr. 33 sur voie occupée.	1		
22.5.44	EVREUX (O)	Rattrapage du tr. 4303 par tr. 3105 (franchissement de signaux d'arrêt fermés).		1	
19.6.44	HOUDAN (O)	Rattrapage.		1	
29.6.44	BACOUËL (N)	Rattrapage du tr. 0.684 par tr. 4463 (Inobservation marche à vue - Personnel allemand).			1
16.7.44	DEGAGNAC (S.O.)	Rattrapage du tr. S.1108 par tr. S.1106 (Inobservation de la marché à vue par un mécanicien allemand).		2	
à reporter			1	7	7

Dates	Lieu de l'accident et Région	Circonstances de l'accident	Nombre de morts		
			Voya-geurs	Agents	Au-tres
19.7.44	St-ETIENNE-CHATEAUCREUX (S.E.)	Report	1	7	7
26.9.44	MARCHEZAIS à DREUX (O)	Prise en écharpe du tr. 1205 par une rame en dérive.		1	
1.11.44	BORAN à PRECY (N)	Rattrapage d'un train sanitaire vide par un train de troupes (défectuosité des freins).			3
8.11.44	SOMMESOUS (E)	Rattrapage du tr. 3181 par tr. 3191 (Franchissement de signaux d'arrêt fermés - Personnel américain).		1	
16.11.44	CHARTRES (O)	Rattrapage du tr. 41159 par tr. 41175.		1	5
19.11.44	VILLERS-NEAUPHLE (O)	Tamponnement du tr. GA9 arrêté par suite de rupture d'attelage (Rattrapage).			1
21.11.44	HAZEBROUCK (N)	Tamponnement du tr. 1425 par tr. 1447 (section de ligne exploitée par les Américains).			1
22.11.44	OUTREAU (N)	Tamponnement du tr. 3924 par tr. 5581 sur les appareils du poste (franchissement de signaux dans une zone désenclosée).	3		
4.12.44	LE HAVRE (O)	Rattrapage du tr. 7332 par une machine h.l.p. (franchissement de signaux).		2	1
7.12.44	VARENNE à DORMANS (E)	Tr. E 22 engagé sur impasse (finénaire non vérifié).		3	
		Déraillement du train sanitaire 1098 (présence sur la voie d'un rouleau de fil de fer).		1	
		Total	4	16	18

Dates	Lieu de l'accident et Région	Circonstances de l'accident	Nombre de morts		
			Voya-geurs	Agents	Au-tres
Année 1945					
2.1.45	LOREY-CONFLANS (E)	Déraillement de l'autorail ZZ 3127 après enfoncement d'un heurtoir.		1	
6.1.45	Blf. d'EVRE (N)	Collision de 2 machines h.l.p.		2	
11.1.45	ROSIERES-sur-MOUZON (E)	Tamponnement du tr. 6475 garé sur voie 2 par le train sanitaire 14250.	22	1	1
15.1.45	PLAISIR-GRIGNON (O)	Dérive du fourgon du tr. 1436 (freins non serrés).			84
17.1.45	St-VALERY-en-CAUX (O)	Embellement d'un train de troupes U.S.A.			
25.1.45	MARCHEZAIS (O)	Tamponnement d'une grue engageant le gabarit.		1	
25.1.45	MERICOURT-RIBEMONT (N)	Rattrapage du tr. P 1221 par tr. 761 M.		3	
27.1.45	AMIENS (N)	Rattrapage du tr. D 109 par tr. E 14.			1
27.1.45	AULNOYE (N)	Prise en écharpe du tr. U.S.A. 1535 par tr. 1514 (Franchissement d'un signal carré fermé).		2	
4.2.45	CONCHES (O)	Prise en écharpe du train sanitaire H 51 par tr. 4302 (Franchissement d'un signal carré fermé).			5
17.2.45	MOHON-LUMES (E)	Collision des tr. 2254 et 2149.		1	
21.2.45	Km 318.050 CAEN-CHERBOURG (O)	Rattrapage d'une draine conduite par un soldat américain par le tr. U.S.A. 2504.		1	
6.3.45	MONTMORILLON (S.O.)	Déraillement en gare du tr. MV 7086 (rail cassé).	1		
		à reporter	23	12	91

Dates	Lieu de l'accident et Région	Circonstances de l'accident	Nombre de morts		
			Voyageurs	Agents	Autres
15.3.45	CHEZY-sur-MARNE	Report	23	12	91
		Tamponnement du tr. 4126 par machine U.S.A. (franchissement d'un signal carré fermé).	1		
28.3.45	AVRANCHES (O)	Déraillement de la 2ème machine du tr. 8344 (rail cassé).		2	
5.4.45	BOUZONVILLE (E)	Déraillement du tr. 7507 en gare (manoeuvre intempesive d'aiguille).	1		
6.4.45	AUTRECOURT (E)	Déraillement en pleine voie du train 19022 (rupture plaque de garde).	1		
7.4.45	PFAFFENHOFFEN (E)	Déraillement de la machine du tr. U.S.A. 189.540 (franchissement du signal d'arrêt protégeant une voie coupée).		1	2
8.4.45	MONTMEDY (E)	Prise en écharpe du tr. 2012 par un train de machines froides.		1	
10.4.45	PONT de MERCY (O)	Déraillement du train sanitaire vide H 58 (Inobservation de la limitation de vitesse imposée sur un pont provisoire).			10
28.4.45	SARTROUVILLE (O)	Tamponnement en gare du train 1584 par le tr. 1582 (Inobservation de la marche à vue).		1	
5.5.45	BOISSY-St-LEGER (E)	Déraillement d'une machine en gare sur aiguille manoeuvrée intempesivement.			1
19.5.45	GAGNY (E)	Rattrapage d'une machine h.l.p. par une autre machine h.l.p.			1
20.5.45	Bif. EPINAY (N)	Prise en écharpe du tr. RVB par le tr. 3103.	1		
20.5.45	IS-sur-TILLE (S.E.)	Déraillement du tr. RVL 2 (manoeuvre intempesive d'une aiguille).	4		
		à reporter...	31	17	105

Dates	Lieu de l'accident et Région	Circonstances de l'accident	Nombre de morts		
			Voyageurs	Agents	Autres
1.7.45	CHAMPIGNEULLES (E)	Report	31	17	105
		Rattrapage du tr. 20148 par tr. 11409. Franchissement d'un signal carré fermé.			12
11.7.45	FRETHUN-les-CALAIS (N)	Prise en écharpe du tr. 16.922 par le tr. 5867.		1	
27.7.45	St-FONS (S.E.)	Prise en écharpe du tr. 1027 par le train de munitions M 56 (Franchissement d'un carré fermé).	3		
4.9.45	KEDANGE (E)	Réception du tr. 7433 sur voie occupée (erreur d'aiguillage).			38
21.9.45	PONT DE VERNASON (S.E.)	Tamponnement de l'autorail 1658 par le tr. MV 9701 (franchissement d'un carré fermé par le tr. 9701).	27	3	
25.9.45	MAILLE (S.O.)	Rattrapage du tr. 33 par le tr. 33 supplémentaire (Déblo-cage intempesitif du sémaphore par défaillance des installations).	7		
28.9.45	CAUSSADE BORREDON (S.O.)	Rattrapage de la 2ème partie du tr. 5120 (train coupé) par le tr. 6344. Reddition intempesive de voie libre.		2	
5.11.45	SALEUX (N)	Prise en écharpe du tr. 8781 par le tr. 6034.	3		
9.11.45	ROGNAC-PAS-des-LANCIERS (S.E.)	Rattrapage du tr. 6070 par le tr. 5580.	2		
8.12.45	LAVILLEDIEU (S.O.)	Rattrapage d'une machine h.l.p. par le tr. 4313.		2	
31.12.45	TERGNIER (N)	Tamponnement du tr. 17927 PG par le tr. 7390 (franchissement d'un carré fermé).			1
		Total	73	25	156

S.N.C.F.

Service Central
du
Mouvement

3ème Division

T A B L E A U I

1929 à 1945

ACCIDENTS D'EXPLOITATION

Accidents d'Exploitation

Année	Nombre d'accidents					Nombre de victimes																	Eléments du trafic		Nombre :										
	de TRAINS	aux P. N.	autres	Total	5	Accidents de TRAINS					P. N.	Autres accidents					TOTAL							Trains/Km (millions)	Voyag./Km (millions)	d'accidents de trains par 1.000.000 de Tr./Km. 20	de voyageurs tués dans des accidents de trains par milliard de Voyag./Km. 21	de tués aux P. N. par 1.000.000 de Tr./Km. 22							
						Voyageurs		Agents		Tués 6		Bles. 7	Tués 8	Bles. 9	Tués 10	Bles. 11	Tués 12	Bles. 13	Tués 14	Bles. 15	Tués 16	Blessés 17													
						6	7	8	9														10						11	12	13	14	15	16	17
1	2	3	4			Tués 6	Bles. 7	Tués 8	Bles. 9	Tués 10	Bles. 11	Tués 12	Bles. 13	Tués 14	Bles. 15	Tués 16	Blessés 17	18	19																
1929	440	452	2537	3429	—	573	11	13	212	129	483	1627	399	18714	1107	21056	455	28.166	0.96	—	0.46														
1930	427	648	3029	4104	35	376	29	435	217	154	372	1322	379	16259	1249	18700	468	29.211	0.97	1.27	0.46														
1931	612	410	2841	3863	10	95	19	350	189	162	359	1258	306	15216	1072	17243	453	28.967	1.35	0.34	0.41														
1932	440	541	2256	3237	23	152	12	128	179	128	333	1177	231	16510	957	18223	425	25.624	1.03	0.89	0.42														
1933	544	345	1849	2738	245	509	19	269	175	98	326	1125	250	14792	1190	16891	423	26.657	1.29	9.19	0.41														
1934	541	350	3805	4696	16	201	5	120	190	121	256	708	229	6031	886	7302	414	23.362	1.37	0.69	0.46														
1935	570	343	1525	2438	9	143	14	93	172	83	191	500	225	4236	783	5138	413	22.542	1.38	0.39	0.41														
1936	880	311	1784	2975	20	171	9	92	169	93	236	585	199	2799	802	3833	428	23.284	2.05	0.87	0.39														
1937	876	412	1350	2638	61	203	15	118	172	143	257	593	264	2122	769	3179	450	26.983	1.95	2.26	0.38														
1938	660	336	1117	2113	12	104	17	86	186	154	219	372	201	1723	635	2439	443	22.050	1.49	0.54	0.42														
1939	632	270	1064	1966	80	231	1	102	152	162	287	1690	141	1544	647	3729	381	20.527 ⁽¹⁾	1.66	3.88	0.39														
1940	1171	166	1426	2763	114	268	14	474	99	116	462	2114	141	1634	802	4606	262	17.098 ⁽¹⁾	4.46	6.68	0.37														
1941	884	161	955	2000	86	428	17	61	103	54	342	225	175	279	723	1047	244	17.471 ⁽¹⁾	3.62	4.93	0.42														
1942	799	165	918	1882	39	170	14	71	119	36	311	279	163	213	646	769	233	23.125 ⁽¹⁾	3.43	1.69	0.57														
1943	965	250	1227	2442	25	188	29	60	143	124	487	311	166	273	850	1036	244	28.276 ⁽¹⁾	3.95	0.88	0.58														
1944	756	167	648	1564	22	102	16	63	77	51	290	268	67	120	472	604	123	15.600 ⁽¹⁾	6.14	1.41	0.63														
1945	1106	314	982	2402	229	534	25	77	130	296	337	410	123	186	844	1503	179	26.093 ^m	6.18	8.78	0.73														

OBSERVATIONS

23

1929 à 1938. Chiffres de la statistique U.I.C.

1939 à 1940. Renseignements incertains et incomplets (il manque en particulier les chiffres concernant la Région Est pour les périodes : du 1.1.39 au 1.5.39, du 1.12.39 au 31.12.39, du 14.2.40 au 25.7.40).

1941 à 1945. Chiffres de la statistique S.N.C.F. (pour 1944, renseignements incomplets; il manque ceux de l'Ouest, pour le mois de Juin, du Nord, de l'Ouest, du S.O. et du S.E., pour les mois de Juillet et d'Août, du Nord, de l'Ouest et du S.E., pour le mois de Septembre).

Colonne 2. Sont comptés comme accidents

de train : les collisions, déraillements et dérivées (Statistique U.I.C. col. 11, Statistique S.N.C.F. col. 3, rubriques 1 à 7.)

Colonne 4. Statistique U.I.C. colonne 16, statistique

S.N.C.F. col. 19, rubriques 8 à 12, 14 et 15.

Colonnes 12. 13. 1929 à 1938. Ces chiffres sont ceux

des statistiques U.I.C. col. 18+21, 24+27,

déduction faite des chiffres des col. 10 et 11 ci-dessus.

1941 à 1945. Statistique S.N.C.F. rubriques

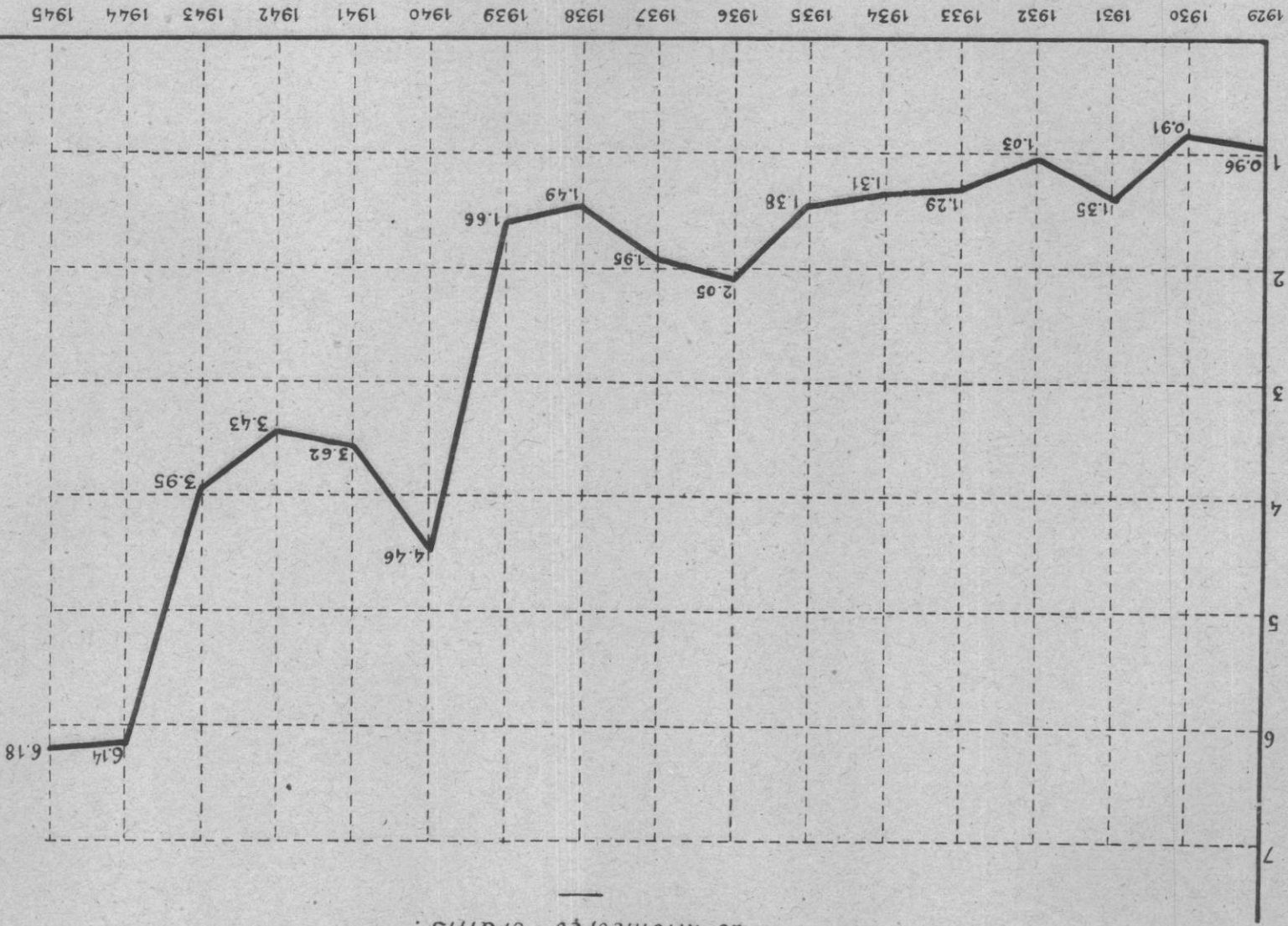
8 à 12, 14 et 15, col. 22+24, 23+25.

(1) Les chiffres de la colonne 19 ne comprennent pas les militaires français, alliés ou allemands

- Graphique A -

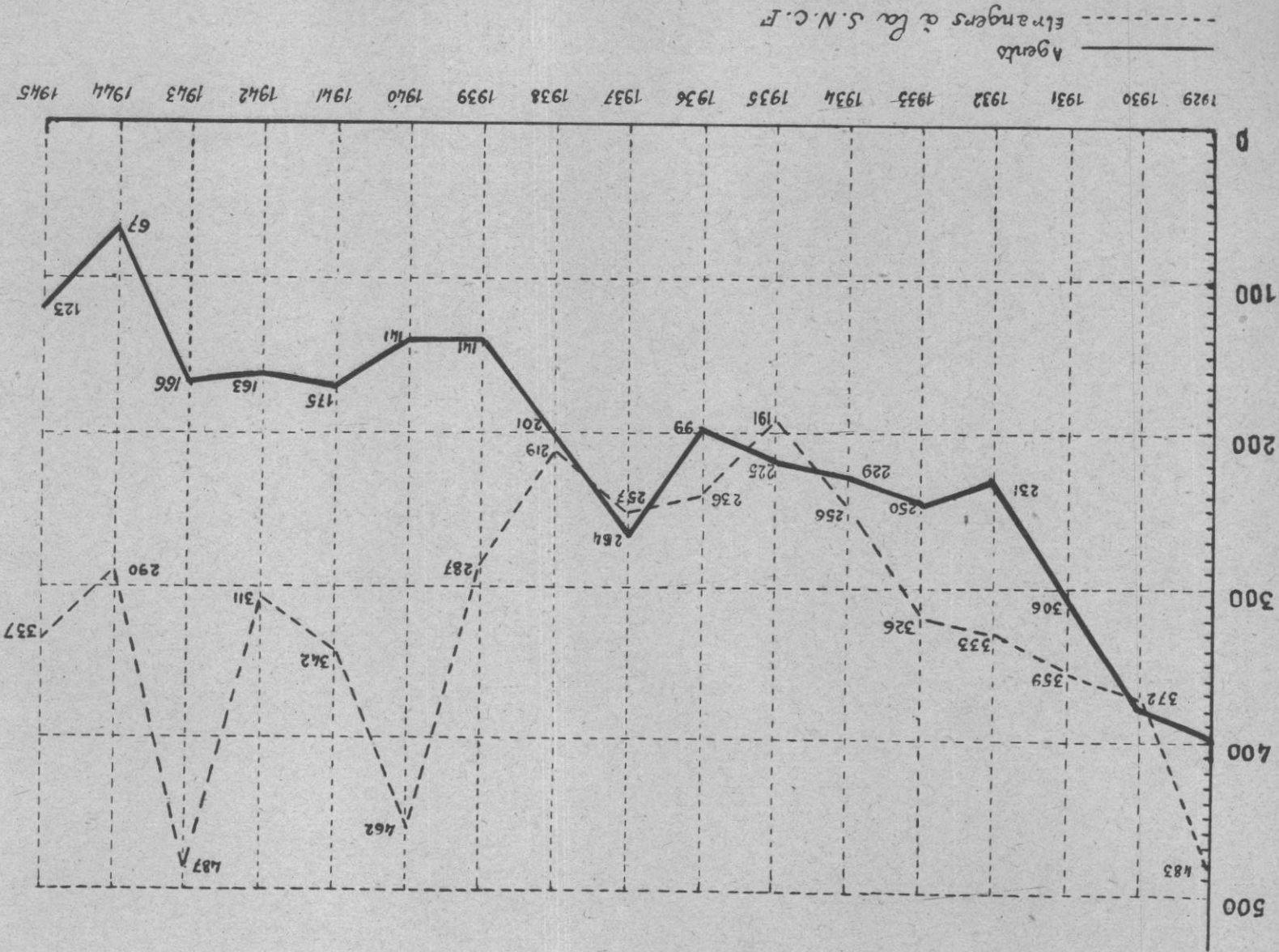
Accidents de trains

Nombre d'accidents de trains par 1.000.000 de kilomètres - trains.



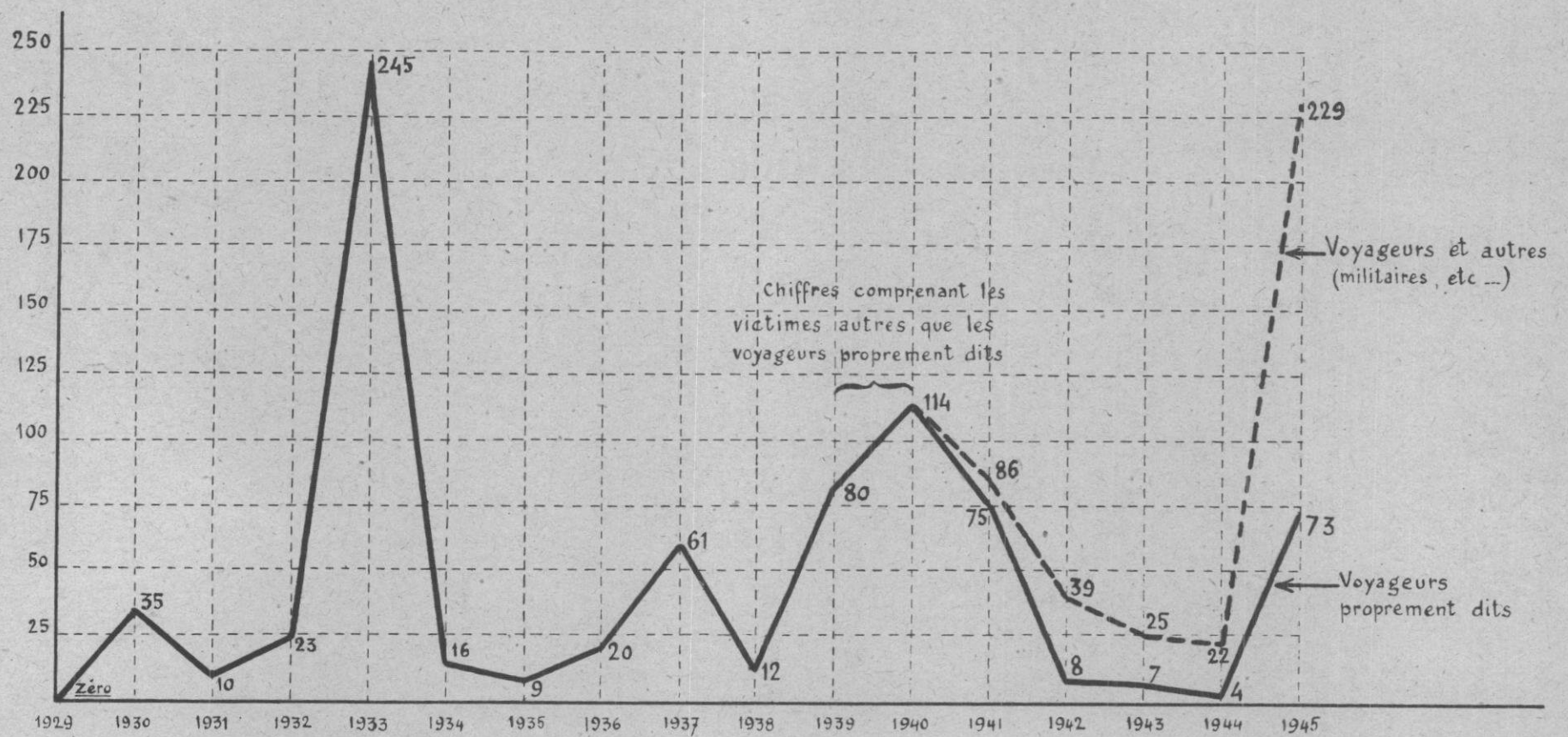
- Graphique D -

Nombre de tués par "Autres accidents"



Graphique B

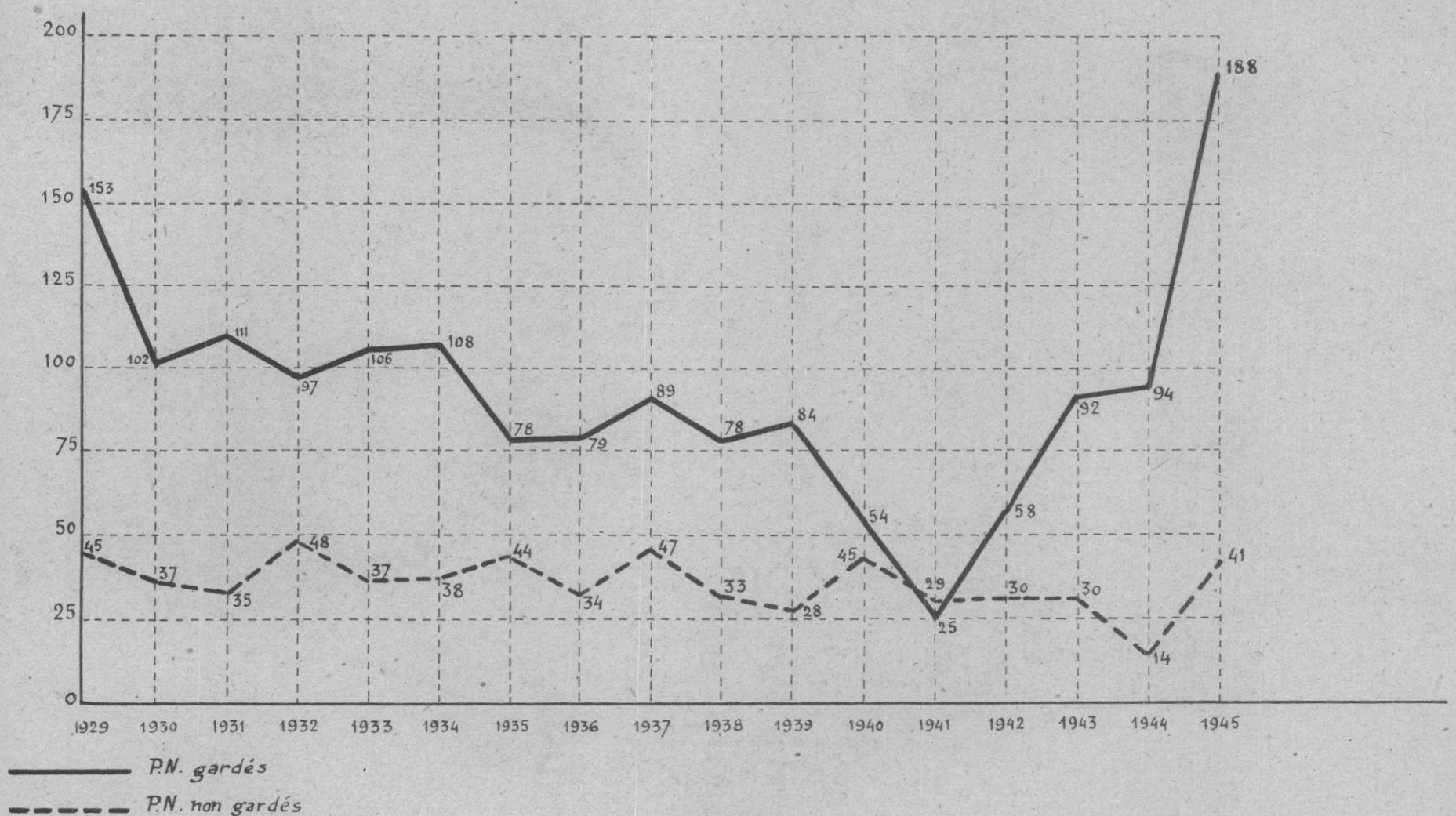
Victimes des accidents de trains (à l'exclusion des agents)



- Graphique C -

Nombre d'accidents aux P.N.

(non compris les accidents de piétons ayant emprunté les portillons ou les P.N. non gardés.)



S. N. C. F.

SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

Division Centrale

de la Réglementation et de la Sécurité

MM Michon

Lc 23.9.44

Portefore

Transmis à Monsieur Septier

Marcel chef de la Division des Etudes

Delmas

Région Est

et de la part de Monsieur Marchand

qui clamera

28.9.44.

CHE

250920

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

COMMISSION SUPÉRIEURE DES ACCIDENTS

ANNÉE 1943

RAPPORT
SUR LES ACCIDENTS D'EXPLOITATION

(Approuvé par M. le Directeur Général Adjoint le 9 Août 1944).

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

COMMISSION SUPÉRIEURE DES ACCIDENTS

Année 1943

Rapport sur les accidents d'Exploitation

Approuvé par
M. le Directeur
Général Adjoint
le 9 Août 1944

Le présent rapport est le deuxième rapport annuel de la Commission Supérieure des Accidents, le premier rapport, publié en 1943 ayant examiné les accidents des deux années précédentes : 1941 et 1942.

La première partie du rapport 1941-1942 avait été consacrée à une étude récapitulative des accidents depuis 1929 de manière à mettre en évidence, dans la mesure du possible, l'évolution de la sécurité au cours des dix années précédant la guerre et depuis la guerre.

Le présent rapport ne reprend pas cette étude, mais les chiffres correspondant aux années antérieures, depuis 1929, ont été conservés dans les tableaux et graphiques donnés en annexe, de manière à permettre de procéder aux comparaisons utiles.

Documents annexes

Les tableaux et graphiques suivants sont joints au présent rapport :

TABEAU I - Années 1929 à 1943

- Nombre d'accidents d'exploitation décomposés en "Accidents de trains", "Accidents aux P.N.", "Autres accidents",
- Nombre de victimes causées par ces accidents,
- Nombre d'accidents et nombre de victimes en fonction des éléments du trafic.

TABEAU II - Années 1929 à 1943

- Liste des accidents très graves (plus de 5 morts).

TABEAU III - Année 1943

- Liste des accidents de trains ayant causé des morts

TABEAU IV - Année 1943

- Statistique générale des accidents et incidents de chemin de fer.

GRAPHIQUE A

Nombre d'accidents de trains par million de Km./trains.

GRAPHIQUE B

Nombre de voyageurs tués dans des accidents de trains par milliard de voyageurs/km.

GRAPHIQUE C

Nombre d'accidents aux P.N.

GRAPHIQUE D

Nombre de tués par "Autres accidents".

Les chiffres du tableau I pour l'année 1943 ont été extraits, comme ceux de 1941 et 1942, de la statistique générale S.N.C.F. (tableau IV).

Les accidents de trains sont ceux qui sont classés dans cette statistique aux rubriques "Collisions", "Déraillements" et "Dérives".

En ce qui concerne les "Autres Accidents", il s'agit essentiellement des accidents individuels. Les détresses, accidents aux voies, incendies, explosions et les accidents aux installations d'énergie ne sont pas comptés lorsqu'ils n'ont pas causé de victimes.

Par ailleurs, les accidents imputables directement à l'état de guerre : bombardements, mitraillages, actes de malveillance, etc... ont été défalqués des chiffres provenant de la statistique générale, tant pour 1943 que pour 1941 et 1942, d'une part, en raison de l'imprécision des renseignements dont nous disposons sur certains de ces accidents, particulièrement en ce qui concerne le nombre des victimes, et, d'autre part, de manière à rendre plus

valable la comparaison avec les années antérieures à la guerre.

ACCIDENTS DE TRAINS

Le nombre total d'accidents de trains s'élève en 1943 à 965, inférieur à celui de 1940 (1171) mais supérieur à ceux de 1941 (884) et 1942 (799).

Le graphique à qui rapporte les accidents de trains aux millions de Km/trains accuse les mêmes variations :

4,46 accidents par million de Km/trains en 1940
3,62 - do - en 1941
3,43 - do - en 1942
3,95 - do - en 1943

La situation semble donc s'être légèrement aggravée, ce qui ne pourrait surprendre étant donné l'accroissement des difficultés d'exploitation de toute sorte, conséquences de l'état de guerre et de l'usure anormale du matériel et des installations. Mais nous verrons dans un instant qu'en fait, si les accidents de trains ont été relativement nombreux, ils n'ont du moins jamais été très graves et n'ont causé au total que peu de victimes.

La statistique générale (tableau IV) fait apparaître les diverses natures d'accidents de trains

Les 965 accidents en question se décomposent en :

269 collisions (28 %)(1)
655 déraillements (68 %)(1)
41 dérives (4 %)(1)

Parmi les 269 collisions, le plus grand nombre (204) s'est produit en gare; le plus souvent, il s'agit d'incidents au cours de manœuvres et une partie notable de ces incidents doivent être attribués aux difficultés d'exploitation actuelles (réductions d'éclairage imposées par la défense passive, fatigues du personnel, etc..).

Sur 655 déraillements, 413 se sont produits en gare ; là encore, il s'agit

(1) Cette proportion était déjà la même en 1941 et en 1942.

surtout d'incidents de manœuvres imputables à des causes du même ordre que pour les collisions. Les 242 déraillements en pleine voie sont, pour 127 d'entre eux, imputables à des causes matérielles résultant elles-mêmes des difficultés nées de la guerre (ruptures d'essieux par suite du manque de produits de graissage, usure du matériel roulant). Nous reviendrons plus en détail à la fin du présent rapport sur la question des chauffages de boîtes et ruptures d'essieux.

ACCIDENTS DE TRAINS AYANT CAUSE DES MORTS -

Les accidents de trains ont, en 1943, causé la mort de 25 voyageurs et de 29 agents (il est rappelé que les victimes des accidents imputables à l'état de guerre ne sont pas comprises dans ces chiffres).

Le nombre de voyageurs tués est notablement inférieur à ceux de 1942 (39), 1941 (85) et 1940 (114). Il est même inférieur à la moyenne correspondante des dix années précédant la guerre (supérieur toutefois à ce chiffre si l'on excepte l'année 1933, où s'était produit le très grave accident de Lagny, causant à lui seul 201 victimes).

Au contraire, le nombre d'agents tués dans les accidents de trains est plus élevé en 1943 (29 agents tués) que dans les années précédentes (14 en 1942, 17 en 1941, 14 en 1940).

Quant au nombre des accidents de trains ayant causé des morts, dont la liste fait l'objet du Tableau III, il s'élève en 1943 à 32, alors qu'il n'atteignait que 23 en 1942 et 18 seulement en 1941.

Dans l'ensemble, on observe donc en 1943, par rapport aux deux années de guerre précédentes, à la fois une diminution notable du nombre des voyageurs tués, une augmentation du nombre d'agents tués, et une augmentation du nombre des accidents correspondants. La situation peut se résumer ainsi : les accidents de trains ayant causé des morts ont été plus nombreux en 1943, mais

aucun d'entre eux n'a eu de conséquences très graves et, au total, la sécurité des voyageurs s'est trouvée de ce fait assurée dans des conditions très satisfaisantes.

Comment faut-il interpréter ces résultats qui peuvent surprendre si l'on considère les difficultés nombreuses inhérentes à l'état de guerre, le trouble fréquent de la circulation, les destructions d'installations, etc...?

Le fait qu'il n'y a pas eu en 1943 d'accidents graves doit-il être seulement attribué au hasard ou bien peut-on admettre que le risque d'accident grave était plus faible, en raison même des circonstances ?

Sans doute les trains de voyageurs ont été en 1943 beaucoup moins nombreux qu'en période normale (80 millions de Km/trains contre 284 millions en 1938), les vitesses pratiquées ont été également inférieures (limitation générale à 100 Km/h. depuis le début des hostilités), et dans une certaine mesure ces deux facteurs ont contribué à rendre moins probable un accident grave.

On peut admettre aussi que la suppression des "pointes" en ce qui concerne la circulation des trains de voyageurs, ceux-ci n'étant plus aux périodes de fêtes doublés ou triplés comme ils l'étaient en temps de paix, a eu une influence favorable sur la sécurité. Il n'est pas douteux en effet que la mise en marche de nombreux trains supplémentaires, aux périodes de grande affluence de voyageurs, entraînant parfois un certain désheurement des circulations et au total une perturbation plus ou moins profonde du service s'est trouvée à plusieurs reprises à l'origine d'accidents très graves.

Par contre, le nombre des voyageurs-kilomètres a été très supérieur aux chiffres des années de guerre précédentes : 1942, 1941 ou 1940, et égal aux chiffres des plus fortes années d'avant-guerre.

Il paraît difficile de tirer des chiffres en cette matière des déductions très précises, mais il est un fait certain, c'est que, dans l'ensemble, la sécurité a été assurée dans des conditions remarquables, compte tenu des graves

difficultés de l'heure présente, ce qui est tout à l'honneur d'un personnel dont, au reste, l'éloge n'est plus à faire.

ACCIDENTS AUX PASSAGES A NIVEAU -

Le graphique C indique le nombre annuel d'accidents aux PN, de 1929 à 1943, non compris les accidents de piétons ayant emprunté les portillons ou les PN non gardés et les avaries de barrières par des véhicules (les accidents de piétons sont dus à l'imprudence des victimes ; ils ont été au nombre de 121 en 1943, contre 89 en 1942 ; quant aux avaries de barrières, il en a été constaté 1399 en 1943, contre 1022 en 1942).

PN non gardés -

Le graphique montre que le nombre des accidents aux PN non gardés est resté sensiblement stationnaire, de l'ordre de 30 à 45 accidents par an, malgré l'augmentation du nombre des PN non gardés qui sont passés de 5035 en 1929 à 8345 en 1943 comme conséquence de l'extension des suppressions de barrières.

Cette situation est certainement due à la réduction de la circulation routière au cours des trois dernières années, et également aux soins apportés à l'amélioration des conditions de visibilité aux abords des PN.

PN gardés -

Le nombre des accidents aux PN gardés a diminué assez nettement de 1930 à 1939 ; de l'ordre d'une centaine vers 1930, il est passé à 80 dans les années qui ont précédé immédiatement la guerre.

La diminution est beaucoup plus accusée en 1940, 1941 et 1942, et ceci est évidemment dû à la réduction de la circulation routière. Par contre, le chiffre de 1943 (92 accidents) est plus élevé. Mais il convient de noter que ce chiffre n'est pas exactement comparable à ceux des années précédentes. En effet, le Service Central des Installations Fixes reçoit maintenant un rapport sur chaque accident de PN, ce qui a conduit à redresser certaines omissions

de la statistique S.N.C.F. Ces rapports ont par ailleurs permis de mieux déterminer les causes des accidents correspondants, qui s'établissent comme suit :

- Plus de la moitié des accidents aux PN gardés sont dus à des fautes des agents chargés du gardiennage :

33 accidents sur 58, soit 56 %, en 1942,
51 - sur 92, soit 55 %, en 1943.

Le plus généralement, aux PN à barrières normalement fermées, les gardes ont ouvert les barrières devant les trains, même si ceux-ci étaient annoncés. Aux PN à barrières normalement ouvertes, les gardes ont abandonné les PN barrières ouvertes, ou n'ont pas fermé les barrières 5 minutes avant l'heure de passage des trains conformément à certaines réglementations, ou ont fermé les barrières trop tard.

Pour améliorer la situation en ce qui concerne cette cause d'accidents, on ne voit guère qu'une intensification de l'instruction et de l'éducation des gardes. Il y a d'ailleurs lieu de remarquer qu'un grand nombre de ces accidents (70 % en 1942, 50 % en 1943) sont imputables à des gardes non titulaires.

- Les accidents, toujours aux PN gardés, dus à l'imprudence des usagers sont fréquents :

16 accidents en 1942, soit 27 %,
27 - en 1943, soit 29 %.

Ils résultent, pour la majorité, de l'enfoncement ou du franchissement des barrières, suivi de collision.

- Les autres causes des accidents aux PN gardés, qui correspondent à environ 15 % des accidents, sont des causes diverses telles que : fautes d'agents (exploitation ou traction) lors de la mise en marche de trains extraordinaires (8 %), non fonctionnement des avertisseurs automatiques (2 %), etc...

AUTRES ACCIDENTS -

Comme les autres années, ce sont les accidents autres que les accidents de trains qui de beaucoup font au total le plus de victimes (487 voyageurs

et étrangers, et 167 agents, contre 25 voyageurs et 29 agents pour les accidents de trains). Il s'agit surtout d'accidents individuels, résultant le plus souvent de l'imprudence des victimes elles-mêmes.

En ce qui concerne les agents, le nombre de 167 tués est du même ordre que ceux des années précédentes (163 en 1942 et 175 en 1941). Les accidents correspondants font l'objet d'examen détaillés par les Commissions de sécurité du personnel, dont l'activité s'est poursuivie et il est possible de confirmer ce qui a été dit dans le précédent rapport annuel : le nombre d'agents tués par accidents individuels est nettement inférieur à ce qu'il était 10 ans plus tôt (voir le graphique D), et l'on peut admettre que ce résultat favorable est dû à l'action préventive exercée dans ce domaine par tous les services.

Par contre, le nombre des victimes d'accidents individuels, autres que des agents, a sensiblement augmenté :

342 tués en 1941,
343 - 1942,
487 - 1943,

alors que ce nombre s'échelonnait entre 200 et 250 dans les années qui ont précédé la guerre. Cette augmentation est certainement due, elle aussi, à l'état de guerre et aux difficultés qui en résultent, notamment à l'obscurcissement.

D'une manière générale, il n'est pas douteux que les préoccupations de toute sorte sont de nature à diminuer chez les individus le souci de leur propre sécurité et nous sommes malheureusement à peu près sans action sur un tel état de choses. On peut espérer seulement que le retour aux conditions normales de vie amènera une sensible amélioration de cette situation.

CAUSES SYSTEMATIQUES D'ACCIDENTS DE TRAINS -

Pour tenter une action préventive à l'égard des accidents, il n'est pas seulement nécessaire d'en constater le nombre, il faut surtout en déterminer les causes et particulièrement les causes "systématiques", c'est-à-dire celles

qui se reproduisent souvent et sont susceptibles de ce fait de peser lourdement dans le bilan d'ensemble de la sécurité.

L'examen du Tableau III - Accidents ayant causé des morts - montre que deux sortes d'accidents se répètent fréquemment : sur 32 accidents au total, il s'est produit en effet 9 réceptions de trains sur voie occupée et 7 rattrapages.

Réceptions sur voie occupée -

En ce qui concerne la première cause d'accidents, il convient de distinguer ceux qui affectent des trains de voyageurs et peuvent avoir des conséquences graves, et ceux qui n'intéressent que des trains de marchandises et ne provoquent le plus souvent que des dégâts matériels.

Il s'était produit en 1941, à Paris-Austerlitz, un accident grave au cours de la réception d'un train de voyageurs et la Commission Supérieure des accidents avait conclu à la nécessité d'améliorer ou de généraliser les installations propres à faciliter aux aiguilleurs les vérifications qu'ils ont à faire avant d'autoriser la réception d'un train (voir à ce sujet le précédent rapport annuel). Mais il faudra attendre la fin des hostilités pour réaliser certaines de ces installations telles que des zones isolées de protection des croisements ou des voies. (1)

La réception de trains de marchandises sur les faisceaux de voies de service pose un problème qui n'est pas nouveau et auquel il est difficile de donner une solution tout à fait satisfaisante. Il ne saurait en effet être question d'établir des circuits isolés sur toutes les voies de service de nos grandes gares ainsi que cela existe, ou est prévu, pour les voies "voyageurs".

(1) Les difficultés actuelles d'approvisionnement en piles nous ont d'ailleurs conduits à envisager la mise hors service, provisoire, de certaines de ces installations existantes.

Il faut donc se contenter, pour assurer la sécurité, de l'obligation morale faite aux agents de vérifier que la voie de réception est libre et que les aiguilles - généralement manœuvrées à pied d'œuvre - occupent la bonne position. Les quelques accidents qui se sont produits en 1943 et au cours des années précédentes ne nous paraissent pas autrement inquiétants, du moins pour l'avenir, d'une part, parce que l'une des causes déterminantes de ces accidents, la réduction de l'éclairage imposée par la Défense Passive, est évidemment passagère ; d'autre part, du fait que les incidents dont il s'agit n'affectent en temps normal que les trains de marchandises proprement dits à l'exclusion de tous transports de personnes (trains militaires, trains de permissionnaires, etc...).

Rattrapages -

Les rattrapages de trains ont déjà fait l'objet dans le précédent rapport d'un paragraphe spécial. L'importance de cette nature d'accidents mérite qu'on s'y arrête, cette année encore.

Le tableau ci-dessous donne le nombre d'incidents de ce genre qui se sont produits en 1943 et au cours des quelques années précédentes.

2e semestre 1940 - 53 rattrapages dont 28 en block automatique,	
Année 1941 - 42	23 d°
1942 - 25	15 d°
1943 - 59	32 d°

En dépit des vigoureuses campagnes menées à plusieurs reprises, la situation, qui s'était assez nettement améliorée en 1942, s'est donc de nouveau aggravée en 1943.

Une telle situation, si elle se prolongeait, ne laisserait pas d'être très inquiétante si l'analyse détaillée de tous ces incidents, grâce aux fiches de rattrapages dont l'établissement avait été prescrit dès 1940, ne permettait d'en déceler les causes véritables et de mettre en évidence le caractère passager de la plupart d'entre elles.

Un rattrapage est en effet, le plus souvent, le tamponnement d'un train arrêté par un train suivant qui a pénétré en marche à vue dans le canton occupé.

Il convient donc que la queue du premier train soit aussi visible que possible. A cet effet, la signalisation normale d'un train comporte la nuit trois signaux : un signal de queue et deux lanternes de côté donnant chacun un feu rouge.

Or ces signaux sont actuellement occultés très sévèrement et leur visibilité est très réduite de ce fait. De plus, les difficultés d'approvisionnement en lanternes d'une part, la nécessité d'économiser le pétrole d'autre part, nous ont amenés à autoriser les Régions à supprimer totalement ou partiellement les lanternes de côté des trains circulant sur les lignes autres que celles équipées en block automatique⁽¹⁾. Enfin dans les circonstances actuelles, de nombreux wagons étrangers ne comportant pas de porte-signaux circulent sur nos lignes et le signal de queue doit alors être fixé par des moyens de fortune ; parmi ceux-ci l'accrochage au crochet de traction conduit à des résultats très mauvais à cause de l'obliquité donnée à la lanterne.

Il est donc certain que la signalisation défectueuse de la queue des trains imputable aux difficultés présentes, est de nature à augmenter les risques de rattrapages.

D'autre part, l'inobservation de la marche à vue par les mécaniciens, en dépit des nombreuses recommandations qui leur ont été faites, doit également être attribuée pour partie, aux conditions anormales d'exploitation. L'analyse des fiches de rattrapages montre en effet que le plus grand nombre de ceux-ci se sont produits sur le Nord (25 pour un total de 59), c'est-à-dire sur la Région où les pénétrations en canton occupé ont été les plus fréquentes en raison des désastreux effets et condensations de trains, et où, par ailleurs, les conséquences de l'état de guerre se sont fait le plus durement sentir. Et il

(1) Toutefois, cette mesure a dû être rapportée sur les lignes à block manuel "Nord", block particulièrement permissif, en raison de la fréquence des rattrapages qui s'y sont produits. L'obligation de signaler par trois feux la queue des trains a été rétablie sur ces lignes, mesure qui a nécessité des mutations de signaux entre Régions.

faut bien admettre que la vigilance d'un agent peut être plus ou moins ébranlée par les risques de toute sorte auxquels il est constamment soumis : alertes, mitraillages, bombardements, etc...

Au total, il semble donc raisonnable d'espérer qu'avec le retour à des conditions normales d'exploitation : bonne visibilité des signaux, régularité de la circulation, vigilance des mécaniciens, la question des rattrapages de trains qui devra continuer à être suivie de très près, cessera d'être préoccupante.

Chauffages - Ruptures d'essieux -

Il s'agit là d'une catégorie d'incidents qui, plus nettement encore que les précédents (rattrapages) sont imputables aux conditions précaires actuelles d'exploitation des chemins de fer. A ce titre, il semblerait donc assez peu justifié d'en faire une analyse détaillée. Cependant, ces incidents ont retenu particulièrement notre attention non pas en raison de leurs causes, sur lesquelles nous sommes à peu près sans action tant que durera l'état de guerre : manque de matières de graissage, fatigue anormale du matériel, mais en raison de l'extrême gravité des conséquences qu'ils peuvent avoir. Le chauffage d'une boîte peut en effet entraîner la rupture d'un essieu et le déraillement du véhicule en pleine voie, d'où, sur les lignes à double voie, risque de prise en écharpe par un train croiseur, et si celui-ci est un train de voyageurs le nombre des victimes peut être très élevé.

A vrai dire, malgré le nombre relativement grand des incidents de cette nature, nous n'avons pas eu jusqu'à présent à déplorer d'accident très grave. Ainsi, en 1943, aucune rupture d'essieu ne figure sur la liste des accidents ayant causé des morts.

Le tableau ci-après indique pour une année d'avant-guerre (1939) et pour les années 1941, 1942, 1943 le nombre de chauffages de boîtes et le nombre de ruptures de fusées constatés sur l'ensemble du matériel voyageurs, C.V.

et P.V.), les chiffres étant d'une part donnés en valeur absolue, d'autre part rapportés aux éléments du trafic.

Année	Nombre de chauffages	Nombre de ruptures (de fusées)	Nombre de chauffages par millions de Km/tr.	Nombre de ruptures de fusées par millions de Km/trains
1938	21.598	87	443	49
1941	40.297	210	244	165
1942	50.486	192	233	216
1943	56.946	215	244	234
				0,20 0,86 0,82 0,88

Ces chiffres montrent - ce qui était à prévoir - que la situation est devenue beaucoup plus mauvaise pendant les années de guerre. Dès qu'elle s'est manifestée, cette situation a retenu l'attention des Services intéressés qui ont recherché les moyens, d'une part de diminuer le nombre des chauffages (ou du moins d'en limiter l'augmentation) et, d'autre part, d'empêcher que ceux-ci se transforment en ruptures d'essieu.

Certaines mesures ont été prises pour réduire dans la mesure du possible les risques de chauffages. Parmi ces mesures, la principale est l'abaissement de la vitesse-limite des trains de messageries (90 Km/h au lieu de 100 Km/h) et des trains de marchandises (60 Km/h au lieu de 70 ou 75 Km/h, et même 50 Km/h sur les grandes lignes électrifiées, la vitesse soutenue pratiquée en traction électrique étant de nature à rendre plus probables les chauffages). Nous citons également la suppression d'une majoration de charge autorisée précédemment pour certains wagons.

Mais de telles mesures ne pouvaient compenser le défaut de graissage et la fatigue croissante du matériel, aussi n'est-il pas surprenant que le nombre de chauffages n'ait cessé d'augmenter de 1941 à 1942 et de 1942 à 1943.

Devant cette augmentation inévitable, il importait du moins d'en atténuer les conséquences et, à cet effet, de renforcer les moyens mis en oeuvre pour déceler, à temps, un chauffage, de manière à éviter la dangereuse rupture

d'essieu en pleine voie. Un certain nombre de mesures ont été prises dans ce sens, telles que :

- visites supplémentaires de trains et limitation du parcours maximum entre deux visites successives ;
- organisation de la surveillance au passage des trains par les agents de l'Exploitation ; dans ce but, ralentissement imposé dans certaines gares désignées ;
- moyens mis à la disposition des gares pour provoquer l'arrêt d'urgence d'un train lorsqu'un chauffage est constaté.

Sur ce dernier point, il convient de noter l'initiative prise par la Région du Sud-Ouest, et étendue par la suite à d'autres Régions, de doter un grand nombre de gares, sur les lignes importantes, de "batteries Ruggieri", sorte de détonateurs électriques que l'agent sédentaire peut déclencher au passage des derniers véhicules d'un train dans lequel un chauffage est observé, attirant ainsi l'attention du conducteur d'arrière, lequel pourra à son tour provoquer immédiatement l'arrêt. (Cette organisation a fait l'objet d'un article dans la Revue Générale des Chemins de Fer n° 1 de 1943).

Au total, il est permis de penser que ces différentes dispositions n'ont pas été sans effet puisque, tandis que le nombre de chauffages ne cessait d'augmenter depuis 1941, le nombre de ruptures de fusées - qui seul intéresse directement la sécurité - restait sensiblement stationnaire.

° ° °

MESURES PRISES EN CAS DE DERAILLEMENT EN PLEINE VOIE -

L'examen de ceux des accidents de trains qui sont la conséquence directe de l'état de guerre : coupures de voies, déraillements à la suite d'actes de malveillance, etc... n'entre pas dans le cadre du présent rapport et, ainsi qu'il a été dit, les chiffres des divers tableaux et graphiques (hormis la statistique générale : tableau IV) ne les comprennent pas.

Cependant les Services intéressés se sont préoccupés de ces accidents pour tenter tout au moins d'en atténuer les conséquences. Ainsi, de même que dans le cas de ruptures d'essieux, il est arrivé à maintes reprises sur des lignes à double voie, que des véhicules déraillés à la suite d'un acte de malveillance obstruent la voie voisine et soient pris en écharpe par un train croiseur. Il se pose alors une question de protection de l'obstacle, laquelle, pour être efficace, doit être aussi rapide que possible. De plus, il y a évidemment le plus grand intérêt à ce que les services de secours puissent, en pareil cas, être alertés dans le moindre délai.

Il a été prévu, en conséquence, que le mécanicien devrait, en cas de déraillement obstruant les deux voies principales, avertir à l'aide du sifflet de la machine, et en utilisant un code convenu, que la voie voisine est obstruée. De plus, les machines appelées à circuler sur certaines lignes particulièrement exposées ont été dotées de torches à flamme rouge permettant à l'agent chargé d'assurer la protection à l'avant de signaler de loin la présence de l'obstacle.

Ces mesures ont été mises en application depuis peu, et il y a lieu de penser qu'elles permettront d'éviter quelques accidents graves.

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

3ème Division

TABIEAU I

1929 à 1943

ACCIDENTS D'EXPLOITATION

Accidents d'Exploitation

Année	Nombre d'accidents					Nombre de victimes										Eléments du trafic		Nombre :																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
	de TRAINS	aux P.N.	autres	Total		Accidents de TRAINS					Autres accidents					TOTAL	Trafic/km (millions)	Voyag./km (millions)	accidents de trains par 1.000.000 de Tr./km.	tués dans les accidents de trains par milliard de Voy./km.	de tués aux P.N. par 1.000.000 de Tr./km.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
						Voyageurs		Agents		P.N.	Voyageurs et étrangers		Agents																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
						Tués	Blés	Tués	Blés		Tués	Blés	Tués	Blés																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
						6	7	8	9		10	11	12	13								14	15	16	17	18	19	20	21	22																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
1	2	3	4	5																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											</

OBSERVATIONS

23

1929 à 1938 - Chiffres des statistiques U.I.C.

1939 - 1940 - Renseignements incertains et incomplets (il manque en particulier les chiffres concernant la Région EST pour les périodes : du 1.1.39 au 1.5.39, du 1.12.39 au 31.12.39, du 14.2.40 au 25.7.40)

1941 à 1943 - Chiffres de la statistique S.N.C.F.

Col. 2 - Sont comptés comme accidents de train : les collisions, déraillements et dérives (Statistique U.I.C. col. 17, statistique S.N.C.F. col. 3 rubriques 1 à 7)

Col. 4 - Statistique U.I.C. col. 16.

Statistique S.N.C.F. col. 19, rubriques 8 à 12, 14 et 15.

Col. 12-13 - 1929 à 1938 - Ces chiffres sont ceux des statistiques U.I.C. col. 18+21, 24+27, déduction faite des chiffres des col. 10 et 11 ci-dessus.

1941 à 1943 - Statistique S.N.C.F. rubriques 8 à 12, 14 et 15 col. 22+24, 23+25.

(1) Les chiffres de la colonne 19 ne comprennent pas les militaires français ou allemands.

ACCIDENTS TRÈS GRAVES (plus de 5 morts)

Année	Date	Lieu	Nombre de morts	Circonstances et causes de l'accident
1929	- N é a n t -			
1930	11 Avril	LAISSEY (S.E.)	8	Déraillement d'un train spécial (troupes). Voie coupée pour travaux. Chantier non couvert réglementairement.
	31 Mai	MONTEREAU (S.E.)	8	Déraillement du train 27. Présence d'un lorry sur la voie.
	29 Octobre	LIGNEUX (S.O.)	16	Déraillement du train 75. Déformation de la voie.
1931	19 Mars	ETAMPES (S.O.)	10	Une voiture du train 23 a déraillé en franchissant l'aiguille 21 du Poste A. Cause probable: fermeture prématurée du carré 611 et manoeuvre de l'aiguille 21 sous le train par l'aiguilleur.
1932	17 Janvier	St-JUST-en-CHAUSSEE (Nord)	11	Déraillement du train 21. Décalage d'un essieu d'une voiture.
	16 Octobre	CERENCES (Ouest)	8	Tamponnement du train 5201 en manoeuvre, par le train 3426. Inobservation du disque fermé.
	16 Décembre	MAURY (S.O.)	7	Tamponnement à un P.N. Barrière enfoncée par une auto.
1933	14 Juin	BLOTTEREAU (S.O.)	14	Déraillement du train 141. Ralentissement non observé sur un chantier de travaux.
	24 Octobre	EVREUX (St-HELLIER) (Ouest)	36	Déraillement du train 354 remorqué par une "Mountain", sur un chantier de soufflage.
	23 Décembre	LAGNY (Est)	201	Rattrapage du train 55 par train 25.
1934	12 Août	AVIGNON (S.E.)	7	Déraillement du train SM - Excès de vitesse à l'entrée en gare.
1936	23 Septembre	LOURDES (S.O.)	16	Tamponnement du train 148 - Erreur de cantonnement téléphonique.

Année	Date	Lieu	Nombre de morts	Circonstances et causes de l'accident
1937	13 Mars	CHATEAUNEUF-sur-CHER (S.O.)	13	Déraillement du train 83 - Arbre tombé sur la voie.
	10 Juillet	LE MANS (Ouest)	9	Tamponnement du train 1645 - Inobservation de la marche à vue.
	29 Juillet	VILLENEUVE-St-GEORGES (S.E.)	29	Déraillement du train 1017. Modification de l'aiguille alors que le train allait s'engager sur la bifurcation.
	20 Septembre	VARS (S.O.)	7	Tamponnement du train 10026 par train 26. Reddition de voie irrégulière en block par appareils.
	27 Février	RANDONNAIL-IRAI (Ouest)	7	Collision d'autorails en voie unique. Non fonctionnement des freins de l'un des autorails qui n'a pu s'arrêter pour croiser.
1938	25 Avril	NOYANT-MEON (Ouest)	7	Tamponnement à un P.N. d'un autocar par 2ème train 761.
	13 Septembre	VINGA (S.O.)	6	Tamponnement à un P.N. d'un autocar par un autorail.
	13 Mars	CHATEAUXROUX (S.O.)	19	Déraillement du train 67 (Boeuf échappé en gare de Châteauroux).
1939	2 Septembre	LES AUBRAIS (S.O.)	35	Rattrapage des trains 10531 et 10541 par train 10585. Inobservation de la marche à vue.
	11 Septembre	SOULOSSE (Est) (BRANCOURT)	16	Rattrapage du train 15156 par train 15208. Pénétration irrégulière en canton occupé. Faute de sémaphoriste.
	6 Janvier	MISSOUS (S.O.)	8	Tamponnement du train 516 bis par le train 544 bis. Faute de cantonnement téléphonique et défaut de protection à l'arrière.

Année	Date	Lieu	Nombre de morts	Circonstances et causes de l'accident
1940 (Suite)	4 Mai	VALLON (S.O.)	33	Déraillement de l'express 426 sur pont miné par inondation.
	15 Mai	CALAIS (Nord)	15	Tamponnement train rempliment RPN 16 par matériel vide YA n° 6.
	18 Mai	MORGNY (Nord)	30	Tamponnement train réfugiés 4299 par train 4207.
	31 Août	APPILLY (Nord)	15	Tamponnement train 1562 (réfugiés) par train 15555 (cantonnement assuré au moyen de signaux à main)
	2 Novembre	PARIS-AUSTERLITZ (S.O.)	21	Prise en écharpe d'une rame vide engageant le croisement par train de voyageurs 60.
1941	28 Décembre	LAVENTIE (Nord)	56	Collision des trains 2407/2402 - Voie unique. Départ sans ordre alors qu'un changement de croisement était accordé.
	24 Mars	SOUS-les-BOIS (Nord)	10	Déraillement du train 5750 (rupture de fusée d'essieu) et tamponnement des véhicules dérailés par un train ouvrler.
	14 Novembre	AILLY-sur-NOYE (Nord)	8	Tamponnement du train 2326 par train. 434 (troupes d'occupation). (Inobservation de la marche à vue).
1942	- N é a n t -			
1943				

L/

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

3e Division

T A B L E A U III

Année 1943

Accidents de trains ayant causé des morts

Dates	Lieu de l'accident et Région	Circonstances de l'Accident	Nombre de morts		
			Voya-geurs	Agents	Autres
1/1	St-Denis (N)	Rattrapage du train 745 par le train 745 A	1	2	
7/1	Carcassonne (SO)	Voiture heurtée par train 4315 au cours de manoeuvres.			1
11/1	Croix-Fonsomme (N)	Rattrapage du train SF 805 par le train 4301			3
31/1	Tergnier (N)	Réception du train 2334 sur voie occupée		1	
7/2	Vaires-Triage (E)	Réception du train E. 153 sur voie occupée		1	
7/2	Vannes (O)	Déraillement du train 6743 (rail cassé)			1
11/2	La Folie (O)	Rattrapage du train 6502 par une rame en manoeuvres.			1
2/3	Laon (N)	Déraillement du train 6016 (manoeuvre intempestive d'aiguille)			1
7/3	Amiens (N)	Réception du train de troupes 4647 sur voie occupée.			2
11/3	St-Nazaire (O)	Collision sur voie unique des trains N 136 et N 171 (machines h.l.p.)		3	
23/3	Caen (O)	Réception d'un train de marchandises sur voie occupée.		2	
24/3	Quéménéven (O)	Tamponnement du train 6794 par le train Q.12 (machines h.l.p.)			1
9/4	Montpellier (SE)	Réception d'un train de marchandises sur voie occupée.		1	
14/4	Limoges-Bénédictins (SO)	Prise en écharpe du train 6108 par le train 1124	1		
15/4	Montluel (SE)	Rattrapage du train 6031 par le train 4509 - Collision des wagons déraillés par le train 5648.		3	

Dates	Lieu de l'accident et Région	Circonstances de l'accident	Nombre de morts		
			Voya-geurs	Agents	Autres
	15	Report	2	13	10
22/4	Les Eglisottes (SO)	Collision du train MV.4017 circulant à contre-sens avec une machine de secours.		3	
27/4	L'Isle-Adam (N)	Prise en écharpe du train 7994 en manoeuvre par le train T.127.		1	
27/6	Marseille-St-Charles (SE)	Manoeuvre dirigée sur voie occupée		1	
30/7	Marseille-Blancarde (SE)	Rattrapage du train 935 par le train 927			2
8/8	Bouray-Marolles (SO)	Rattrapage du train 5024 par le train 4296			3
18/8	St-Vit (SE)	Déraillement du train D. 22 (affaissement de la voie)		1	
25/8	Saulnes (E)	Dérive de 14 w. en provenance de Redange (gare exploitée par la D.R.)		1	
8/9	Laboissière-Fécamp (N)	Rattrapage du train 5124 par le train 5300		2	
3/10	Aguessac (SO)	Réception du train 13080 sur voie occupée			1
10/10	Petit-Quevilly (O)	Réception d'une navette de Sotteville sur voie occupée.			1
22/10	Portes-Triage (SE)	Déraillement au cours de manoeuvres		1	
28/11	Noisay (SO)	Collision et déraillement des trains 379 et 5010 (chargement déplacé)	1	1	
2/12	Ligny-St-Flochel (N)	Réception du train 4612 sur voie occupée.	4		
15/12	Longueil-St-Marie (N)	Déraillement du train 5415 dirigé sur une voie en impasse.		2	
24/12	Plouarec-Carnac (O)	Déraillement du train A3 au cours de manoeuvres sur un embranchement allemand.		1	
25/12	Miramas (SE)	Collision du train 60 avec une machine h.l.p.		1	1
29/12	Pons (O)	Prise en écharpe du train 5931 en manoeuvre par le train 4948 (défaillance des installations)		1	
TOTAUX			7	29	18

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

3ème Division

TABEAU IV

1943

STATISTIQUE GENERALE DES ACCIDENTS ET INCIDENTS

Statistique Générale des accidents et Incidents de Chemins de Fer.

Année 1943

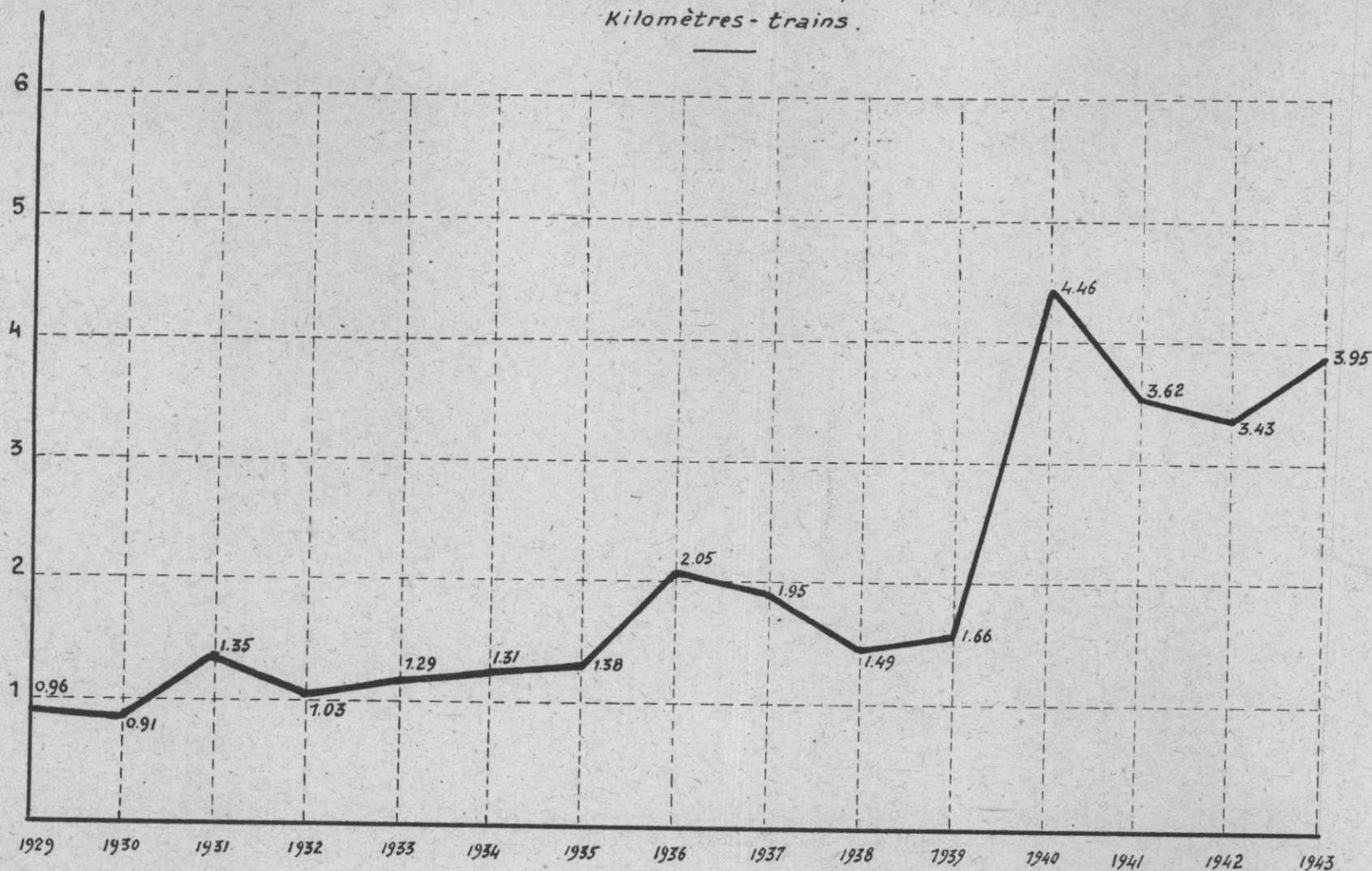
Nature des Accidents et Incidents

Nature des Accidents et Incidents		Causes imputables																Conséquences																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
		aux personnes									au matériel ou aux installations							Personnes atteintes par les accidents de la colonne 13					Personnes étrangères (y compris ouvriers d'entretien)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
		inobservation des prescriptions réglementaires de la part d'agents			imprudence de		malveillance				de matériel		matériel de transport			installations fixes		à l'état de guerre			aux circonstances atmosphériques (brouillard, inondations, intempéries, etc.)		à des causes indéterminées			une pour l'ensemble		des accidents		la mort ou des blessures graves		Agents		Voyageurs		Blessés		Blessés																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
Collision de trains ou d'éléments de matériel roulant entre eux ou contre un obstacle fixe	en pleine voie	entre eux	contre un obstacle fixe																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													

- Graphique A -

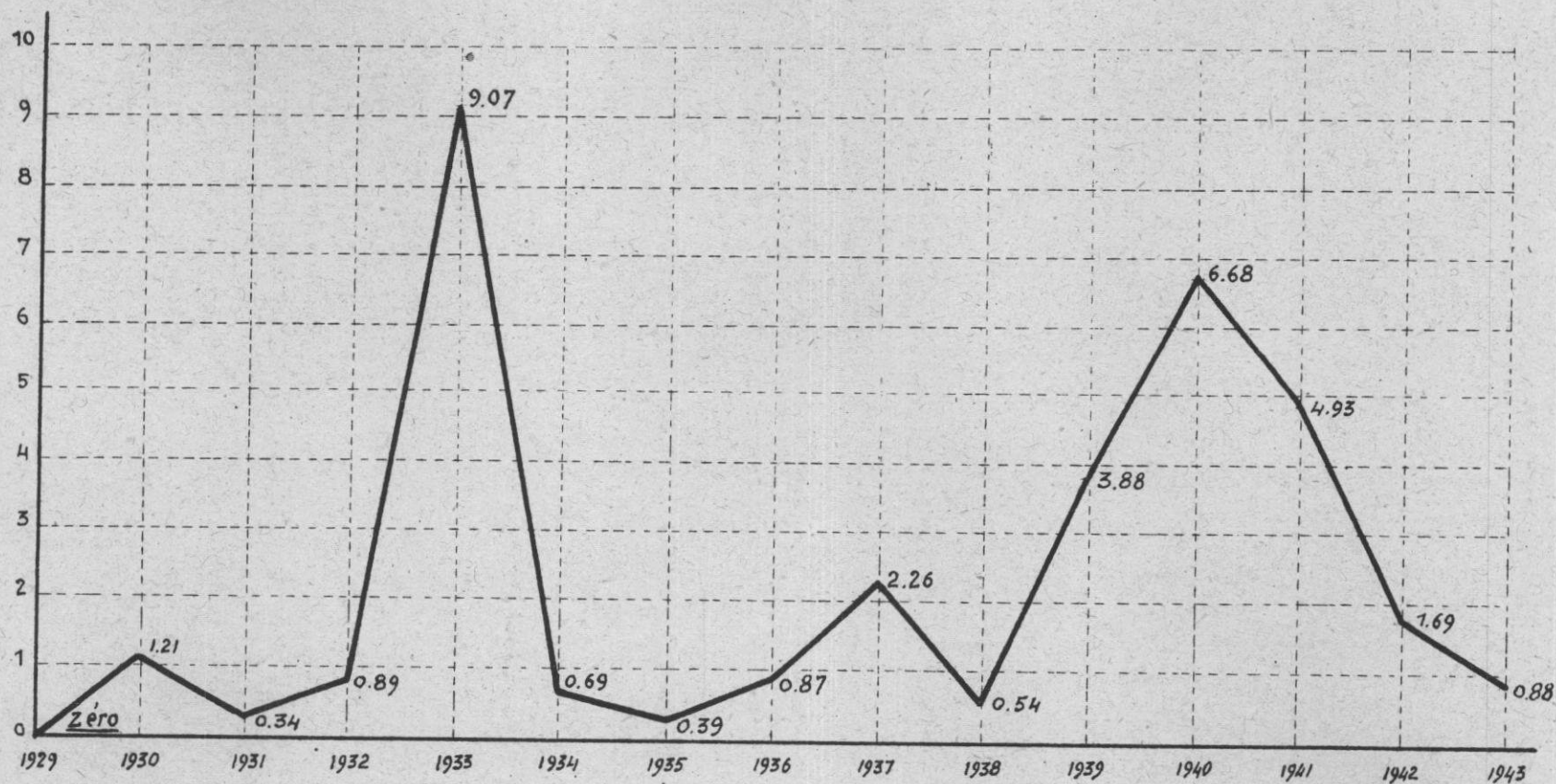
Accidents de trains

Nombre d'accidents de trains par 1.000.000 de
Kilomètres-trains.



Graphique B

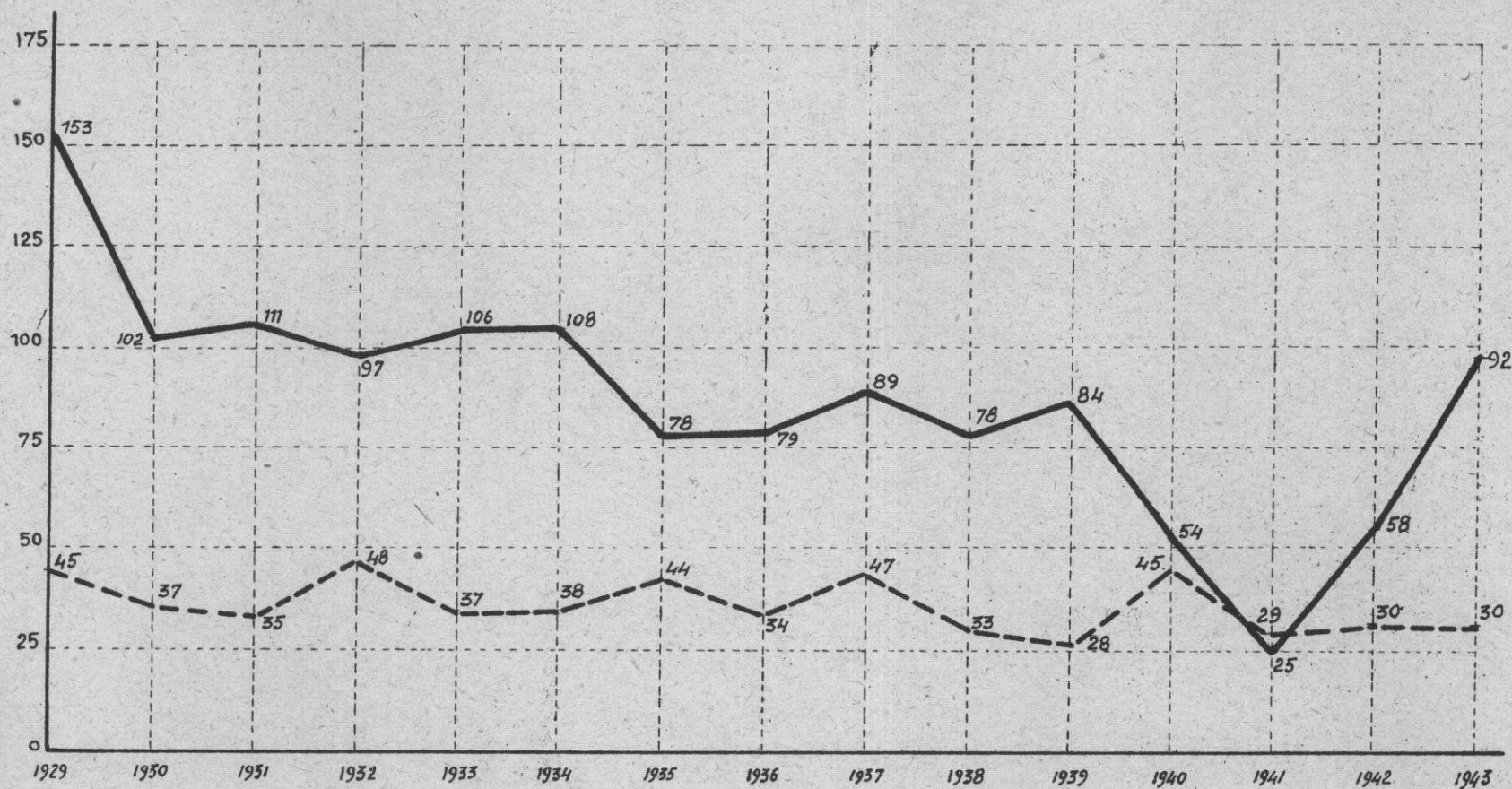
*Nombre de voyageurs tués dans des
accidents de trains par milliard de voyageurs-Kilomètres.*



- Graphique C -

Nombre d'accidents aux P.N.

(non compris les écrasements de piétons ayant emprunté les portillons
ou les P.N. non gardés.)

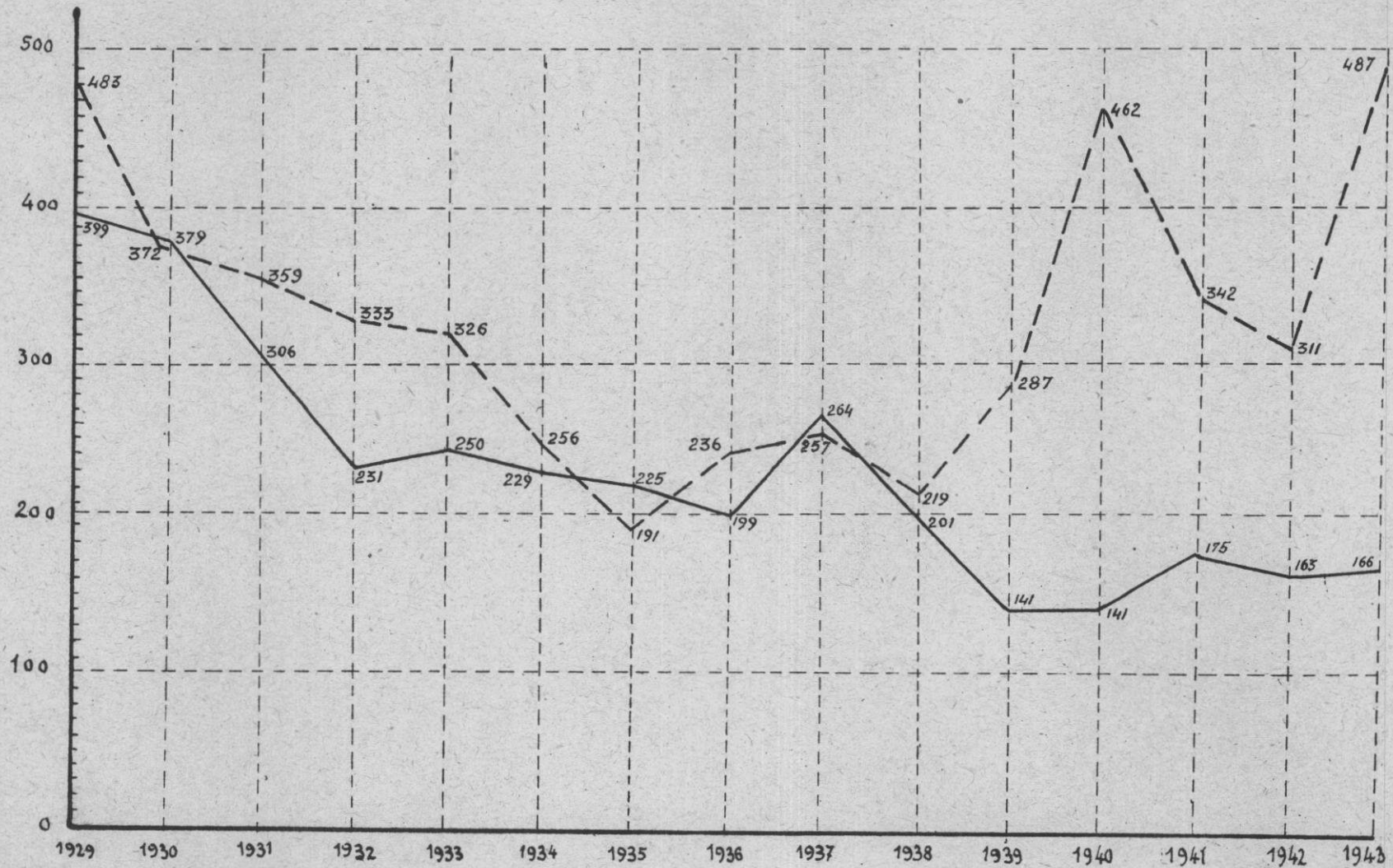


— P.N. gardés.

- - - P.N. non gardés.

- Graphique D -

Nombre de tués par "Autres accidents".



— Agents

- - - - - Etrangers à la S.N.C.F.

ANNEXE AU RAPPORT
SUR LES ACCIDENTS D'EXPLOITATION

CONFIDENTIEL

Accidents de trains très graves (plus de 5 morts), imputables
à l'état de guerre (malveillance, bombardements, mitraillages)

Années 1941 à 1943

Date	L i e u	Nombre de morts			
		Agents	Voyageurs	Autres	Total
	- <u>1941</u> -				
	N é a n t				
	- <u>1942</u> -				
16 Avril 1942	Moult-Argence (O)			30	30
1er Mai 1942	Moult-Argence (O)			10	10
	- <u>1943</u> -				
31 Janvier 1943	Mehun-s/Yèvre (SO)			6	6
17 Avril	Picquigny (N)	1		23	24
30 Avril	Entre Oissel et Pont de l'Arche	1	5		6
1er Juillet	Hachette (N)		10		10
29 Juillet	Beaucourt-Hamel (N)		50		50
24 Août	Entre Bèngy et Avord (SO)		11		11
15 Septembre	Romilly (E)	4		7	11
6 Octobre	Varenne-le-Grand (SE)	4	37	1	42
31 Octobre	Tournus (SE)		11		11
16 Novembre	Jeugny (E)	5			5
28 Novembre	Tencin (SE)	6	1		7
2 Décembre	Entre La Fère et Versigny (N)	2	5		7
15 Décembre	Villevert-Neuville (SE)	2	4		6
22 Décembre	Vercheny (SE)			12	12

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

COMMISSION SUPÉRIEURE DES ACCIDENTS

ANNÉES 1944 ET 1945

RAPPORT
SUR LES ACCIDENTS D'EXPLOITATION

(Approuvé par M. le Directeur Général Adjoint le 11 Juillet 1946)

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

COMMISSION SUPÉRIEURE DES ACCIDENTS

Années 1944 et 1945

Rapport sur les accidents d'Exploitation

Approuvé par
M. le Directeur
Général Adjoint
le 11 Juillet 1946.

En raison de l'incertitude des renseignements concernant les accidents d'Exploitation qui ont eu lieu en 1944 (aucun renseignement statistique n'a pu être fourni par la Région Ouest pour la période de Juin à Octobre, ni par la Région Nord pour celle de Juillet à Octobre, etc...), la Commission Supérieure des Accidents n'a pas cru devoir établir, pour ladite année 1944, son rapport d'ensemble habituel.

Le présent rapport porte donc essentiellement sur l'année 1945, les indications relatives à 1944 qui y figurent n'ayant qu'un caractère d'approximation.

Les mêmes tableaux et graphiques que pour les années précédentes ont été joints, à savoir :

- Tableau I (1929 à 1945) - Nombre d'accidents d'Exploitation et nombre de victimes causées par ces accidents, en valeur absolue et en fonction des éléments du trafic.
- Tableau II (1929 à 1945) - Accidents très graves (plus de 5 morts).
- Tableau III (1944 et 1945) - Accidents de trains ayant causé des morts.

....

- Tableau IV (1944 et 1945) - Statistique générale des accidents et incidents de chemins de fer.
- Graphique A - Accidents de trains (par million de km/trains).
- Graphique B - Victimes des accidents de trains (à l'exclusion des agents).
- Graphique C - Accidents aux passages à niveau.
- Graphique D - Nombre de tués par "Autres accidents".

Les accidents dus directement à l'état de guerre : bombardements, mitraillages, etc..., ont été défalqués ainsi que cela avait été fait dans les précédents rapports.

Avant de passer à l'analyse des chiffres, la Commission Supérieure des Accidents croit devoir rappeler la situation précaire dans laquelle se trouvait la S.N.C.F. à la Libération, et les difficultés de toutes sortes qui ont dû être surmontées depuis pour faire face à un trafic sans cesse croissant.

L'effort accompli a été considérable. Indépendamment des transports militaires et de ravitaillement, ainsi que du rapatriement des prisonniers et des déportés (un million et demi de rapatriés en cent jours), la S.N.C.F. a réussi à relever sa capacité de transport à un niveau presque inespéré. C'est ainsi que, dans les derniers mois de 1945, les transports de marchandises ont dépassé les 2/3 du trafic d'avant-guerre, et que, malgré une réduction massive des kilomètres-trains, la période d'été a compté plus de voyageurs en 1945 qu'en 1938.

....

Mais, malgré le dévouement et la conscience professionnelle du personnel à tous les échelons, il est incontestable que les conditions de sécurité dans lesquelles se sont effectués ces transports ont été moins bonnes qu'en temps de paix. Et c'est certainement là l'origine de la plupart des accidents graves qui ont été enregistrés au cours de la période considérée.

Accidents de trains -

Le nombre total des accidents de trains, pour 1945, s'élève à 1.106. Ce chiffre est inférieur à celui de 1940 (1.171) mais supérieur à ceux de 1941, 1942 et 1943 (respectivement 884, 799 et 965).

Rapporté aux kilomètres-trains (Graphique A), il accuse les variations suivantes :

4,46 accidents par million de km/trains en	1940
3,62	- d° -
3,43	- d° -
3,95	- d° -
6,14	- d° -
6,18	- d° -
	1945.

La nette aggravation de la situation qui s'est manifestée en 1944 et 1945 reflète les conditions difficiles dans lesquelles l'exploitation a été assurée au cours de ces deux années.

Accidents de trains ayant causé des morts -

Sous les réserves indiquées au début du présent rapport, il n'y aurait eu, en 1944, que 4 voyageurs proprement dits, 18 autres

....

personnes (militaires, etc...) et 16 agents, tués dans des accidents de trains, non compris les victimes des accidents directement imputables à l'état de guerre.

Pour l'année 1945, les mêmes chiffres sont :

73 voyageurs proprement dits, 156 autres personnes, et 25 agents.

Quant aux accidents très graves (plus de 5 morts), nous n'avons eu connaissance que d'un seul en 1944 (accident de Sommesous, 6 morts), alors qu'il s'en est produit 7 en 1945 entraînant un total de 204 victimes dont 56 voyageurs.

Ces résultats peuvent surprendre, étant donné que les conditions d'Exploitation de 1944 et de 1945 ont été voisines.

Une explication partielle peut en être trouvée dans la faiblesse relative du trafic de 1944 (en chiffres ronds 16 milliards de voyageurs/kms contre 28 milliards en 1943 et 26 milliards en 1945; 123 millions de km/trains contre 244 millions en 1943 et 179 millions en 1945).

Il n'en reste pas moins que le nombre très peu élevé de victimes par accidents de trains de 1944 doit sans aucun doute être attribué à un concours heureux de circonstances qui ne s'est malheureusement pas reproduit en 1945.

Pendant cette dernière année, en effet, 254 personnes, y compris les agents, ont été tuées par accidents de trains. La presquotalité, 246, l'ont été dans les 9 premiers mois, dont 204 dans les 7 accidents très graves ci-après :

....

- le 11 Janvier, à Rozières-sur-Mouzon (ligne de Nancy à Langres) où 22 voyageurs et 1 agent ont été tués dans le tamponnement, par un train sanitaire, d'un train de voyageurs impair garé sur la voie principale paire pour le passage d'un train militaire de commandement (la cause de cet accident n'a pu être déterminée avec certitude, soit que le mécanicien du train sanitaire n'ait pas observé les signaux protégeant le train garé, soit que ces signaux aient été fermés tardivement, ou n'aient pas obéi, la répétition des signaux n'ayant pas joué par ailleurs);

- le 17 Janvier, à St-Valéry-en-Caux, où 84 militaires ont été tués à la suite de l'emballlement d'un train de troupes U.S.A. qui a défoncé le bâtiment des voyageurs;

- le 10 Avril au Pont de Mercy (ligne de Paris à Cherbourg) où 10 personnes autres que des voyageurs ont été tuées lors du déraillement d'un train sanitaire causé par l'inobservation de la limitation de vitesse imposée sur un pont en réfection;

- le 1er Juillet, à Champigneulles (ligne de Nancy à Strasbourg) où 12 soldats américains ont été tués dans un rattrapage causé par une observation tardive, par un train de permissionnaires, des signaux protégeant un train de marchandises;

- le 4 Septembre, à Kédange (ligne de Thionville à Hargarten) où 38 militaires ont été tués lors de la réception d'un train de trouppes sur une voie occupée, dans une gare sans enclenchements, le tamponnement ayant entraîné l'incendie de wagons d'essence incorporés dans le train;

....

- le 21 Septembre, au Pont de Vernaison (ligne de Valence à Chambéry) où 27 voyageurs et 3 agents ont été tués dans le tamponnement d'un autorail par un train de marchandises-voyageurs à la suite d'une inobservation des signaux protégeant une voie unique temporaire sur un pont en réfection;

- et enfin, le 25 Septembre à Maillé (ligne de Paris à Bordeaux), où 7 voyageurs ont été tués lors du rattrapage du train 33 par le train 33 supplémentaire, rattrapage qui a été imputé à une défaillance matérielle des installations de block manuel.

Accidents aux passages à niveau -

Le Graphique C indique le nombre des accidents de P.N. à l'exception des accidents de piétons ayant emprunté les portillons ou les P.N. non gardés, et des enfoncements de barrières non suivis de collisions entre trains et véhicules routiers.

Descendu à 14 en 1944, certainement du fait de l'importante réduction de la circulation ferroviaire et routière, le nombre des accidents aux P.N. non gardés est remonté à 41 en 1945.

Tout en étant supérieur à celui des années 1941 à 1943 (30), le nombre de ces accidents pour 1945 correspond sensiblement à la moyenne des années d'avant-guerre (39 pour la période de 1929 à 1939), cela malgré l'augmentation du nombre de P.N. de cette catégorie.

La situation est plus préoccupante en ce qui concerne les P.N. gardés. En 1945, le nombre des accidents à ces P.N. a atteint 188, alors qu'il avait oscillé entre 110 et 80, avec une tendance à la baisse, dans les années qui ont précédé la guerre.

....

Parmi les principales causes d'accidents aux P.N. gardés, nous signalons :

- les fautes d'agents chargés du gardiennage: 87 accidents sur 188, soit 46 %.

Le plus généralement, aux P.N. à barrières normalement ouvertes, les gardes n'ont pas fermé les barrières 5 minutes avant l'heure de passage des trains, dans les cas où cette mesure est prescrite, ou n'ont pas tenu compte des annonces par avertisseurs automatiques ou par d'autres dispositifs. Aux P.N. à barrières normalement fermées, les barrières ont été ouvertes par le garde sans précautions suffisantes au moment de l'arrivée des trains.

En dehors de quelques cas où la responsabilité du garde a été atténuée par des circonstances particulières, c'est le plus souvent le manque de vigilance des gardes qui est seul à incriminer, plus de la moitié des accidents étant d'ailleurs à la charge de gardes non titulaires;

- l'imprudence des usagers : 55 accidents sur 188, soit 29 %, dont 39 cas de collisions consécutives à des enfoncements ou franchissements de barrières, ou à l'inobservation de signaux d'arrêt.

Les autres causes sont des causes diverses, telles que :

- fautes d'agents (Exploitation ou Traction), lors de la mise en marche de trains extraordinaires (6 %),
- départ sans ordre, franchissement de signaux à l'arrêt, arrêt non observé avant le P.N., freinage tardif (6,5 %),
- ouverture des barrières par un tiers (3,5 %).

....

- circulation de trains sans feu avant (1,5 %),
- non fonctionnement d'avertisseurs automatiques (1,5 %),
- etc....

Autres accidents -

Comme par le passé, ce sont les accidents autres que les accidents de trains qui ont causé le plus de victimes :

- en 1944, 357 tués, dont 67 agents,
- en 1945, 451 tués, dont 119 agents.

Il s'agit surtout d'accidents individuels, résultant généralement de l'imprudence des victimes elles-mêmes, en particulier des militaires. On note aussi un nombre important de suicides.

En ce qui concerne les agents, la diminution du nombre des accidents mortels, déjà signalée au cours des précédents rapports, continue à se manifester.

Causes systématiques d'accidents de trains -

L'examen des accidents de trains survenus en 1944 et 1945 fait ressortir plus spécialement comme causes systématiques :

- les inobservations de signaux d'arrêt,
- les rattrapages.

Les franchissements de signaux n'avaient pas fait l'objet d'une mention particulière au cours des années antérieures. Mais leur nombre s'est élevé sensiblement au cours des deux dernières années, où 139 accidents (48 en 1944 et 91 en 1945) en ont résulté. A noter qu'un nombre important de ces franchissements se sont produits avec des machines non équipées pour la répétition des signaux.

....

Quant aux rattrapages, la situation qui était déjà défavorable en 1943 s'est aggravée en 1944. Si en 1945 elle s'est un peu améliorée, elle reste encore mauvaise ainsi que le montre le tableau ci-après :

1942 -	25	rattrapages dont 45 en block automatique
1943 -	59	" " "
1944 -	120	" " "
1945 -	93	" " "

On peut toutefois noter avec satisfaction que sur les 93 rattrapages de 1945, 44 se sont produits dans le 1er trimestre, et que 15 rattrapages seulement ont été enregistrés dans le dernier trimestre de 1945, contre 51 dans le même trimestre de 1944.

Mesures prises pour améliorer la sécurité -

Au point de vue moral, la S.N.C.F. a entrepris une vaste campagne de sécurité destinée à redresser une situation compromise par de longues années de guerre ainsi que par des difficultés matérielles de toutes sortes.

Cette campagne à laquelle ont été associés les délégués du personnel et les membres des différents Comités mixtes prévoit une action permanente de tous les agents dirigeants, contrôleurs, inspecteurs, ingénieurs, les mesures d'action directe sur le personnel étant complétées par une propagande active comportant l'insertion d'articles dans les journaux de caractère professionnel et la publication d'affiches ou d'avis sur les accidents les plus caractéristiques.

Au point de vue matériel, la S.N.C.F. a poussé au maximum, depuis la Libération, la reconstruction des installations de sécurité détruites au cours des hostilités, ainsi que le rééquipement des installations dont nous n'avions pu assurer l'entretien, en particulier par suite de la pénurie de pétrole et de piles.

....

Nous citerons, à ce sujet, quelques chiffres :

- A la Libération, le block, par appareils ou automatique, ne fonctionnait plus que sur 2.600 Km, soit 14 %. A la fin de 1945, il avait été rétabli sur 8.750 Km et les remises en état encore à effectuer ne portaient plus que sur 9 %.

- Sur 917 postes désenclenchés au moment de la Libération, 694, à la fin de 1945, avaient été réenclenchés d'une façon définitive, ou reconstruits avec une situation provisoire.

- En ce qui concerne les signaux de queue des trains, qui sont en cause dans les ratrapages, leur effectif, à fin 1944, ne représentait que 34 % de celui de Juin 1940 (23 % pour les signaux de côté) et fréquemment des trains devaient circuler avec une lanterne de côté comme signal de queue ou même sans aucun signal de queue⁽¹⁾.

Des commandes massives ont été lancées portant sur 10.000 signaux de queue et 20.000 signaux de côté, et bien que les difficultés de fabrication aient retardé les livraisons, la question des signaux de trains pourra être considérée comme pratiquement résolue à la fin de 1946.

Quant à la répétition des signaux à bord des machines, nous avons tenu, pendant toute la durée de la guerre, et malgré la pénurie de piles, à en maintenir le fonctionnement, du moins en principe.

Mais un certain nombre de machines ne sont pas équipées et cela tient à des raisons multiples :

- les locomotives fournies à l'Allemagne étaient toutes équipées d'appareils enregistreurs; beaucoup n'ont pas encore été récupérées, et

....

(1) Pour pallier cette situation, il avait été prescrit de superposer au block en pareil cas, toutes les fois que possible, un cantonnement téléphonique absolu, ainsi que d'utiliser, lors des arrêts, la lanterne à main du conducteur d'arrière.

celles qui nous sont restituées n'ont plus, en général, leurs appareils enregistreurs;

- les locomotives anglaises ou américaines amenées en France après le débarquement, de même que celles qui ont été livrées depuis, n'étaient pas équipées; il en est ainsi également des locomotives allemandes;

- les stocks d'appareils que nous possédions ont été en partie détruits par bombardement et il a été à peu près impossible d'effectuer les remplacements nécessités par l'usure ou les destructions.

Des commandes d'équipements neufs ont bien été passées (1.200 appareils commandés), mais les moyens de fabrication étant limités, le rétablissement de la situation normale demandera forcément un certain délai.

En terminant ce rapport, nous tenons à signaler que si, comme il fallait malheureusement s'y attendre, les résultats de l'année 1945, en matière d'accidents, ont été mauvais, un redressement très net de la situation a pu être constaté dans les derniers mois de l'année, période cependant habituellement défavorable pour la sécurité.

Ce redressement s'est poursuivi en 1946, et les renseignements des 6 premiers mois de la présente année sont à ce sujet très encourageants. C'est ainsi, en effet, qu'il n'y aurait eu pendant ces 6 mois que 6 accidents de trains ayant causé des morts, avec un chiffre de 10 victimes (5 voyageurs, 1 autre personne et 4 agents).

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

ACCIDENTS DE TRAINS AYANT CAUSE DES MORTS

Dates	Lieu de l'accident et Région	Circonstances de l'accident	Nombre de morts		
			Voya-geurs	Agents	Au-tres
		<u>Année 1944</u>			
19.1.44	VALLEROY (E)	Déraillement du tr. 7011 tamponné par tr. 10605 (Erreur d'aiguillage).		2	
12.1.44	BORDEAUX-B. (S.O.)	Tamponnement d'une manoeuvre par tr. 6167 (Inobservation des signaux et excès de vitesse).		1	
17.2.44	TOUL (E)	Déraillement tr. 1107 - troupes allemandes - reçu sur voie en impasse (franchissement d'un signal d'arrêt à main).			5
27.3.44	LA COURNEUVE (N)	Rattrapage du tr. 1729 par tr. 5467 (Inobservation de la marche à vue).			1
13.4.44	VIERZON (S.O.)	Réception du tr. 33 sur voie occupée.	1		
22.5.44	EVREUX (O)	Rattrapage du tr. 4303 par tr. 3105 (franchissement de signaux d'arrêt fermés).		1	
19.6.44	HOUDAN (O)	Rattrapage.		1	
29.6.44	BACOUËL (N)	Rattrapage du tr. 0.684 par tr. 4463 (Inobservation marche à vue - Personnel allemand).			1
16.7.44	DEGAGNAC (S.O.)	Rattrapage du tr. S.1108 par tr. S.1106 (Inobservation de la marche à vue par un mécanicien allemand).		2	
		à reporter	1	7	7

Dates	Lieu de l'accident et Région	Circonstances de l'accident	Nombre de morts		
			Voyageurs	Agents	Au-tres
		Report	1	7	7
19.7.44	St-ETIENNE-CHATEAUCREUX (S.E.)	Prise en écharpe du tr. 1205 par une rame en dérive.		1	
26.9.44	MARCHEZAIS à DREUX (O)	Rattrapage d'un train sanitaire vide par un train de troupes (défectuosité des freins).			3
1.11.44	BORAN à PRECY (N)	Rattrapage du tr. 3181 par tr. 3191 (Franchissement de signaux d'arrêt fermés - Personnel américain).		1	
8.11.44	SOMMESOUS (E)	Rattrapage du tr. 41159 par tr. 41175.		1	5
16.11.44	CHARTRES (O)	Tamponnement du tr. GA9 arrêté par suite de rupture d'attelage (Rattrapage).			1
19.11.44	VILLERS-NEAUPHLE (O)	Tamponnement du tr. 1425 par tr. 1447 (section de ligne exploitée par les Américains).			1
21.11.44	HAZEBROUCK (N)	Tamponnement du tr. 3924 par tr. 5581 sur les appareils du poste (franchissement de signaux dans une zone désenclosée).	3		
22.11.44	OUTREAU (N)	Rattrapage du tr. 7332 par une machine h.l.p. (franchissement de signaux).		2	1
4.12.44	LE HAVRE (O)	Tr. E 22 engagé sur impasse (itinéraire non vérifié).		3	
7.12.44	VARENNE à DORMANS (E)	Déraillement du train sanitaire 1098 (présence sur la voie d'un rouleau de fil de fer).		1	
		Total	4	16	18

Dates	Lieu de l'accident et Région	Circonstances de l'accident	Nombre de morts		
			Voyageurs	Agents	Au-tres
		<u>Année 1945</u>			
2.1.45	LUREY-CONFLANS (E)	Déraillement de l'autorail ZZ 3127 après enfoncement d'un heurtoir.		1	
6.1.45	Bif. d'EVRE (N)	Collision de 2 machines h.l.p.		2	
11.1.45	ROSIERES-sur-MOUZON (E)	Tamponnement du tr. 6475 garé sur voie 2 par le train sanitaire 14250.	22	1	
15.1.45	PLAISIR-GRIGNON (O)	Dérive du fourgon du tr. 1436 (freins non serrés).			1
17.1.45	St-VALERY-en-CAUX (O)	Emballlement d'un train de troupes U.S.A.			84
25.1.45	MARCHEZAIS (O)	Tamponnement d'une grue engageant le gabarit.		1	
25.1.45	MERICOURT-RIBEMONT (N)	Rattrapage du tr. P 1221 par tr. 761 M.		3	
27.1.45	AMIENS (N)	Rattrapage du tr. D 109 par tr. E 14.			1
27.1.45	AULNOYE (N)	Prise en écharpe du tr. U.S.A. 1535 par tr. 1514 (Franchissement d'un signal carré fermé).		2	
4.2.45	CONCHES (O)	Prise en écharpe du train sanitaire H 51 par tr. 4302 (Franchissement d'un signal carré fermé).			5
17.2.45	MOHON-LUMES (E)	Collision des tr. 2254 et 2149.		1	
21.2.45	Km 318.050 CAEN-CHERBOURG (O)	Rattrapage d'une draine conduite par un soldat américain par le tr. U.S.A. 2504.		1	
6.3.45	MONTMORILLON (S.O.)	Déraillement en gare du tr. MV 7086 (rail cassé).	1		
		à reporter	23	12	9

Dates	Lieu de l'accident et Région	Circonstances de l'accident	Nombre de morts		
			Voyageurs	Agents	Autres
15.3.45	CHEZY-sur-MARNE	Report	23	12	91
28.3.45	AVRANCHES (O)	Tamponnement du tr. 4126 par machine U.S.A. (franchissement d'un signal carré fermé). Déraillement de la 2ème machine du tr. 8344 (rail cassé).	1	2	
5.4.45	BOUZONVILLE (E)	Déraillement du tr. 7507 en gare (manoeuvre intempesive d'aiguille).	1		
6.4.45	AUTRECOURT (E)	Déraillement en pleine voie du train 19022 (rupture plaque de garde).	1		
7.4.45	PFAFFENHOFFEN (E)	Déraillement de la machine du tr. U.S.A. 189.540 (franchissement du signal d'arrêt protégeant une voie coupée).		1	2
8.4.45	MONTMEDY (E)	Prise en écharpe du tr. 2012 par un train de machines froides.		1	
10.4.45	PONT de MERCY (O)	Déraillement du train sanitaire vide H 58 (Inobservation de la limitation de vitesse imposée sur un pont provisoire).			10
28.4.45	SARTROUVILLE (O)	Tamponnement en gare du train 1584 par le tr. 1582 (Inobservation de la marche à vue).		1	
5.5.45	BOISSY-St-LEGER (E)	Déraillement d'une machine en gare sur aiguille manoeuvrée intempesivement.			1
19.5.45	GAGNY (E)	Rattrapage d'une machine h.l.p. par une autre machine h.l.p.			1
20.5.45	Blf. EPINAY (N)	Prise en écharpe du tr. RVB par le tr. 3103.	1		
20.5.45	IS-sur-TILLE (S.E.)	Déraillement du tr. RVL 2 (manoeuvre intempesive d'une aiguille).	4		
		à reporter...	31	17	105

Dates	Lieu de l'accident et Région	Circonstances de l'accident	Nombre de morts		
			Voyageurs	Agents	Autres
1.7.45	CHAMPIGNEULLES (E)	Report	31	17	105
11.7.45	PRETHUN-les-CALAIS (N)	Rattrapage du tr. 20148 par tr. 11409. Franchissement d'un signal carré fermé.			12
27.7.45	St-FONS (S.E.)	Prise en écharpe du tr. 16.922 par le tr. 5867.		1	
4.9.45	KEDANGE (E)	Prise en écharpe du tr. 1027 par le train de munitions M 56 (Franchissement d'un carré fermé).	3		
21.9.45	PONT DE VERNANSON (S.E.)	Réception du tr. 7433 sur voie occupée (erreur d'aiguillage).			38
25.9.45	MAILLE (S.O.)	Tamponnement de l'autorail 1658 par le tr. MV 9701 (franchissement d'un carré fermé par le tr. 9701).	27	3	
28.9.45	CAUSSADE BORREDON (S.O.)	Rattrapage du tr. 33 par le tr. 33 supplémentaire (Déblocage intempesitif du sémaphore par défaillance des installations).	7		
5.11.45	SALEUX (N)	Rattrapage de la 2ème partie du tr. 5120 (train coupé) par le tr. 6344. Reddition intempesive de voie libre.		2	
9.11.45	ROGNAC-PAS-des-LANCIERS (S.E.)	Prise en écharpe du tr. 8781 par le tr. 6034.	3		
8.12.45	LAVILLEDIEU (S.O.)	Rattrapage du tr. 6070 par le tr. 5580.	2		
31.12.45	TERGNIER (N)	Rattrapage d'une machine h.l.p. par le tr. 4313.		2	
		Tamponnement du tr. 17927 PG par le tr. 7390 (franchissement d'un carré fermé).			1
		Total	73	25	156

S.N.C.F.
Service Central
du
Mouvement
3ème Division

T A B L E A U I

—

1929 à 1945

—

ACCIDENTS D'EXPLOITATION

—

Accidents d'Exploitation

1946.

Année	Nombre d'accidents					Nombre de victimes															Eléments du trafic		Nombre :																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
	de TRAINS	aux P. N.	autres	Total	5	Accidents de TRAINS					Autres accidents					TOTAL					Trains/Km (millions)	Voyag/Km (millions)	18	19	20	21	22																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
						Voyageurs		Agents		P. N.	Voyageurs et étrangers		Agents		16	17	18	19	20	21								22																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																												
						Tués	Bles.	Tués	Bles.		Tués	Bles.	Tués	Bles.															Tués	Blessés																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
						6	7	8	9		10	11	12	13															14	15																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																										
1	2	3	4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					</

(1) Les chiffres de la colonne 19 ne comprennent pas les militaires Français, alliés ou allemands

TABLEAU II

Années 1929 à 1945

ACCIDENTS TRES GRAVES (plus de 5 morts)

Année	Date	Lieu	Nombre de morts	Circonstances et causes de l'accident
1945	21 Septembre	PONT-de-VERNAISON (S.E.)	30	Tamponnement de l'autorail 1658 par le train MV 9701 - Franchissement d'un carré fermé par le train 9701.
	25 Septembre	MAILLE (S.O.)	7	Rattrapage du train 33 par le train 33 supplémentaire (débloque Intemppestif du sémaphore par défaillance des installations).

Année	Date	Lieu	Nombre de morts	Circonstances et causes de l'accident
1929	- N é s a n t -			
1930	11 Avril	LAISSEY (S.E.)	8	Déraillement d'un train spécial (trou- pes) -Voie coupée pour travaux. Chantier non couvert réglementairement .
	31 Mai	MONTEREAU (S.E.)	8	Déraillement du train 27 - Présence d'un lorry sur la voie.
	29 Octobre	LIGNEUX (S.O.)	16	Déraillement du train 75 - Déformation de la voie.
1931	19 Mars	ETAMPES (S.O.)	10	Une voiture du train 23 a déraillé en franchissant l'aiguille 21 du Poste A Cause probable : fermeture prématurée du carré 611 et manoeuvre de l'aiguille 21 sous le train par l'aiguilleur.
1932	17 Janvier	St-JUST-en-CHAUSSEE (N)	11	Déraillement du train 21. Décalage d'un essieu d'une voiture.
	16 Octobre	CERENCES (Ouest)	8	Tamponnement du train 5201 en manoeuvre par le train 5426. Inobservation du disque fermé.
	16 Décembre	MAURY (S.O.)	7	Tamponnement à un P.N. - Barrière enfoncée par une auto.
1933	14 Juin	BLOTTEREAU (Ouest)	14	Déraillement du train 141. Ralentissement non observé sur un chantier de travaux.
	24 Octobre	EVREUX (St-HELIER) (Ouest)	36	Déraillement du train 354 remorqué par une"Mountain", sur un chantier de soufflage.
	23 Décembre	LAGNY (Est)	201	Rattrapage du train 55 par train 25
1934	12 Août	AVIGNON (S.E.)	7	Déraillement du train SM - Excès de vitesse à l'entrée en gare.

Année	Date	Lieu	Nombre de morts	Circonstances et causes de l'accident
1936	23 Septembre	LOURDES (S.O.)	16	Tamponnement du train 148 - Erreur de cantonnement téléphonique.
1937	13 Mars	CHATEAUNEUF s/Cher(S.O)	13	Déraillement du train 83 - Arbre tombé sur la voie.
	10 Juillet	LE MANS (Ouest)	9	Tamponnement du train 1645 - Inobservation de la marche à vue.
	29 Juillet	VILLENEUVE St-Georges (S.E.)	29	Déraillement du train 1017 - Modification de l'aiguille alors que le train allait s'engager sur la bifurcation.
	20 Septembre	VARIS (S.O)	7	Tamponnement du train 10026 par train 26- Reddition de voie irrégulière en block par appareils.
1938	27 Février	RANDONNAIL-IRAI (Ouest)	7	Collision d'autorails en voie unique. Non fonctionnement des freins de l'un des autorails qui n'a pu s'arrêter pour croiser.
	25 Avril	NOYAN-MEON (Ouest)	7	Tamponnement à un P.N. d'un autocar par 2e train 781.
	13 Septembre	VINCA (S.O.)	6	Tamponnement à un P.N. d'un autocar par un autorail.
1939	13 Mars	CHATEAUBOUX (S.O.)	19	Déraillement du train 67 (Boeuf échappé en gare de Châteauroux).
	2 Septembre	LES AUBRAIS (S.O.)	35	Rattrapage des trains 10531 et 10541 par le train 10985. Inobservation de la marche à vue.
	11 Septembre	SOULOSSE-BE (Est)	16	Rattrapage du train 15156 par le train 15208. Pénétration irrégulière en canton occupé. Faute de sémaphoriste.
1940	6 Janvier	WISSOUS (S.O.)	8	Tamponnement du train 516 bis par le train 544 bis. Faute de cantonnement téléphonique et défaut de protection à l'arrière.
	4 Mai	VALLON (S.O.)	33	Déraillement de l'express 426 sur pont miné par inondation.
	15 Mai	CALAIS (Nord)	15	Tamponnement du train de repliement RPN 16 par le matériel vide YA n° 6.

Année	Date	Lieu	Nombre de morts	Circonstances et causes de l'accident
1940	18 Mai	MORIGNY (Nord)	30	Tamponnement du train de réfugiés 4299 par le train 4207.
	31 Août	APPILLY (Nord)	15	Tamponnement du train 1562 (réfugiés) par train 15555 (cantonnement assuré au moyen de signaux à main).
1941	2 Novembre	PARIS-AUSTERLITZ (S.O.)	21	Prise en écharpe d'une rame vide engageant le croisement par train de voyageurs 60.
	28 Décembre	LAVENTIE (Nord)	56	Collision des trains 2407/2402- Voie unique. Départ sans ordre alors qu'un changement de croisement était accordé.
1942	24 Mars	SOUS-le-BOIS (Nord)	10	Déraillement du train 5750 (rupture de fusée d'essieu) et tamponnement des véhicules dérailés par un train ouvrler.
	14 Novembre	ALLY-sur-NOYE (Nord)	8	Tamponnement du train 2326 par train 434 (troupes d'occupation) - (Inobservation de la marche à vue).
1943	N é a n t			
1944	8 Novembre	SOMMESOUS (Est)	6	Rattrapage du train 41159 par train 41175 (Inobservation de la marche à vue).
1945	11 Janvier	ROSIERES-s/MOUZON (Est)	23	Collision du train 6475 garé sur voie 2 par le train sanitaire 14250.
	17 Janvier	St-VALERY-en-CAUX (O)	84	Emballlement d'un train de troupes USA.
	10 Avril	PONT de MERCY (O)	10	Déraillement du train sanitaire vide H 58 (Inobservation de la limitation de vitesse imposée sur un pont provisoire).
	1er Juillet	CHAMPI-GNEUILLES (Est)	12	Rattrapage du train 20148 par le train 11409-Franchissement d'un signal carré fermé.
	4 Septembre	KEDANGE (Est)	38	Réception du train 7433 sur voie occupée. Erreur d'aiguillage.

Statistique Générale des Accidents et Incidents de Chemins de Fer.

Tableau IV

Année 1944

Nature des Accidents et Incidents										Causes imputables										Conséquences									
N° de rubrique	Nombre des accidents de chaque nature	aux personnes				au matériel ou aux installations				à l'état de guerre				Nombre d'accidents ayant eu pour conséquences:				Personnes atteintes par les accidents de la colonne 19											
		inobservation des prescriptions réglementaires et la part d'agents		Impudence, maladresse, etc.		matérialisme		matériel de transport		installations fixes		a l'état de guerre		aux circonstances atmosphériques, imprévisibles, etc.		à des causes indéterminées		la mort ou des blessures graves aux personnes		Agents		Voyageurs		Personnes étrangères (y compris ouvriers d'entreprises)					
		de l'exploitation	du matériel de traction	de la voie	autres agents	autres personnes	matérialisme	matériel de transport	autres installations	à l'état de guerre	aux circonstances atmosphériques, imprévisibles, etc.	à des causes indéterminées		la mort ou des blessures graves aux personnes		Agents		Voyageurs		Personnes étrangères (y compris ouvriers d'entreprises)									
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25						
1	96	20	60	4	2	10	1	1	1	2	1	1	1	2	73	4	12	1	24	6	2								
2	6	1			1	2									2														
3	176	87	71	3		9	1								79	5	23	5	41	3	6								
4	11	6	2		1										2	4	9			4	20								
5	1017	7	14	4	1	2	853	14	4	66	24	12	3	17	803	26	55	118	124	43	138								
6	308	119	19	3	3	36	17	2	65	29	29	5	3	71	216	3	7	7	9		4								
7	50	7	2			1	39	1		1					23														
8	57						42	1	3			11			47	1	5												
9	2428	1	1			2	1331	1	1	1	7	1036	47	2	1939	441	687	215	243	46	120								
10	88	1				4	10	5	2			27			31		2	1	4	2	8								
11	73				1	4	18	4				16			11	1		1	1	1									
12	1						1																						
13	59	29	5	36	2	1	56								5	1				42	16								
14	70	1	1	1		1	27				4	34	1	1	66	2	9	5	10	28	30								
15	642	20	10	6	125	428			4	13		35			1	67	118	77	117	210	139								
Total		5250	300	185	59	132	541	2336	85	8	141	67	1156	57	212	3299	556	927	430	573	365	488							

Statistique Générale des Accidents et Incidents de Chemins de Fer.

Année 1945

Tableau IV

Nature des Accidents et Incidents			Causes imputables										Conséquences											
N° de rubrique	N° des accidents de chaque nature	aux personnes					au matériel ou aux installations					Personnes atteintes par les accidents de la colonne 19												
		inobservation des prescriptions réglementaires de la part des agents	de l'exploitant et de la Voie	de la Voie	autres personnes	malveillance	de traction	rupture d'attelage	autres	installations fixes	à l'état de guerre	aux circonstances atmosphériques (brouillard, inondations, intempéries, etc.)	à des causes indéterminées	une ou plusieurs personnes blessées ou mortes	Agents	Voyageurs	Personnes étrangères (y compris ouvriers d'entretien)							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Collision de trains ou d'éléments de matériel roulant entre eux ou contre un obstacle fixe	1	76	20	42	7	-	-	-	1	-	-	1	-	2	7	47	21	22	16	29	29	110	-	1
en pleine voie	2	9	2	-	-	-	1	2	-	-	1	-	1	-	2	1	2	1	-	-	-	2	-	-
entre eux	3	186	87	84	3	-	4	-	2	-	-	2	-	1	15	83	41	42	5	36	37	69	57	71
contre un obstacle fixe	4	12	4	6	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	2	5	7	-	2	-	13	85	225
déraillement de trains ou d'éléments de matériel roulant	5	293	23	27	8	-	5	3	30	4	124	35	2	7	36	170	41	11	2	5	1	8	14	19
en pleine voie	6	505	189	58	15	-	2	-	24	7	101	31	-	7	79	301	32	10	2	2	6	12	-	4
en gare	7	33	17	9	2	1	3	-	-	1	-	-	-	1	-	5	2	2	-	3	-	-	-	-
dérives et déraisons sur voies principales	8	89	-	1	-	-	-	-	75	6	6	-	-	1	-	81	1	-	-	1	-	-	-	-
accidents aux voies ou aux ouvrages de la voie	9	87	1	1	-	-	7	2	-	-	1	12	14	47	4	63	8	3	4	5	2	-	-	-
dans un train	10	98	2	-	-	-	3	-	11	-	2	-	-	80	18	73	1	1	-	-	1	3	-	-
autres cas	11	55	-	1	-	1	4	-	3	-	-	-	-	46	6	34	2	2	-	4	-	-	-	-
Explosions d'appareils à vapeur ou d'appareils à pression de gaz	12	4	1	-	4	3	79	-	1	-	-	-	-	3	4	2	-	85	1	-	-	-	2	26
Accidents de passages à niveau entre trains et usagers	13	85	25	10	84	-	62	-	1	-	-	6	-	-	6	8	32	47	1	-	-	-	63	26
Accidents aux installations de production de l'énergie électrique de traction	14	41	1	2	1	-	41	-	6	1	1	42	9	14	1	1	7	15	-	7	2	-	52	182
Accidents individuels causés par des véhicules en mouvement ou au cours d'attelages	15	978	46	16	6	202	656	1	1	-	7	-	4	2	45	2	-	978	119	176	136	241	196	166
Total		2825	418	257	131	207	868	8	155	19	243	129	30	82	334	875	303	1227	150	270	214	519	480	714

- Graphique A -

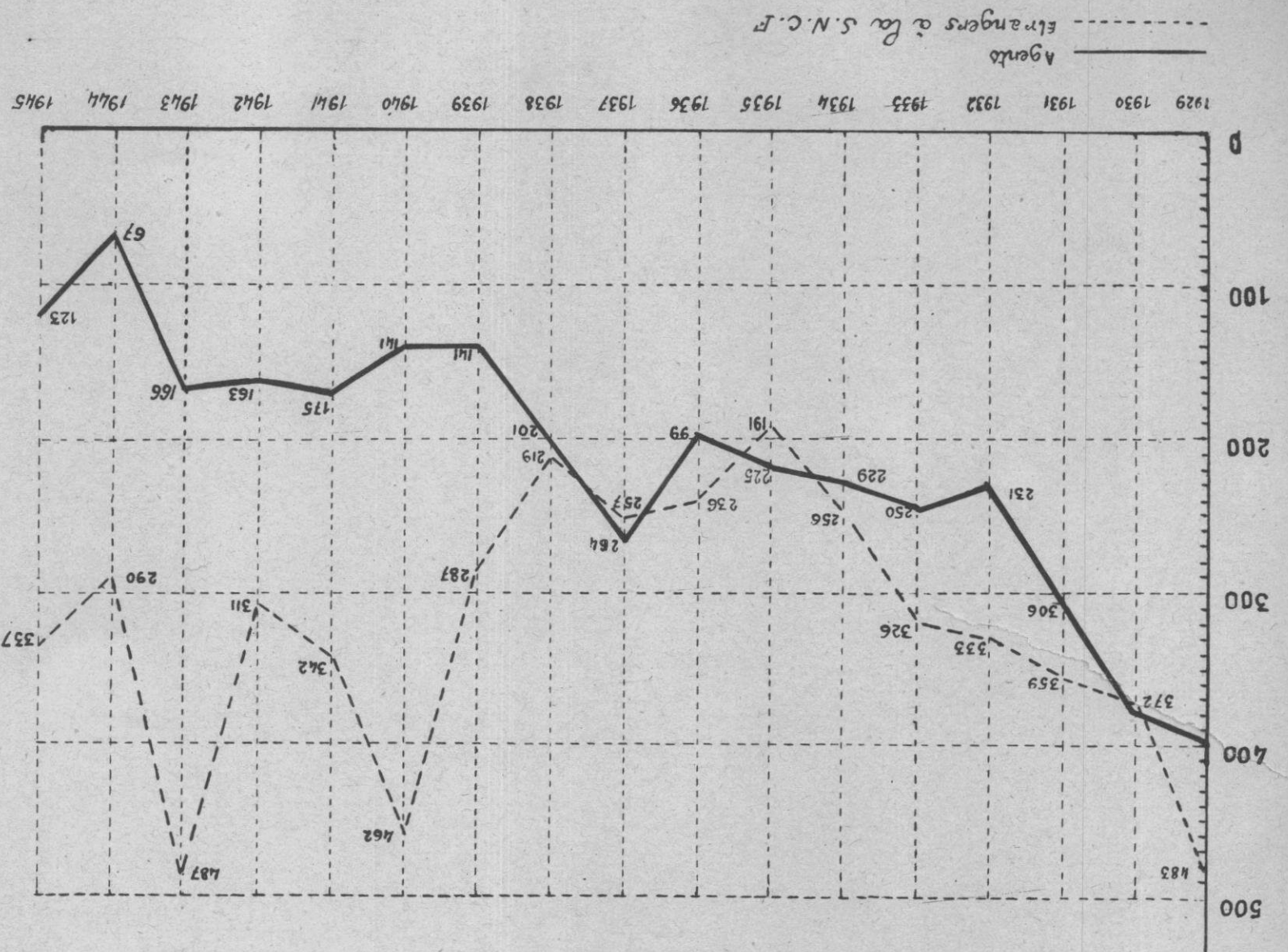
Accidents de trains

Nombre d'accidents de trains par 1.000.000 de kilomètres - trains.



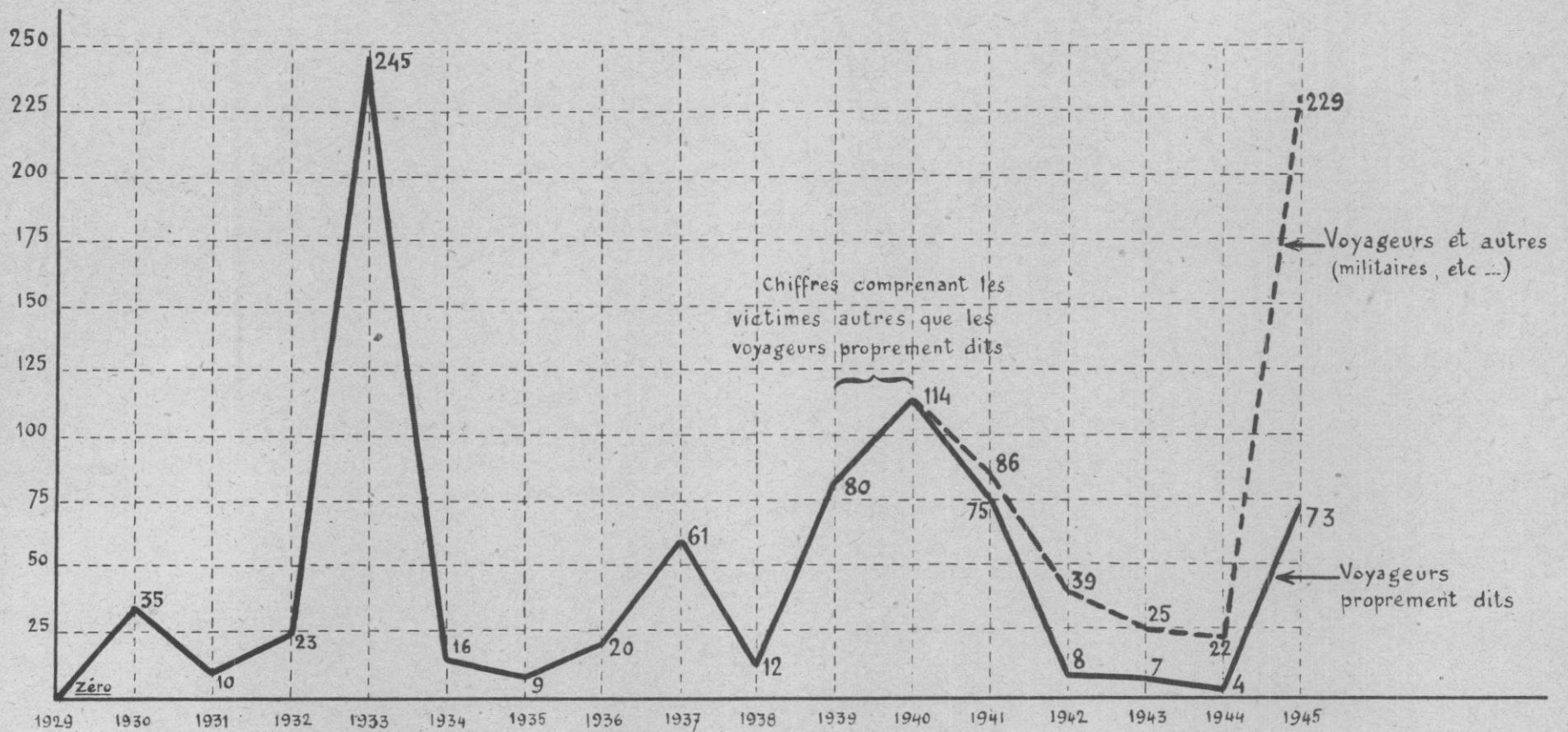
- Graphique B -

Nombre de tués par "Autres accidents"



Graphique B

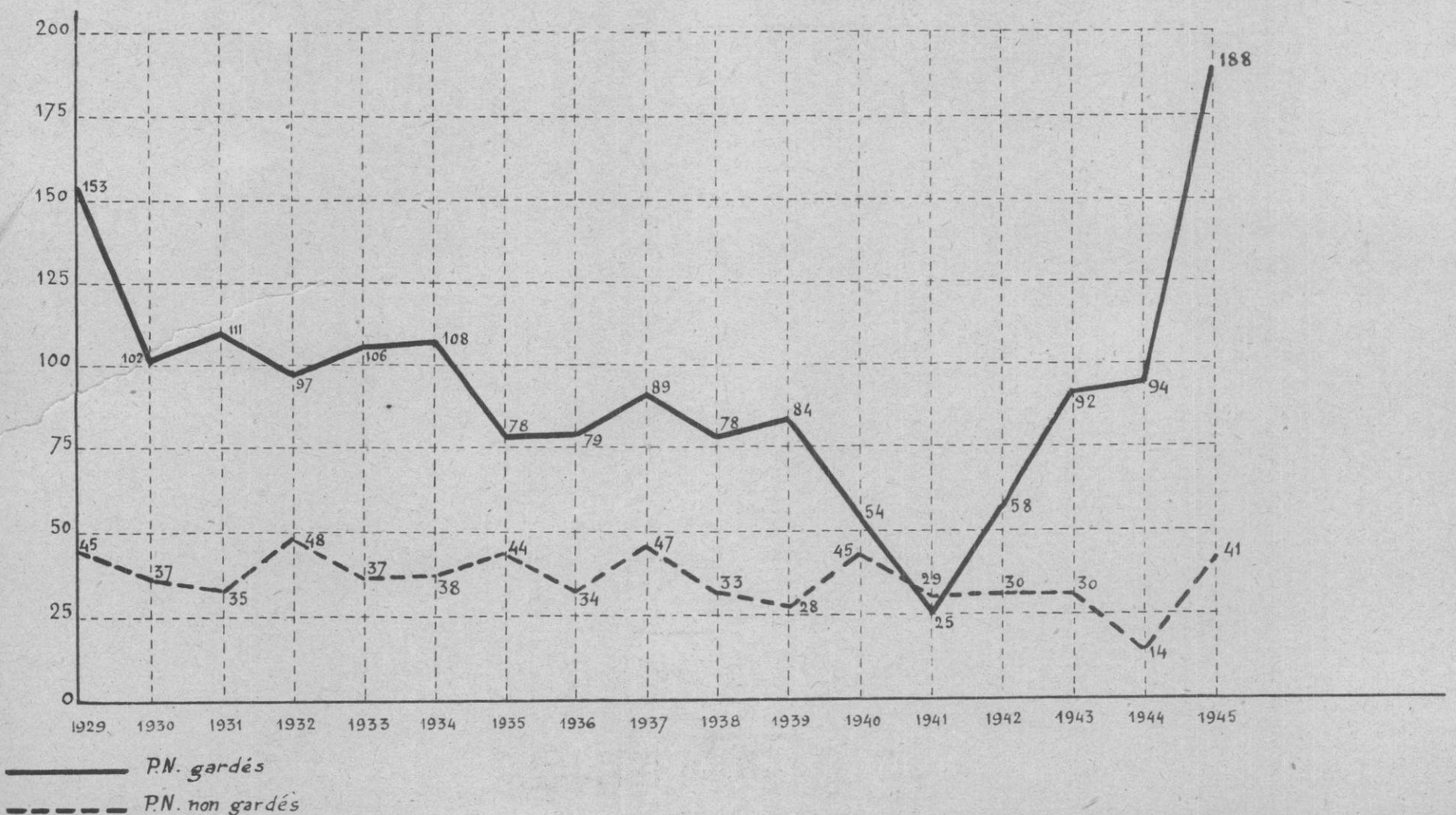
Victimes des accidents de trains (à l'exclusion des agents)



- Graphique C -

Nombre d'accidents aux P.N.

(non compris les accidents de piétons ayant emprunté les portillons ou les P.N. non gardés.)



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

COMMISSION SUPÉRIEURE DES ACCIDENTS

ANNÉE 1943

RAPPORT

SUR LES ACCIDENTS D'EXPLOITATION

(Approuvé par M. le Directeur Général Adjoint le 9 Août 1944).

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

COMMISSION SUPÉRIEURE DES ACCIDENTS

Année 1943

Rapport sur les accidents d'Exploitation

Approuvé par
M. le Directeur
Général Adjoint
le 9 Août 1944

Le présent rapport est le deuxième rapport annuel de la Commission Supérieure des Accidents, le premier rapport, publié en 1943 ayant examiné les accidents des deux années précédentes : 1941 et 1942.

La première partie du rapport 1941-1942 avait été consacrée à une étude récapitulative des accidents depuis 1929 de manière à mettre en évidence, dans la mesure du possible, l'évolution de la sécurité au cours des dix années précédant la guerre et depuis la guerre.

Le présent rapport ne reprend pas cette étude, mais les chiffres correspondant aux années antérieures, depuis 1929, ont été conservés dans les tableaux et graphiques donnés en annexe, de manière à permettre de procéder aux comparaisons utiles.

Documents annexes

Les tableaux et graphiques suivants sont joints au présent rapport :

TABLEAU I - Années 1929 à 1943

- Nombre d'accidents d'exploitation décomposés en "Accidents de trains", "Accidents aux P.N.", "Autres accidents",
- Nombre de victimes causées par ces accidents,
- Nombre d'accidents et nombre de victimes en fonction des éléments du trafic.

TABLEAU II - Années 1929 à 1943

- Liste des accidents très graves (plus de 5 morts).

TABLEAU III - Année 1943

- Liste des accidents de trains ayant causé des morts

TABLEAU IV - Année 1943

- Statistique générale des accidents et incidents de chemin de fer.

GRAPHIQUE A

Nombre d'accidents de trains par million de Km/trains.

GRAPHIQUE B

Nombre de voyageurs tués dans des accidents de trains par milliard de voyageurs/km.

GRAPHIQUE C

Nombre d'accidents aux P.N.

GRAPHIQUE D

Nombre de tués par "Autres accidents".

Les chiffres du tableau I pour l'année 1943 ont été extraits, comme ceux de 1941 et 1942, de la statistique générale S.N.C.F. (tableau IV).

Les accidents de trains sont ceux qui sont classés dans cette statistique aux rubriques "Collisions", "Déraillements" et "Dériver".

En ce qui concerne les "Autres Accidents", il s'agit essentiellement des accidents individuels. Les détresses, accidents aux voies, incendies, explosions et les accidents aux installations d'énergie ne sont pas comptés lorsqu'ils n'ont pas causé de victimes.

Par ailleurs, les accidents imputables directement à l'état de guerre : bombardements, mitraillages, actes de malveillance, etc... ont été défectés des chiffres provenant de la statistique générale, tant pour 1943 que pour 1941 et 1942, d'une part, en raison de l'imprécision des renseignements dont nous disposons sur certains de ces accidents, particulièrement en ce qui concerne le nombre des victimes, et, d'autre part, de manière à rendre plus

valable la comparaison avec les années antérieures à la guerre.

ACCIDENTS DE TRAINS

Le nombre total d'accidents de trains s'élève en 1943 à 965, inférieur à celui de 1940 (1171) mais supérieur à ceux de 1941 (884) et 1942 (799).

Le graphique 4 qui rapporte les accidents de trains aux millions de Km/trains accuse les mêmes variations :

4,46 accidents par million de Km/trains en 1940
3,62 - do - en 1941
3,43 - do - en 1942
3,95 - do - en 1943

La situation semble donc s'être légèrement aggravée, ce qui ne pourrait surprendre étant donné l'accroissement des difficultés d'exploitation de toute sorte, conséquences de l'état de guerre et de l'usure anormale du matériel et des installations. Mais nous verrons dans un instant qu'en fait, si les accidents de trains ont été relativement nombreux, ils n'ont du moins jamais été très graves et n'ont causé au total que peu de victimes.

La statistique générale (tableau IV) fait apparaître les diverses natures d'accidents de trains

Les 965 accidents en question se décomposent en :

269 collisions (28 %) ⁽¹⁾
655 déraillements (68 %) ⁽¹⁾
41 dérives (4 %) ⁽¹⁾

Parmi les 269 collisions, le plus grand nombre (204) s'est produit en gare; le plus souvent, il s'agit d'incidents au cours de manœuvres et une partie notable de ces incidents doivent être attribués aux difficultés d'exploitation actuelles (réductions d'éclairage imposées par la défense passive, fatigue du personnel, etc.).

Sur 655 déraillements, 413 se sont produits en gare; là encore, il s'agit

(1) Cette proportion était déjà la même en 1941 et en 1942.

surtout d'incidents de manœuvres imputables à des causes du même ordre que pour les collisions. Les 242 déraillements en pleine voie sont, pour 127 d'entre eux, imputables à des causes matérielles résultant elles-mêmes des difficultés nées de la guerre (ruptures d'essieux par suite du manque de produits de graissage, usure du matériel roulant). Nous reviendrons plus en détail à la fin du présent rapport sur la question des chauffages de boîtes et ruptures d'essieux.

ACCIDENTS DE TRAINS AYANT CAUSE DES MORTS -

Les accidents de trains ont, en 1943, causé la mort de 25 voyageurs et de 29 agents (il est rappelé que les victimes des accidents imputables à l'état de guerre ne sont pas comprises dans ces chiffres).

Le nombre de voyageurs tués est notablement inférieur à ceux de 1942 (39), 1941 (85) et 1940 (114). Il est même inférieur à la moyenne correspondante des dix années précédant la guerre (supérieur toutefois à ce chiffre si l'on excepte l'année 1933, où s'était produit le très grave accident de Lagny, causant à lui seul 201 victimes).

Au contraire, le nombre d'agents tués dans les accidents de trains est plus élevé en 1943 (29 agents tués) que dans les années précédentes (14 en 1942, 17 en 1941, 14 en 1940).

Quant au nombre des accidents de trains ayant causé des morts, dont la liste fait l'objet du Tableau III, il s'élève en 1943 à 32, alors qu'il n'atteignait que 23 en 1942 et 18 seulement en 1941.

Dans l'ensemble, on observe donc en 1943, par rapport aux deux années de guerre précédentes, à la fois une diminution notable du nombre des voyageurs tués, une augmentation du nombre d'agents tués, et une augmentation du nombre des accidents correspondants. La situation peut se résumer ainsi : les accidents de trains ayant causé des morts ont été plus nombreux en 1943, mais

aucun d'entre eux n'a eu de conséquences très graves et, au total, la sécurité des voyageurs s'est trouvée de ce fait assurée dans des conditions très satisfaisantes.

Comment faut-il interpréter ces résultats qui peuvent surprendre si l'on considère les difficultés nombreuses inhérentes à l'état de guerre, le trouble fréquent de la circulation, les destructions d'installations, etc...?

Le fait qu'il n'y a pas eu en 1943 d'accidents graves doit-il être seulement attribué au hasard ou bien peut-on admettre que le risque d'accident grave était plus faible, en raison même des circonstances ?

Sans doute les trains de voyageurs ont été en 1943 beaucoup moins nombreux qu'en période normale (80 millions de Km/trains contre 284 millions en 1938), les vitesses pratiquées ont été également inférieures (limitation générale à 100 Km/h. depuis le début des hostilités), et dans une certaine mesure ces deux facteurs ont contribué à rendre moins probable un accident grave.

On peut admettre aussi que la suppression des "pointes" en ce qui concerne la circulation des trains de voyageurs, ceux-ci n'étant plus aux périodes de fêtes doublés ou triplés comme ils l'étaient en temps de paix, a eu une influence favorable sur la sécurité. Il n'est pas douteux en effet que la mise en marche de nombreux trains supplémentaires, aux périodes de grande affluence de voyageurs, entraînant parfois un certain désheurement des circulations et au total une perturbation plus ou moins profonde du service s'est trouvée à plusieurs reprises à l'origine d'accidents très graves.

Par contre, le nombre des voyageurs-kilomètres a été très supérieur aux chiffres des années de guerre précédentes : 1942, 1941 ou 1940, et égal aux chiffres des plus fortes années d'avant-guerre.

Il paraît difficile de tirer des chiffres en cette matière des déductions très précises, mais il est un fait certain, c'est que, dans l'ensemble, la sécurité a été assurée dans des conditions remarquables, compte tenu des graves

difficultés de l'heure présente, ce qui est tout à l'honneur d'un personnel dont, au reste, l'éloge n'est plus à faire.

ACCIDENTS AUX PASSAGES A NIVEAU -

Le graphique C indique le nombre annuel d'accidents aux PN, de 1929 à 1943, non compris les accidents de piétons ayant emprunté les portillons ou les PN non gardés et les avaries de barrières par des véhicules (les accidents de piétons sont dus à l'imprudence des victimes : ils ont été au nombre de 121 en 1943, contre 89 en 1942 ; quant aux avaries de barrières, il en a été constaté 1399 en 1943, contre 1022 en 1942).

PN non gardés -

Le graphique montre que le nombre des accidents aux PN non gardés est resté sensiblement stationnaire, de l'ordre de 30 à 45 accidents par an, malgré l'augmentation du nombre des PN non gardés qui sont passés de 5035 en 1929 à 8345 en 1943 comme conséquence de l'extension des suppressions de barrières.

Cette situation est certainement due à la réduction de la circulation routière au cours des trois dernières années, et également aux soins apportés à l'amélioration des conditions de visibilité aux abords des PN.

PN gardés -

Le nombre des accidents aux PN gardés a diminué assez nettement de 1930 à 1939 ; de l'ordre d'une centaine vers 1930, il est passé à 80 dans les années qui ont précédé immédiatement la guerre.

La diminution est beaucoup plus accusée en 1940, 1941 et 1942, et ceci est évidemment dû à la réduction de la circulation routière. Par contre, le chiffre de 1943 (92 accidents) est plus élevé. Mais il convient de noter que ce chiffre n'est pas exactement comparable à ceux des années précédentes. En effet, le Service Central des Installations Fixes reçoit maintenant un rapport sur chaque accident de PN, ce qui a conduit à redresser certaines omissions

de la statistique S.N.C.F. Ces rapports ont par ailleurs permis de mieux déterminer les causes des accidents correspondants, qui s'établissent comme suit :

- Plus de la moitié des accidents aux PN gardés sont dus à des fautes des agents chargés du gardiennage :

33 accidents sur 58, soit 56 %, en 1942,
51 - - sur 92, soit 55 %, en 1943.

Le plus généralement, aux PN à barrières normalement fermées, les gardes ont ouvert les barrières devant les trains, même si ceux-ci étaient annoncés.

Aux PN à barrières normalement ouvertes, les gardes ont abandonné les PN barrières ouvertes, ou n'ont pas fermé les barrières 5 minutes avant l'heure de passage des trains conformément à certaines réglementations, ou ont fermé les barrières trop tard.

Pour améliorer la situation en ce qui concerne cette cause d'accidents, on ne voit guère qu'une intensification de l'instruction et de l'éducation des gardes. Il y a d'ailleurs lieu de remarquer qu'un grand nombre de ces accidents (70 % en 1942, 50 % en 1943) sont imputables à des gardes non titulaires.

- Les accidents, toujours aux PN gardés, dus à l'imprudence des usagers sont fréquents :

16 accidents en 1942, soit 27 %,
27 - - en 1943, soit 29 %.

Ils résultent, pour la majorité, de l'enfoncement ou du franchissement des barrières, suivi de collision.

- Les autres causes des accidents aux PN gardés, qui correspondent à environ 15 % des accidents, sont des causes diverses telles que : fautes d'agents (exploitation ou traction) lors de la mise en marche de trains extraordinaires (8 %), non fonctionnement des avertisseurs automatiques (2 %), etc...

AUTRES ACCIDENTS -

Comme les autres années, ce sont les accidents autres que les accidents de trains qui de beaucoup font au total le plus de victimes (487 voyageurs

et étrangers, et 167 agents, contre 25 voyageurs et 29 agents pour les accidents de trains). Il s'agit surtout d'accidents individuels, résultant le plus souvent de l'imprudence des victimes elles-mêmes.

En ce qui concerne les agents, le nombre de 167 tués est du même ordre que ceux des années précédentes (163 en 1942 et 175 en 1941). Les accidents correspondants font l'objet d'examen détaillés par les Commissions de sécurité du personnel, dont l'activité s'est poursuivie et il est possible de confirmer ce qui a été dit dans le précédent rapport annuel : le nombre d'agents tués par accidents individuels est nettement inférieur à ce qu'il était 10 ans plus tôt (voir le graphique D), et l'on peut admettre que ce résultat favorable est dû à l'action préventive exercée dans ce domaine par tous les services.

Par contre, le nombre des victimes d'accidents individuels, autres que des agents, a sensiblement augmenté :

342 tués en 1941,
343 - 1942,
487 - 1943,

alors que ce nombre s'échelonnait entre 200 et 250 dans les années qui ont précédé la guerre. Cette augmentation est certainement due, elle aussi, à l'état de guerre et aux difficultés qui en résultent, notamment à l'obscurcissement.

D'une manière générale, il n'est pas douteux que les préoccupations de toute sorte sont de nature à diminuer chez les individus le souci de leur propre sécurité et nous sommes malheureusement à peu près sans action sur un tel état de choses. On peut espérer seulement que le retour aux conditions normales de vie amènera une sensible amélioration de cette situation.

CAUSES SYSTEMATIQUES D'ACCIDENTS DE TRAINS -

Pour tenter une action préventive à l'égard des accidents, il n'est pas seulement nécessaire d'en constater le nombre, il faut surtout en déterminer les causes et particulièrement les causes "systématiques", c'est-à-dire celles

qui se reproduisent souvent et sont susceptibles de ce fait de peser lourdement dans le bilan d'ensemble de la sécurité.

L'examen du Tableau III - Accidents ayant causé des morts - montre que deux sortes d'accidents se répètent fréquemment : sur 32 accidents au total, il s'est produit en effet 9 réceptions de trains sur voie occupée et 7 rattrapages.

Réceptions sur voie occupée -

En ce qui concerne la première cause d'accidents, il convient de distinguer ceux qui affectent des trains de voyageurs et peuvent avoir des conséquences graves, et ceux qui n'intéressent que des trains de marchandises et ne provoquent le plus souvent que des dégâts matériels.

Il s'était produit en 1941, à Paris-Austerlitz, un accident grave au cours de la réception d'un train de voyageurs et la Commission Supérieure des accidents avait conclu à la nécessité d'améliorer ou de généraliser les installations propres à faciliter aux aiguilleurs les vérifications qu'ils ont à faire avant d'autoriser la réception d'un train (voir à ce sujet le précédent rapport annuel). Mais il faudra attendre la fin des hostilités pour réaliser certaines de ces installations telles que des zones isolées de protection des croisements ou des voies.⁽¹⁾

La réception de trains de marchandises sur les faisceaux de voies de service pose un problème qui n'est pas nouveau et auquel il est difficile de donner une solution tout à fait satisfaisante. Il ne saurait en effet être question d'établir des circuits isolés sur toutes les voies de service de nos grandes gares ainsi que cela existe, ou est prévu, pour les voies "voyageurs".

(1) Les difficultés actuelles d'approvisionnement en piles nous ont d'ailleurs conduits à envisager la mise hors service, provisoire, de certaines de ces installations existantes.

Il faut donc se contenter, pour assurer la sécurité, de l'obligation morale faite aux agents de vérifier que la voie de réception est libre et que les aiguilles - généralement manœuvrées à pied d'oeuvre - occupent la bonne position. Les quelques accidents qui se sont produits en 1943 et au cours des années précédentes ne nous paraissent pas autrement inquiétants, du moins pour l'avenir, d'une part, parce que l'une des causes déterminantes de ces accidents, la réduction de l'éclairage imposée par la Défense Passive, est évidemment passagère ; d'autre part, du fait que les incidents dont il s'agit n'affectent en temps normal que les trains de marchandises proprement dits à l'exclusion de tous transports de personnes (trains militaires, trains de permissionnaires, etc...).

Rattrapages -

Les rattrapages de trains ont déjà fait l'objet dans le précédent rapport d'un paragraphe spécial. L'importance de cette nature d'accidents mérite qu'on s'y arrête, cette année encore.

Le tableau ci-dessous donne le nombre d'incidents de ce genre qui se sont produits en 1943 et au cours des quelques années précédentes.

2e semestre 1940 - 53 rattrapages dont 28 en block automatique,	
Année 1941 - 42	23 d°
- 1942 - 25	15 d°
- 1943 - 59	32 d°

En dépit des vigoureuses campagnes menées à plusieurs reprises, la situation, qui s'était assez nettement améliorée en 1942, s'est donc de nouveau aggravée en 1943.

Une telle situation, si elle se prolongeait, ne laisserait pas d'être très inquiétante si l'analyse détaillée de tous ces incidents, grâce aux fiches de rattrapages dont l'établissement avait été prescrit dès 1940, ne permettait d'en déceler les causes véritables et de mettre en évidence le caractère passager de la plupart d'entre elles.

Un rattrapage est en effet, le plus souvent, le tamponnement d'un train arrêté par un train suivant qui a pénétré en marche à vue dans le canton occupé.

Il convient donc que la queue du premier train soit aussi visible que possible. A cet effet, la signalisation normale d'un train comporte la nuit trois signaux : un signal de queue et deux lanternes de côté donnant chacun un feu rouge.

Or ces signaux sont actuellement occultés très sévèrement et leur visibilité est très réduite de ce fait. De plus, les difficultés d'approvisionnement en lanternes d'une part, la nécessité d'économiser le pétrole d'autre part, nous ont amenés à autoriser les Régions à supprimer totalement ou partiellement les lanternes de côté des trains circulant sur les lignes autres que celles équipées en block automatique⁽¹⁾. Enfin dans les circonstances actuelles, de nombreux wagons étrangers ne comportant pas de porte-signaux circulent sur nos lignes et le signal de queue doit alors être fixé par des moyens de fortune ; parmi ceux-ci l'accrochage au crochet de traction conduit à des résultats très mauvais à cause de l'obliquité donnée à la lanterne.

Il est donc certain que la signalisation défectueuse de la queue des trains imputable aux difficultés présentes, est de nature à augmenter les risques de rattrapages.

D'autre part, l'observation de la marche à vue par les mécaniciens, en dépit des nombreuses recommandations qui leur ont été faites, doit également être attribuée pour partie, aux conditions anormales d'exploitation. L'analyse des fiches de rattrapages montre en effet que le plus grand nombre de ceux-ci se sont produits sur le Nord (25 pour un total de 59), c'est-à-dire sur la Région où les pénétrations en canton occupé ont été les plus fréquentes en raison des désastreux et condensations de trains, et où, par ailleurs, les conséquences de l'état de guerre se sont fait le plus durement sentir. Et il

(1) Toutefois, cette mesure a dû être rapportée sur les lignes à block manuel "Nord", block particulièrement permicif, en raison de la fréquence des rattrapages qui s'y sont produits. L'obligation de signaler par trois feux la queue des trains a été rétablie sur ces lignes, mesure qui a nécessité des mutations de signaux entre Régions.

faut bien admettre que la vigilance d'un agent peut être plus ou moins ébranlée par les risques de toute sorte auxquels il est constamment soumis : alertes, mitraillages, bombardements, etc...

Au total, il semble donc raisonnable d'espérer qu'avec le retour à des conditions normales d'exploitation : bonne visibilité des signaux, régularité de la circulation, vigilance des mécaniciens, la question des rattrapages de trains qui devra continuer à être suivie de très près, cessera d'être préoccupante.

Chauffages - Ruptures d'essieux -

Il s'agit là d'une catégorie d'incidents qui, plus nettement encore que les précédents (rattrapages) sont imputables aux conditions précaires actuelles d'exploitation des chemins de fer. A ce titre, il semblerait donc assez peu justifié d'en faire une analyse détaillée. Cependant, ces incidents ont retenu particulièrement notre attention non pas en raison de leurs causes, sur lesquelles nous sommes à peu près sans action tant que durera l'état de guerre : manque de matières de graissage, fatigue anormale du matériel, mais en raison de l'extrême gravité des conséquences qu'ils peuvent avoir. Le chauffage d'une boîte peut en effet entraîner la rupture d'un essieu et le désaillement du véhicule en pleine voie, d'où, sur les lignes à double voie, risque de prise en écharpe par un train croiseur, et si celui-ci est un train de voyageurs le nombre des victimes peut être très élevé.

A vrai dire, malgré le nombre relativement grand des incidents de cette nature, nous n'avons pas eu jusqu'à présent à déplorer d'accident très grave. Ainsi, en 1943, aucune rupture d'essieu ne figure sur la liste des accidents ayant causé des morts.

Le tableau ci-après indique pour une année d'avant-guerre (1938) et pour les années 1941, 1942, 1943 le nombre de chauffages de boîtes et le nombre de ruptures de fusées constatées sur l'ensemble du matériel voyageurs, G.V.

et P.V.), les chiffres étant d'une part donnés en valeur absolue, d'autre part rapportés aux éléments du trafic.

Année	Nombre de chauffages	Nombre de ruptures de fusées (en millions)	Nombre de chauffages par millions de Km/tr	Nombre de ruptures de fusées par millions de Km/trains
1938	21.598	87	443	49
1941	40.297	210	244	165
1942	50.486	192	233	216
1943	56.946	215	244	234
				0,20
				0,86
				0,82
				0,88

Ces chiffres montrent - ce qui était à prévoir - que la situation est devenue beaucoup plus mauvaise pendant les années de guerre. Dès qu'elle s'est manifestée, cette situation a retenu l'attention des Services intéressés qui ont recherché les moyens, d'une part de diminuer le nombre des chauffages (ou du moins d'en limiter l'augmentation) et, d'autre part, d'empêcher que ceux-ci se transforment en ruptures d'essieux.

Certaines mesures ont été prises pour réduire dans la mesure du possible les risques de chauffages. Parmi ces mesures, la principale est l'abaissement de la vitesse-limite des trains de messageries (90 Km/h au lieu de 100 Km/h) et des trains de marchandises (60 Km/h au lieu de 70 ou 75 Km/h, et même 50 Km/h sur les grandes lignes électrifiées, la vitesse soutenue pratiquée en traction électrique étant de nature à rendre plus probables les chauffages). Nous citons également la suppression d'une majoration de charge autorisée précédemment pour certains wagons.

Mais de telles mesures ne pouvaient compenser le défaut de graissage et la fatigue croissante du matériel, aussi n'est-il pas surprenant que le nombre de chauffages n'ait cessé d'augmenter de 1941 à 1942 et de 1942 à 1943.

Devant cette augmentation inévitable, il importait du moins d'en atténuer les conséquences et, à cet effet, de renforcer les moyens mis en oeuvre pour accélérer, à temps, un chauffage, de manière à éviter la dangereuse rupture

d'essieu en pleine voie. Un certain nombre de mesures ont été prises dans ce sens, telles que :

- visites supplémentaires de trains et limitation du parcours maximum entre deux visites successives ;
- organisation de la surveillance au passage des trains par les agents de l'Exploitation ; dans ce but, ralentissement imposé dans certaines gares désignées ;
- moyens mis à la disposition des gares pour provoquer l'arrêt d'urgence d'un train lorsqu'un chauffage est constaté.

Sur ce dernier point, il convient de noter l'initiative prise par la Région du Sud-Ouest, et étendue par la suite à d'autres Régions, de doter un grand nombre de gares, sur les lignes importantes, de "batteries Ruggieri", sorte de détonateurs électriques que l'agent sédentaire peut déclencher au passage des derniers véhicules d'un train dans lequel un chauffage est observé, attirant ainsi l'attention du conducteur d'arrière, lequel pourra à son tour provoquer immédiatement l'arrêt. (Cette organisation a fait l'objet d'un article dans la Revue Générale des Chemins de Fer n° 1 de 1943).

Au total, il est permis de penser que ces différentes dispositions n'ont pas été sans effet puisque, tandis que le nombre de chauffages ne cessait d'augmenter depuis 1941, le nombre de ruptures de fusées - qui seul intéresse directement la sécurité - restait sensiblement stationnaire.

° ° °

MESURES PRISES EN CAS DE DERAILLEMENT EN PLEINE VOIE

L'examen de ceux des accidents de trains qui sont la conséquence directe de l'état de guerre : coupures de voies, déraillements à la suite d'actes de malveillance, etc... n'entre pas dans le cadre du présent rapport et, ainsi qu'il a été dit, les chiffres des divers tableaux et graphiques (hormis la statistique générale : tableau IV) ne les comprennent pas.

Cependant les Services intéressés se sont préoccupés de ces accidents pour tenter tout au moins d'en atténuer les conséquences. Ainsi, de même que dans le cas de ruptures d'essieux, il est arrivé à maintes reprises sur des lignes à double voie, que des véhicules déraillés à la suite d'un acte de négligence obstruent la voie voisine et soient pris en écharpe par un train croiseur. Il se pose alors une question de protection de l'obstacle, laquelle pour être efficace, doit être aussi rapide que possible. De plus, il y a évidemment le plus grand intérêt à ce que les services de secours puissent, en pareil cas, être alertés dans le moindre délai.

Il a été prévu, en conséquence, que le mécanicien devrait, en cas de déraillement obstruant les deux voies principales, avertir à l'aide du sifflet de la machine, et en utilisant un code convenu, que la voie voisine est obstruée. De plus, les machines appelées à circuler sur certaines lignes particulièrement exposées ont été dotées de torches à flamme rouge permettant à l'agent chargé d'assurer la protection à l'avant de signaler de loin la présence de l'obstacle.

Ces mesures ont été mises en application depuis peu, et il y a lieu de penser qu'elles permettront d'éviter quelques accidents graves.

ANNEXE AU RAPPORT
SUR LES ACCIDENTS D'EXPLOITATION

CONFIDENTIEL

Accidents de trains très graves (plus de 5 morts), imputables
à l'état de guerre (malveillance, bombardements, mitraillages)

Années 1941 à 1943

Date	L i e u	Nombre de morts			
		Agents	Voyageurs	Autres	Total
	- 1941 -				
	N é a n t				
	- 1942 -				
16 Avril 1942	Moult-Argence (O)			30	30
1er Mai 1942	Moult-Argence (O)			10	10
	- 1943 -				
31 Janvier 1943	Mehun-s/Yèvre (SO)			6	6
17 Avril	Picquigny (N)	1		23	24
30 Avril	Entre Oissel et Pont de l'Arche	1	5		6
1er Juillet	Hachette (N)		10		10
29 Juillet	Beaucourt-Hamel (N)		50		50
24 Août	Entre Bengy et Avord (SO)		11		11
15 Septembre	Romilly (E)	4		7	11
6 Octobre	Varenne-le-Grand (SE)	4	37	1	42
31 Octobre	Tournus (SE)		11		11
16 Novembre	Jeugny (E)	5			5
28 Novembre	Tencin (SE)	6	1		7
2 Décembre	Entre La Fère et Versigny (N)	2	5		7
15 Décembre	Villevert-Neuville (SE)	2	4		6
22 Décembre	Vercheny (SE)			12	12

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

3ème Division

TABIEAU I

1929 à 1943

ACCIDENTS D'EXPLOITATION

Accidents d'Exploitation

1944.

Année	Nombre d'accidents					Nombre de victimes													Eléments du trafic		Nombre :		
	de TRAINS	aux P.N.	autres	Total		Accidents de TRAINS				P.N.	Autres accidents				TOTAL	Train/km (millions)	Voyag./km (millions)	d'accidents de trains par 1.000.000 de Tr./km.	de voyageurs tués dans les accidents de trains par milliard de Voy./km.	de tués aux P.N. par 1.000.000 de Tr./km.			
						Voyageurs		Agents			Voyageurs et étrangers		Agents										
						Tués	Blés.	Tués	Blés.		Tués	Blés.	Tués	Blés.									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22		
1929	440	452	2537	3429	-	573	11	13	212	129	483	1627	399	18714	1107	21056	455	28.166	0.96	-	0.46		
1930	427	648	3029	4104	35	376	29	435	217	154	372	1322	379	16259	1249	18700	468	29.211	0.91	1,21	0,46		
1931	612	410	2841	3863	10	95	19	350	189	162	359	1258	306	15216	1072	17243	453	28.967	1,35	0.34	0.41		
1932	440	541	2256	3237	23	152	12	128	179	128	333	1177	231	16510	957	18223	425	25.624	1.03	0.89	0.42		
1933	544	345	1849	2738	245	509	19	269	175	98	326	1125	250	14792	1190	16891	423	26.657	1.29	9.19	0.41		
1934	541	350	3805	4696	16	201	5	120	190	121	256	708	229	6031	886	7302	414	23.362	1.31	0,69	0,46		
1935	570	343	1525	2438	9	143	14	93	172	83	191	500	225	4236	783	5138	413	22.542	1,38	0,39	0,41		
1936	880	311	1784	2975	20	171	9	92	169	93	236	585	199	2799	802	3833	428	23.284	2.05	0.87	0,39		
1937	876	412	1350	2638	61	203	15	118	172	143	257	593	264	2122	769	3179	450	26.983	1.95	2.26	0.38		
1938	660	336	1117	2113	12	104	17	86	186	154	219	372	201	1723	635	2439	443	22.050	1.49	0.54	0.42		
1939	632	270	1064	1966	80	231	1	102	152	162	287	1690	141	1544	647	3729	381	20.527 ⁽¹⁾	1.66	3.88	0.39		
1940	1171	166	1426	2763	114	268	14	474	99	116	462	2114	141	1634	802	4606	262	17.098 ⁽¹⁾	4.46	6.68	0.37		
1941	884	161	955	2000	86	428	17	61	103	54	342	225	175	279	723	1047	244	17.471 ⁽¹⁾	3.62	4.93	0.42		
1942	799	165	918	1882	39	170	14	71	119	36	311	279	163	213	646	769	233	23.125 ⁽¹⁾	3.43	1.69	0.51		
1943	965	250	1227	2442	25	188	29	60	143	124	487	391	166	273	850	1036	244	28.276 ⁽¹⁾	3.95	0.88	0.58		

OBSERVATIONS

23

1929 à 1938 - Chiffres des statistiques U.I.C.

1939 - 1940 - Renseignements incertains et incomplets
(il manque en particulier les chiffres concernant la Région EST pour les périodes : du 1.1.39 au 1.5.39, du 1.12.39 au 31.12.39, du 14.2.40 au 25.7.40)

1941 à 1943 - Chiffres de la statistique S.N.C.F.

Col. 2 - Sont comptés comme accidents de train : les collisions, déraillements et dérivés (Statistique U.I.C. col. 11, statistique S.N.C.F. col. 3 rubriques 1 à 7)

Col. 4 - Statistique U.I.C., col. 16.

Statistique S.N.C.F. col. 19, rubriques 8 à 12, 14 et 15.

Col. 12-13 - 1929 à 1938 - Ces chiffres sont ceux des statistiques U.I.C. col. 18+21, 24+27, déduction faite des chiffres des col. 10 et 11 ci-dessus.

1941 à 1943 - Statistique S.N.C.F. rubriques 8 à 12, 14 et 15 col. 22+24, 23+25.

(1) Les chiffres de la colonne 19 ne comprennent pas les militaires français ou allemands.

ACCIDENTS TRÈS GRAVES (plus de 5 morts)

Année	Date	Lieu	Nombre de morts	Circonstances et causes de l'accident
1929	- Néant -			
1930	11 Avril	LAISSEY (S.E.)	8	Déraillement d'un train spécial (troupes). Voie coupée pour travaux. Chantier non couvert réglementairement.
	31 Mai	MONTEREAU (S.E.)	8	Déraillement du train 27. Présence d'un lorry sur la voie.
	29 Octobre	LIGNEUX (S.O.)	16	Déraillement du train 75. Déformation de la voie.
1931	19 Mars	ETAMPES (S.O.)	10	Une voiture du train 23 a déraillé en franchissant l'aiguille 21 du Poste A. Cause probable: fermeture prématurée du carré 611 et manœuvre de l'aiguille 21 sous le train par l'aiguilleur.
1932	17 Janvier	St-JUST-en- CHAUSSEE (Nord)	11	Déraillement du train 21. Décalage d'un essieu d'une voiture.
	16 Octobre	CERENCES (Ouest)	8	Tamponnement du train 5201 en manœuvre, par le train 3426. Inobservation du disque fermé.
	16 Décembre	MAURY (S.O.)	7	Tamponnement à un P.N. Barrière enfoncée par une auto.
1933	14 Juin	BLOTTHEREAU (S.O.)	14	Déraillement du train 141. Ralentissement non observé sur un chantier de travaux.
	24 Octobre	EVREUX (St-HELLIER) (Ouest)	36	Déraillement du train 354 remorqué par une "Mountain", sur un chantier de souf- frage.
	23 Décembre	LAGNY (Est)	201	Rattrapage du train 55 par train 25.
1934	12 Août	AVIGNON (S.E.)	7	Déraillement du train SM - Excès de vi- tesse à l'entrée en gare.
1936	23 Septembre	LOURDES (S.O.)	16	Tamponnement du train 148 - Erreur de cantonement téléphonique.

Année	Date	Lieu	Nombre de morts	Circonstances et causes de l'accident
1937	13 Mars	CHATEAUNEUF-sur-CHER (S.O.)	13	Déraillement du train 83 - Arbre tombé sur la voie.
	10 Juillet	LE MANS (Ouest)	9	Tamponnement du train 1645 - Inobservation de la marche à vue.
	29 Juillet	VILLENEUVE-St-GEORGES (S.E.)	29	Déraillement du train 1017. Modification de l'aiguille alors que le train allait s'engager sur la bifurcation.
	20 Septembre	VARS (S.O.)	7	Tamponnement du train 10026 par train 26. Reddition de voie irrégulière en block par appareils.
1938	27 Février	RANDONNAIL-IRAI (Ouest)	7	Collision d'autorails en voie unique. Non fonctionnement des freins de l'un des autorails qui n'a pu s'arrêter pour croiser.
	25 Avril	NOYANT-MEON (Ouest)	7	Tamponnement à un P.N. d'un autocar par 2ème train 781.
	13 Septembre	VINÇA (S.O.)	6	Tamponnement à un P.N. d'un autocar par un autorail.
1939	13 Mars	CHATEAURoux (S.O.)	19	Déraillement du train 67 (Boeuf échappé en gare de Châteauroux).
	2 Septembre	LES AUBRAIS (S.O.)	35	Rattrapage des trains 10531 et 10541 par train 10585. Inobservation de la marche à vue.
	11 Septembre	SOULOSSE (Est) (BRANCOURT)	16	Rattrapage du train 15156 par train 15208. Pénétration irrégulière en canton occupé. Faute de sémaphoriste.
1940	6 Janvier	WISSOUS (S.O.)	8	Tamponnement du train 516 bis par le train 544 bis. Faute de cantonnement téléphonique et défaut de protection à l'arrière.

Année	Date	Lieu	Nombre de morts	Circonstances et causes de l'accident
1940 (Suite)	4 Mai	VALLON (S.O.)	33	Déraillement de l'express 426 sur pont miné par inondation.
	15 Mai	CALAIS (Nord)	15	Tamponnement train rempliment RPN 16 par matériel vide YA n° 6.
	18 Mai	MORIGNY (Nord)	30	Tamponnement train réfugiés 4299 par train 4207.
	31 Août	APPILEY (Nord)	15	Tamponnement train 1562 (réfugiés) par train 15555 (cantonnement assuré au moyen de signaux à main)
1941	2 Novembre	PARIS-AUSTERLITZ (S.O.)	21	Prise en écharpe d'une rame vide engageant le croisement par train de voyageurs 60.
	28 Décembre	LAVENTIE (Nord)	56	Collision des trains 2407/2402 - Voie unique. Départ sans ordre alors qu'un changement de croisement était accordé.
1942	24 Mars	SOUS-le-BOIS (Nord)	10	Déraillement du train 5750 (rupture de fusée d'essieu) et tamponnement des véhicules dérailés par un train ouvrier.
	14 Novembre	AILLY-sur-MOYE (Nord)	8	Tamponnement du train 2326 par train 434 (troupes d'occupation). (Inobservation de la marche à vue).
1943	- N é a n t -			

L/

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

3e Division

T A B L E A U III

Année 1943

Accidents de trains ayant causé des morts

Dates	Lieu de l'accident et Région	Circonstances de l'Accident	Nombre de morts		
			Voya-geurs	Agents	Autres
1/1	St-Denis (N)	Rattrapage du train 745 par le train 745 A	1	2	
7/1	Carcassonne (SO)	Voiture heurtée par train 4315 au cours de manoeuvres.			1
11/1	Croix-Fonsomme (N)	Rattrapage du train SF 805 par le train 4301			3
31/1	Tergnier (N)	Réception du train 2334 sur voie occupée		1	
7/2	Vaires-Triage (E)	Réception du train E. 153 sur voie occupée		1	
7/2	Vannes (O)	Déraillement du train 6743 (rail cassé)			1
11/2	La Folie (O)	Rattrapage du train 6502 par une rame en manoeuvres.			1
2/3	Laon (N)	Déraillement du train 6016 (manoeuvre intempestive d'aiguille)			1
7/3	Amiens (N)	Réception du train de troupes 4647 sur voie occupée.			2
11/3	St-Nazaire (O)	Collision sur voie unique des trains N 136 et N 171 (machines h.l.p.)		3	
23/3	Caen (O)	Réception d'un train de marchandises sur voie occupée.		2	
24/3	Quéménéven (O)	Tamponnement du train 6794 par le train Q.12 (machines h.l.p.)			1
9/4	Montpellier (SE)	Réception d'un train de marchandises sur voie occupée.		1	
14/4	Limoges-Bénédictins (SO)	Prise en écharpe du train 6108 par le train 1124	1		
15/4	Montluel (SE)	Rattrapage du train 6031 par le train 4509 - Collision des wagons déraillés par le train 5648.		3	

Dates	Lieu de l'accident et Région	Circonstances de l'accident	Nombre de morts		
			Voya-geurs	Agents	Autres
22/4	15 Les Eglisottes (SO)	Report Collision du train MV.4017 circulant à contre-sens avec une machine de secours.	2	13	10
27/4	L'Isle-Adam (N)	Prise en écharpe du train 7994 en manoeuvre par le train T.127.		3	
27/6	Marseille-St-Charles (SE)	Manoeuvre dirigée sur voie occupée		1	
30/7	Marseille-Blancarde (SE)	Rattrapage du train 935 par le train 927			2
8/8	Bouray-Marolles (SO)	Rattrapage du train 5024 par le train 4296			3
18/8	St-Vit (SE)	Déraillement du train D. 22 (affaissement de la voie)		1	
25/8	Saulnes (E)	Dérive de 14 w. en provenance de Redange (gare exploitée par la D.R.)		1	
8/9	Laboissière-Fécamp (N)	Rattrapage du train 5124 par le train 5300		2	
3/10	Aguessac (SO)	Réception du train 13080 sur voie occupée			1
10/10	Petit-Quevilly (O)	Réception d'une navette de Sotteville sur voie occupée.			1
22/10	Portes-Triage (SE)	Déraillement au cours de manoeuvres		1	
28/11	Noisay (SO)	Collision et déraillement des trains 379 et 5010 (chargement déplacé)	1	1	
2/12	Ligny-St-Flochel (N)	Réception du train 4612 sur voie occupée.	4		
15/12	Longueil-St-Marie (N)	Déraillement du train 5415 dirigé sur une voie en impasse.		2	
24/12	Plouarec-Carnac (O)	Déraillement du train A3 au cours de manoeuvres sur un embranchement allemand.		1	
25/12	Miramas (SE)	Collision du train 60 avec une machine h.l.p.		1	1
29/12	Pons (O)	Prise en écharpe du train 5931 en manoeuvre par le train 4948 (défaillance des installations)		1	
TOTAUX			7	29	18

S.N.C.F.

Service Central
du Mouvement

3ème Division

TABIEAU IV

1943

STATISTIQUE GENERALE DES ACCIDENTS ET INCIDENTS

Statistique Générale des Accidents et Incidents de Chemins de Fer.

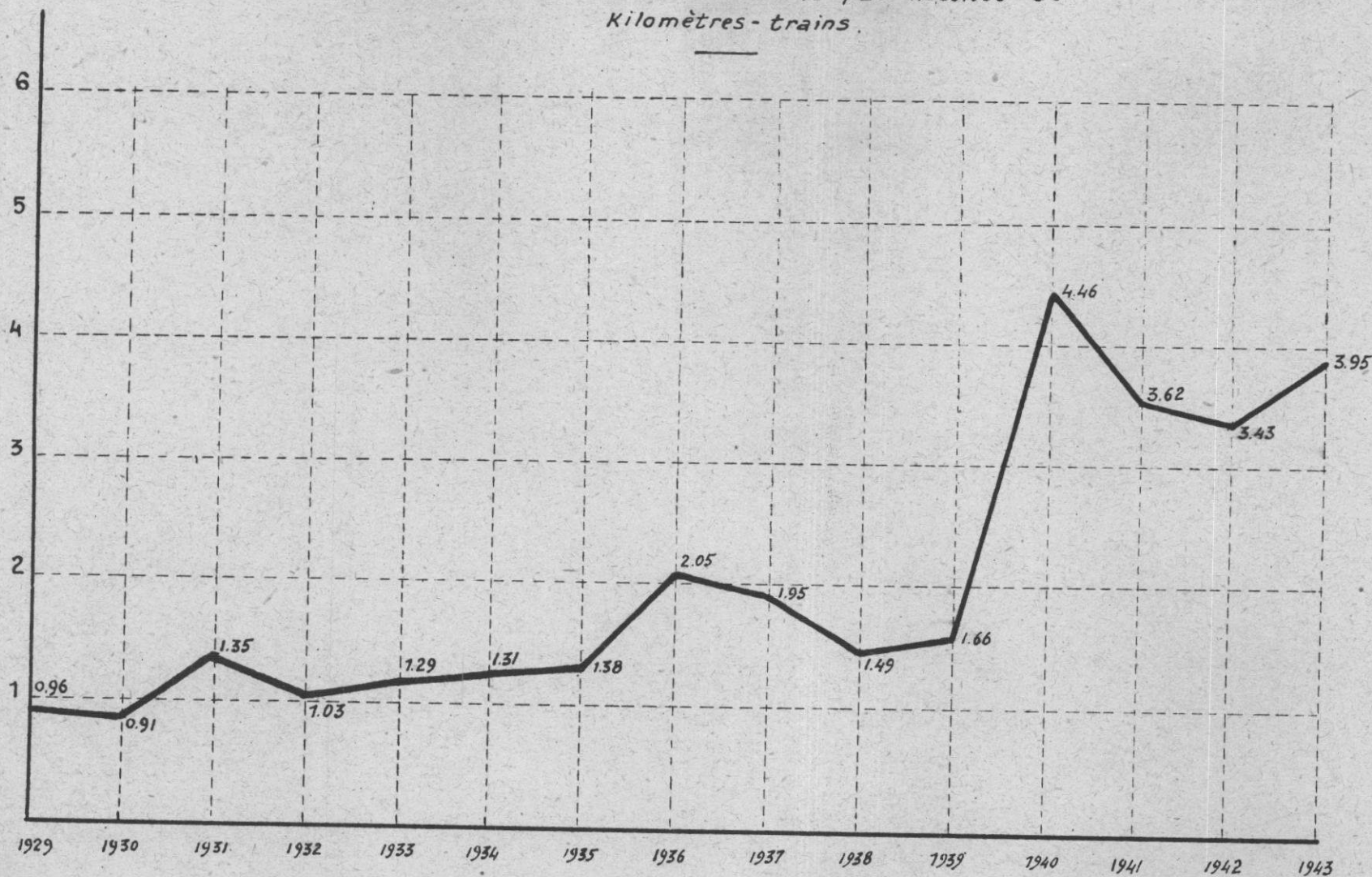
Année 1943

Causes imputables										Conséquences																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
Nature des Accidents et Incidents	N ^o de rubri- que	N ^o des accidents de nature	aux personnes					au matériel ou aux installations					Personnes atteintes par les accidents de la colonne 19																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
			inobservation des prescriptions réglementaires de la part des agents			Imprudence etc.	malveillance	matériel de transport		à l'état de guerre	aux circonstances atmosphériques (brouillard, inondations, intempéries, etc.)	à des causes indéterminées	Personnes atteintes par les accidents de la colonne 19		Personnes étrangères (compagnies ouvrières d'entreprises)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
			de l'exploit- ation	du matériel et Voie	de la Voie			agents per- sonnes	de traction autres lignes				autres	Agents		Voyageurs	Étrangers																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																											
Collisions de trains ou d'élé- ments de matériel roulant entre eux ou contre un obstacle fixe	1	52	19	29	6		1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					</

- Graphique A -

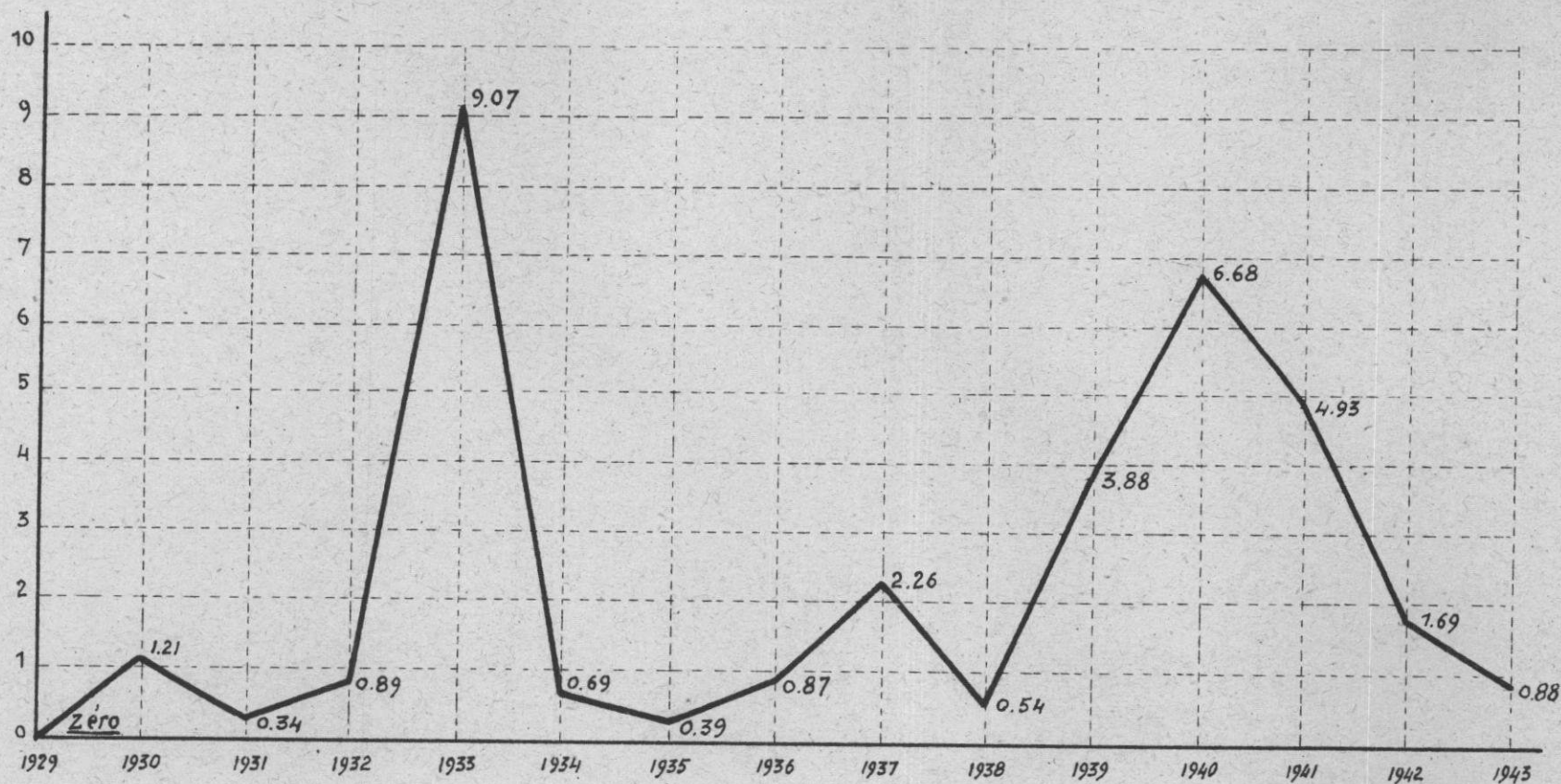
Accidents de trains

Nombre d'accidents de trains par 1.000.000 de
Kilomètres-trains.



Graphique B

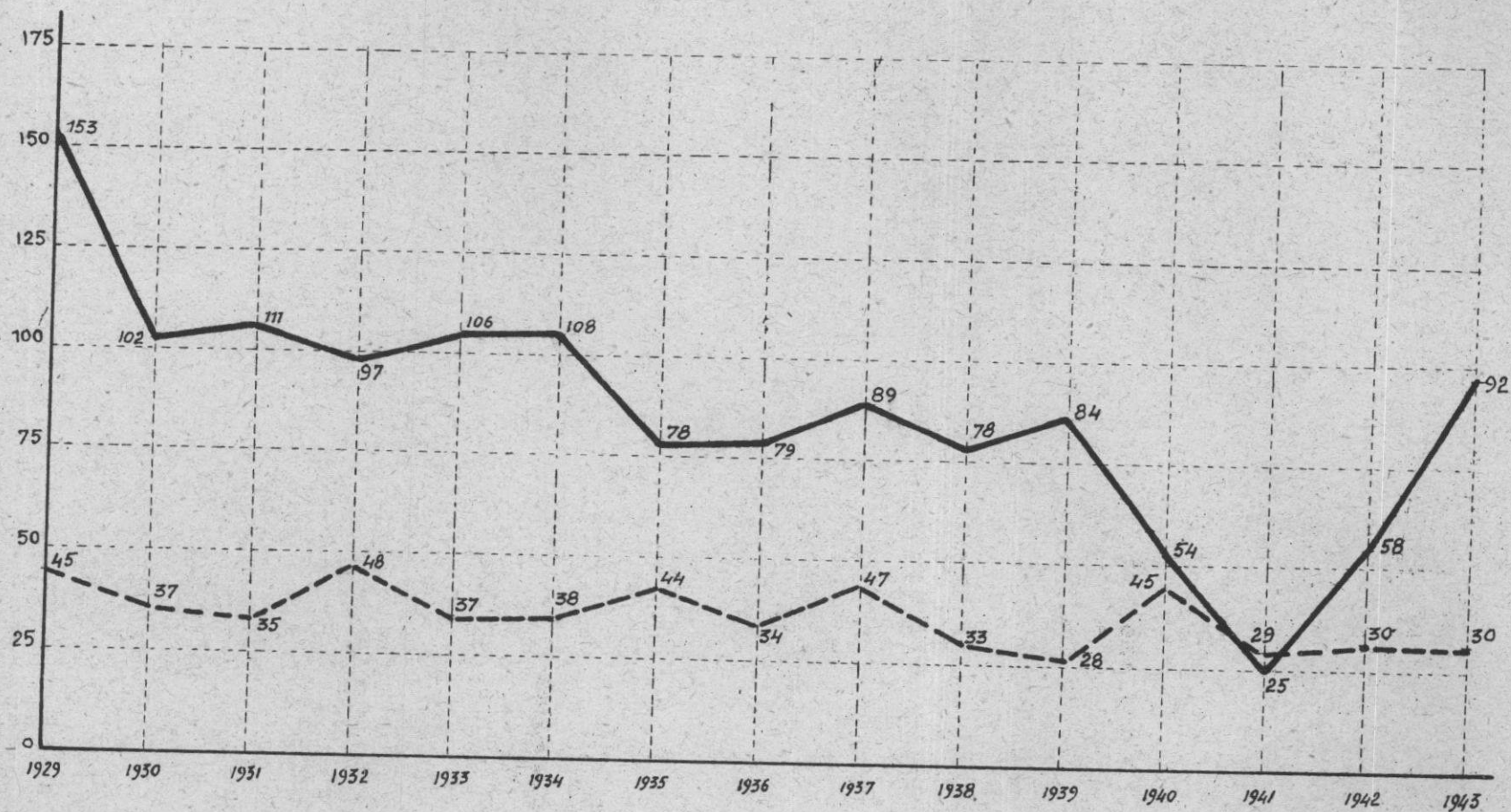
*Nombre de voyageurs tués dans des
accidents de trains par milliard de voyageurs-Kilomètres.*



- Graphique C -

Nombre d'accidents aux P.N.

(non compris les écrasements de piétons ayant emprunté les portillons
ou les P.N. non gardés.)

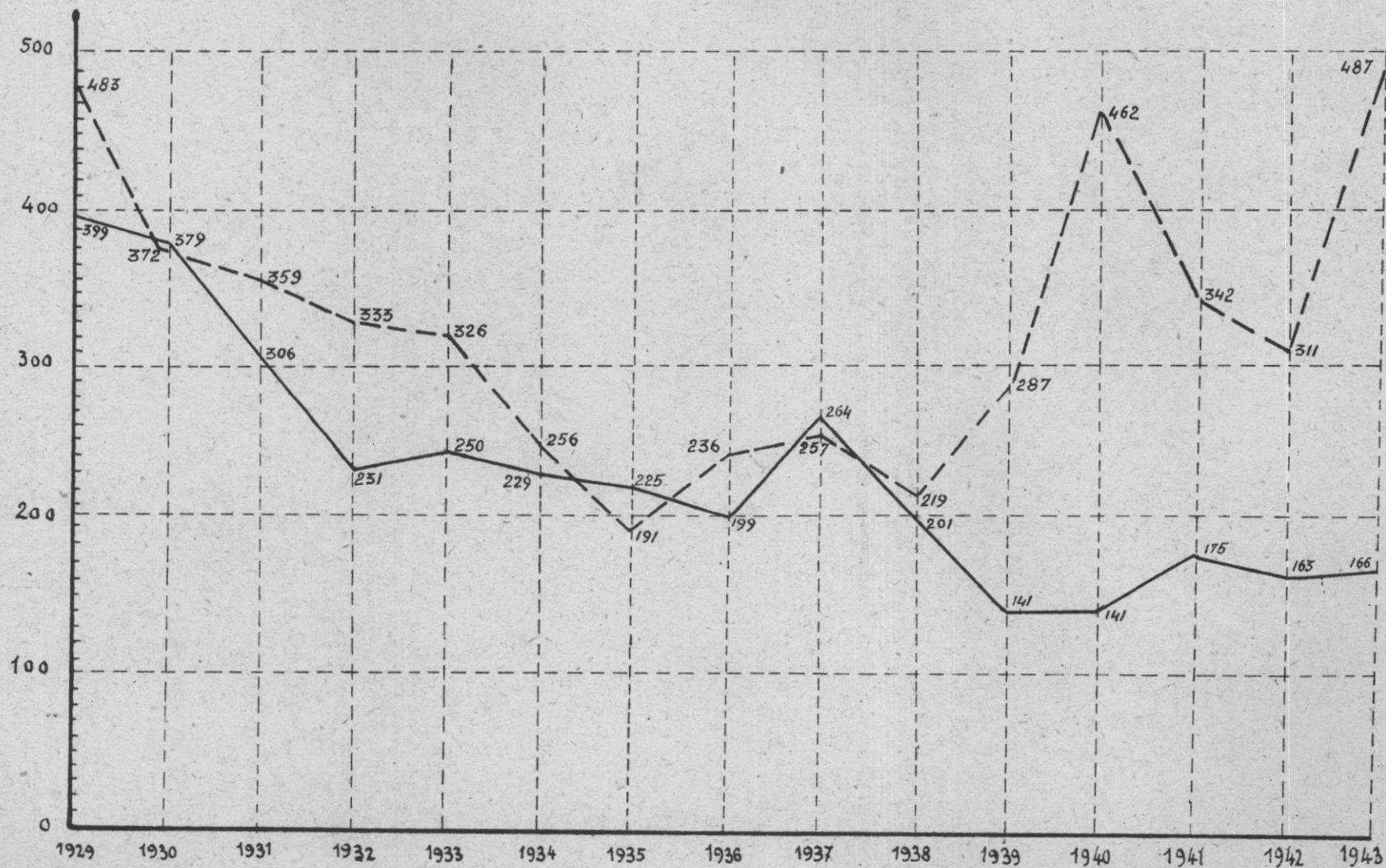


— P.N. gardés.

- - - P.N. non gardés.

- Graphique D -

Nombre de tués par "Autres accidents".



— Agents

- - - Etrangers à la S.N.C.F.