

Circulaire n° 1 pour l'application
de la Note Générale

Série Adm - Affaires Générales n° 19-A-16

Série M - Affaires Générales n° 22-A-21

Série MT - Incidents et Accidents n° 3A3

Série JB - Affaires Générales n° 16-A-14

+

Rectificatif.

430 67 5/12

1333

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

CIRCULAIRE N° 1
POUR L'APPLICATION DE LA NOTE GÉNÉRALE
SÉRIE Adm. — Affaires Générales N° 19-A¹⁶
SÉRIE M. — Affaires Générales N° 22-A²¹
SÉRIE M.T. — Incidents et Accidents N° 3-A³
SÉRIE V.B. — Affaires Générales N° 16-A¹⁴

O

Paris, le 25 octobre 1940.

Col.

Nm.
87

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

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

La Statistique est établie à partir des « premiers avis » reçus par les P.R.I. qui reçoivent également des « messages téléphonés » par application de l'article 7 de la Note Générale, Série M. — Affaires Générales n° 8-A⁸, Série M.T. — Incidents et Accidents n° 1-A¹, Série V.B. — Affaires Générales n° 2-A¹.

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

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

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

Pour qu'un incident ou accident soit compris dans la Statistique, il faut qu'il réponde, en premier lieu par sa nature et ensuite par ses conséquences, aux conditions indiquées sur le tableau ci-joint (Annexe 1).

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

Ces états du modèle Mx ci-joint (Annexe II), comporte une ligne par accident ou

chaque accident ou incident donne lieu à l'inscription d'une nature et

à priori, susceptible d'être classé dans plusieurs natures, il fut chronologiquement la première.

... dans un train de voyageurs et provoque un déraillement : classement en rubrique « incendie ».

ins un train de voyageurs à la suite d'un déraillement : clas-
la rubrique « déraillement ».

incident ou incident, donne lieu à l'inscription d'au moins une cause.
 étant, en indiquer plus d'une, en se limitant toutefois strictement

un accident ou incident pourra, suivant les cas, donner lieu à
ou plusieurs conséquences.

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

Individuels : sont à comprendre dans la rubrique « Accidents de personnes » les accidents de personnes répondant aux deux conditions suivantes :

ne sont pas susceptibles d'être classés dans l'une des autres
la Statistique;

accidents causés par des véhicules en mouvement ou d'accidents

accidents causés par des véhicules en mouvement ou des accidents donnés à l'Annexe 1 de la Note Générale, Série Administrative N° 16-A¹³ du 29 février 1940 sur les « Accidents du travail ».

Une accident aurait provoqué la mort ou les blessures graves de
 Une donnera lieu qu'à une ligne d'inscription.

ment du relevé mensuel.

partir de l'état de dépouillement M_x , ce relevé, du modèle M_y ci-joint comme suit :

ou incidents s'obtient par totalisation des accidents inscrits correspondant à cette nature sur le relevé Mx;

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

Article 5. — Fourniture des imprimés.

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

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

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

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

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

NUMÉRO D'ORDRE	DATE	HEURE	LIEU DE L'ACCIDENT
1	2	3	4
<div> <div> <div> <div>COLLISIONS</div> <div>de trains ou d'éléments</div> <div>de matériel roulant</div> <div>entre eux ou contre</div> <div>un obstacle fixe</div> </div> <div> <div>en pleine voie</div> <div>entre eux</div> <div>6</div> <div>contre un obstacle fixe</div> </div> <div> <div>en gare</div> <div>entre eux</div> <div>7</div> <div>entre eux</div> </div> <div> <div>contre un obstacle fixe</div> <div>8</div> </div> </div> </div> <div> <div> <div> <div>DÉRAILLEMENTS</div> <div>de trains</div> <div>ou éléments</div> <div>de matériel</div> <div>roulant</div> </div> <div> <div>DÉRIVES</div> <div>et</div> <div>DÉTRESSES</div> <div>sur voies</div> <div>principales</div> </div> </div> <div> <div> <div>10</div> <div>en gare</div> </div> <div> <div>11</div> <div>Dérives</div> </div> <div> <div>12</div> <div>Détresses</div> </div> </div> <div> <div> <div>13</div> <div>Accidents aux voies</div> <div>ou aux ouvrages de la voie</div> </div> <div> <div>14</div> <div>dans un train</div> </div> <div> <div>15</div> <div>autres cas</div> </div> </div> <div> <div>16</div> <div>Explosions d'appareils à vapeur</div> <div>ou d'appareils à pression de gaz</div> </div> <div> <div>17</div> <div>Accidents de passage à niveau</div> <div>entre trains et usagers</div> </div> <div> <div>18</div> <div>Accidents aux installations de production</div> <div>et de transport d'énergie électrique de traction</div> </div> <div> <div>19</div> <div>Accidents individuels</div> </div> </div> <div> <div> <div> <div>20</div> <div>de l'Exploitation</div> </div> <div> <div>21</div> <div>du Matériel et Traction</div> </div> <div> <div>22</div> <div>de la Voie</div> </div> </div> <div> <div> <div>23</div> <div>Agents</div> </div> <div> <div>24</div> <div>autres personnes</div> </div> </div> <div> <div>25</div> <div>imprudence</div> <div>maladresse</div> <div>etc...</div> </div> </div> <div> <div>26</div> <div>matériel de traction</div> </div> <div> <div>27</div> <div>ruptures d'attelages</div> </div> <div> <div>28</div> <div>autres</div> </div> <div> <div>29</div> <div>installations fixes</div> </div> <div> <div>30</div> <div>à l'état de guerre</div> </div> <div> <div>31</div> <div>aux circonstances atmosphériques</div> <div>(brouillard, inondations, intempéries, etc.)</div> </div> <div> <div>32</div> <div>à des causes indéterminées</div> </div> <div> <div> <div>33</div> <div>une perturbation importante</div> </div> <div> <div>34</div> <div>des avaries importantes</div> </div> <div> <div>35</div> <div>la mort ou blessures</div> <div>graves aux personnes</div> </div> </div> <div> <div> <div>36</div> <div>Tués</div> </div> <div> <div>37</div> <div>Blessés</div> </div> </div> <div> <div> <div>38</div> <div>Tués</div> </div> <div> <div>39</div> <div>Blessés</div> </div> </div> <div> <div> <div>40</div> <div>Tués</div> </div> <div> <div>41</div> <div>Blessés</div> </div> </div> <div> <div> <div>PERSONNES ATTENTES</div> <div>par les accidents de la colonne 35</div> </div> <div> <div>PERSONNES</div> <div>AUX PERSONNES</div> </div> </div> <div> <div> <div> <div>42</div> <div>Agents</div> </div> <div> <div>43</div> <div>Blessés</div> </div> </div> <div> <div> <div>44</div> <div>Tués</div> </div> <div> <div>45</div> <div>Blessés</div> </div> </div> <div> <div> <div>46</div> <div>Tués</div> </div> <div> <div>47</div> <div>Blessés</div> </div> </div> </div> <div> <div> <div>48</div> <div>Personnes étrangères</div> <div>(y compris ouvriers d'entreprise)</div> </div> <div> <div>49</div> <div>Tués</div> </div> <div> <div>50</div> <div>Blessés</div> </div> </div> <div> <div> <div>51</div> <div>L'ACCIDENT</div> <div>au pour conséquences :</div> </div> <div> <div>52</div> <div>CONSEQUENCES</div> </div> </div>			

TOTAUX

505 478/17

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

O

RECTIFICATIF N° 2
A LA CIRCULAIRE N° 1
POUR L'APPLICATION DE LA NOTE GÉNÉRALE
SÉRIE Adm — Affaires Générales N° 19-A¹⁶
SÉRIE M. — Affaires Générales N° 22-A²¹
SÉRIE M.T. — Incidents et Accidents N° 3-A³
SÉRIE V.B. — Affaires Générales N° 16-A¹⁴
du 25 octobre 1940

Paris, le 17 septembre 1941.

Col.

Nm.
87

Les agents devront porter en marge de la Circulaire n° 1 précitée la mention
"Modifiée par le rectificatif n° 2 en date du 17 septembre 1941".

Le béquet ci-dessous est à coller à la suite de l'article 3, page 2, l'article 4 se trouvant repris sur la nouvelle page 3 ci-jointe.

Les nouvelles prescriptions sont applicables à partir du mois statistique de juillet 1941.

Le Directeur Général,

R. LE BESNERAIS.

80 E. 2.853. — Paris, Imprimerie administrative Centrale, 8, rue de Furstenberg (1094)

Prescriptions complémentaires à observer jusqu'à nouvel avis.

- A. — Sur l'état Mx, les accidents sont classés suivant le lieu où ils sont survenus dans l'ordre suivant :
- 1° — zone interdite
 - 2° — zone occupée au sud et à l'ouest de la ligne d'arrêt
 - 3° — zone non occupée.
- B. — Pour les accidents des 1°) et 2°) ci-dessus on appliquera les prescriptions ci-après :

1°. — **Nature.**

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

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

b) **Accidents survenus pendant les manœuvres**

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

2°. — **Conséquences.**

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

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

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

Article 4. — Etablissement du relevé mensuel.

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

Pour chaque nature :

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

Article 5. — Fourniture des imprimés.

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

Le Directeur Général,
R. LE BESNERAIS.

(1) On entend par trains allemands les trains D et les trains pour la Wehrmacht (voir annexe I à ma lettre D 879/21 du 21-6-1941 sur la catégorisation des parcours des trains).

(2) Sans distinction entre les accidents survenus dans les 3 zones définies à l'article 3.