

429CM 8/11

**SOCIÉTÉ
NATIONALE**
des
**CHEMINS DE FER
FRANÇAIS**

INSTRUCTION GÉNÉRALE

SÉRIE M. — Affaires Générales N° 4
SÉRIE M. T. — Incidents et Accidents N° 1
SÉRIE V. B. — Affaires Générales N° 1

18439 Me

de Combe

Paris, le 3 avril 1939.

| |
|-----------|
| COL. |
| Nm. 15 |

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

Article 1. — Objet de l'Instruction.

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

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

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

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

Elle ne concerne pas :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il avise en outre, par dépêche :

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

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

Article 4. — Poste Régional d'Informations.

Dans chaque Région, il existe un Poste Régional d'Informations dont le fonctionnement fait l'objet de la Note Générale — Série M. — Affaires Générales n° 8 A⁸. Série M. T. — Incidents et Accidents n° 1 A¹. Série V. B. — Affaires Générales n° 2 A².

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

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

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

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

La gare centralisatrice doit :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ces renseignements, contrôlés et complétés par le Chef d'Arrondissement, sont transmis et confirmés au Service Central du Personnel dans les conditions fixées par la Note Générale Série M. — Affaires Générales n° 8 A³. — Série M. T. — Incidents et Accidents n° 1 A¹. — Série V. B. — Affaires Générales n° 2 A¹.

Article 7. — Moyens de transmission des avis.

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

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

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

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

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

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

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

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

ANNEXE

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

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

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

(2) Doit être considéré comme train, tout élément de matériel roulant comportant des moyens de propulsion effectuant un parcours suivant un horaire déterminé exactement ou non, mais consigné sur une feuille de marche, quelles que soient les voies parcourues.

(3) Les voies principales sont les voies affectées à la circulation des trains définies par les Règlements de Sécurité.

(4) Doit être considéré comme « manœuvre » tout mouvement commandé d'éléments de matériel roulant suivant un horaire non exactement déterminé et non consigné sur une feuille de marche, quelles que soient les voies parcourues. (Le mouvement de garage d'un train doit donc être considéré comme une manœuvre s'il n'est pas compris dans la marche du train.)

(5) Autres que ceux pouvant être rangés dans la catégorie B.

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

1867 17