

## Incidents et accidents – Avis, mesures conservatoires et enquête

### Document d'utilisation du réseau

Version 04 du 02-10-2019  
Applicable à partir du 15-12-2019

SNCF Réseau

(IG TR 4 D 3 n°1)  
RFN-IG-TR 04 D-03-n°001



**COPIE non tenue à jour du 19/12/2019**

# Sommaire

---

Article 1. Préambule .....	1
1.1. Origine de la modification du document .....	1
1.2. Objet .....	1
1.3. Résumé des modifications .....	1
1.4. Abréviations utilisées .....	2
1.5. Glossaire .....	2
<b>CHAPITRE 1 : INCIDENTS ET ACCIDENTS .....</b>	<b>3</b>
Article 101. Principes .....	3
Article 102. Définitions .....	3
<b>CHAPITRE 2 : PROCESSUS DE TRAITEMENT DES INCIDENTS ET ACCIDENTS .....</b>	<b>4</b>
Article 201. Mesures d'urgence imposées par les règles de sécurité de l'exploitation ferroviaire .....	4
Article 202. Avis à lancer .....	4
Article 203. Mesures à prendre par le service chargé de la gestion des circulations .....	4
Article 204. Mesures conservatoires .....	5
204.1. Dispositions générales .....	5
204.2. Identification des personnes autorisées à prendre et lever les mesures conservatoires .....	5
204.3. Avis et notification de la prise de mesures conservatoires .....	6
204.4. Levée des mesures conservatoires .....	6
Article 205. Mesures pour les besoins de l'enquête .....	6
<b>CHAPITRE 3 : PROCESSUS DE RÉALISATION DE L'ENQUÊTE .....</b>	<b>8</b>
Article 301. But et déroulement de l'enquête .....	8
Article 302. Réalisation de l'enquête .....	8
Article 303. Étapes de l'enquête .....	10
303.1. Recueil des éléments factuels .....	10
303.1.1. Dispositions générales .....	10
303.1.2. Retrait et conservation des enregistrements d'événements de conduite .....	10
303.1.3. Recueil des témoignages .....	11
303.2. Relevé de constatations immédiates (RCI) .....	11
303.2.1. Conduite à tenir pour la rédaction du RCI .....	11
303.2.2. Élaboration du RCI .....	11
303.2.3. Distribution du RCI .....	12
303.3. Rapport d'analyse causale - Dossier d'enquête .....	12
303.3.1. Rapport d'analyse causale (RAC) .....	12
303.3.2. Diffusion du RAC .....	12
303.3.3. Constitution du dossier d'enquête .....	12
303.3.4. RAC d'étape .....	13
303.3.5. Dispositions particulières .....	13
303.4. Clôture de l'enquête .....	13
<b>CHAPITRE 4 : RÔLE DES INTERVENANTS .....</b>	<b>14</b>
Article 401. Dispositions générales .....	14
Article 402. Rôle du service chargé de la gestion des circulations .....	14
Article 403. Rôle des représentants des exploitants .....	14
Article 404. Rôle des experts sollicités .....	15
<b>CHAPITRE 5 : SECTIONS DE LIGNES PARTICULIÈRES SUR LE RFN .....</b>	<b>16</b>
Article 501. Partenariat public-privé, concession de travaux ou délégation de service public .....	16

Article 502. Convention avec un prestataire .....	16
502.1. Le prestataire n'assure pas la mission de gestion opérationnelle des circulations.....	16
502.2. Le prestataire assure la mission de gestion opérationnelle des circulations .....	17
502.2.1. Dispositions immédiates .....	17
502.2.2. Information des autorités .....	17
502.2.3. Établissement du rapport d'analyse causale.....	17
<b>ANNEXE 1 MODÈLE D'ATTESTATION .....</b>	<b>19</b>
<b>ANNEXE 2 PRINCIPAUX POINTS À RELEVER OU À FAIRE RELEVER .....</b>	<b>23</b>
<b>ANNEXE 3 ÉVÈNEMENTS DEVANT OBLIGATOIREMENT FAIRE L'OBJET D'UN RELEVÉ DE CONSTATATIONS IMMÉDIATES ET D'UNE ENQUÊTE .....</b>	<b>29</b>
<b>ANNEXE 4 FORME ET CONTENU DU RELEVÉ DE CONSTATATIONS IMMÉDIATES .....</b>	<b>33</b>
<b>ANNEXE 5 MODÈLE DE RELEVÉ DE CONSTATATIONS IMMÉDIATES .....</b>	<b>37</b>
<b>ANNEXE 6 FICHE APPEL À EXPERT .....</b>	<b>49</b>

## Article 1. Préambule

---

Ce document d'utilisation du réseau est élaboré :

- en application :
  - du décret 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire,
  - de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national,
  - de l'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire,
- en complément des dispositions prévues au document de référence du réseau ferré national.

### 1.1. Origine de la modification du document

---

La modification de ce document est notamment justifiée par la mise en conformité avec le décret n°2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

### 1.2. Objet

---

Le présent document définit les mesures générales à prendre en situation d'incident ou d'accident, afin de disposer des constatations immédiates et des éléments nécessaires à l'enquête. Il traite également des mesures conservatoires à mettre en œuvre.

Il vient en complément d'autres documents décrivant l'organisation et les prescriptions à respecter pour traiter les situations d'incidents ou d'accidents (mesures de protection, secours aux personnes, avis à donner, dégagement des voies principales, relevage du matériel roulant, détournement, etc.).

Il apporte en outre des précisions sur la méthode nécessaire à la bonne réalisation du processus d'enquête.

Dans la suite du document, « l'enquête », telle que définie dans l'article 1.5 du présent document, s'entend uniquement par les investigations menées par SNCF Réseau en lien avec les exploitants ferroviaires.

Les enquêtes et mesures conservatoires traitées par ce document sont distinctes des enquêtes ou mesures décidées par les autorités publiques (EPSF, BEA-TT, autorités judiciaires...) ou par les exploitants eux-mêmes.

### 1.3. Résumé des modifications

---

Les principales modifications sont :

- 1.2 Objet : précisions apportées sur le terme « enquête » au sens du présent document,
- Article 102 : ajout ou précisions concernant les définitions « accident », « accident grave » et « incident »,
- Chapitre 2 : remise en forme des articles,
- Article 201 : précision relative aux mesures d'urgence qui peuvent également être prises à l'encontre du personnel non affecté à des tâches de sécurité,
- Article 203 : ajout du service chargé de la maintenance pour la désignation de l'entité devant prendre en charge les événements de sécurité,
- Article 204.2 et 204.4 : ajout de la « levée des mesures conservatoires »,
- Article 301 : précision concernant le type d'enquête réalisée,
- Article 301 : retrait du rôle que peut exercer SNCF Réseau au titre du Rex local, sous délégation de l'EPSF,
- Article 302 : précision relative à l'enquête qui peut être conduite par le GI chargé de la maintenance lorsque l'évènement relève uniquement de la compétence de ce dernier,

- Article 303.1.2 : retrait de la phrase « le représentant de l'établissement local du service chargé de la gestion des circulations, présent sur les lieux doit répondre à toute demande formulée par les autorités judiciaires », cette obligation légale qui concerne tout un chacun étant reprise dans les textes de lois,
- Article 303.3.1 : précisions apportées concernant le partage du RAC entre le pilote d'enquête et les exploitants concernés,
- Article 303.3.2 : précision relative à la diffusion du RAC réalisée par la DSSR,
- Article 303.3.5 : remise en forme de l'article,
- Article 501 : précisions et remise en forme de l'article,
- Annexe 1 : prise en compte du décret n°2019-525 dans le modèle d'attestation,
- Annexe 5 : remise en forme du cadre « Quoi ? » et ajout de l'équipement « TVM »,
- Annexe 6 : prise en compte du décret n°2019-525 et de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié.

## 1.4. Abréviations utilisées

BEA-TT	Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre
CIL	Chef d'incident local
CNOC	Centre national des opérations circulation
COGC	Centre opérationnel de gestion des circulations
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DSSR	Direction sécurité - sûreté et risques de SNCF Réseau
EF	Entreprise ferroviaire
EPSF	Etablissement public de sécurité ferroviaire
GI	Gestionnaire d'infrastructure
ISCHIA	Incidents sécurité conservés et historiés informatiquement pour analyse
KVB	Contrôle de vitesse par balise
PIS	Plan d'intervention et de sécurité
RAC	Rapport d'analyse causale
RCI	Relevé de constatations immédiates
REX	Retour d'expérience
RFN	Réseau ferré national
RLS	Représentant local sécurité de la DSSR
RST	Radio sol-train
GSM-R	Global System for Mobile Communication - Railways
SAL	Signal d'alerte lumineux
SAR	Signal d'alerte radio
SGC	Service chargé de la gestion des circulations

## 1.5. Glossaire

Enquête	Procédure visant à prévenir les accidents et incidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité. <i>(décret n°2019-525)</i>
Prestataire	Personne à laquelle SNCF Réseau peut confier, par convention et selon les objectifs et principes de gestion qu'il définit, certaines de ses missions de gestionnaire d'infrastructure pour des lignes à faible trafic ainsi que pour les infrastructures de service. <i>(article 2111-9 du code des transports)</i>

# CHAPITRE 1 :

## Incidents et accidents

### Article 101. Principes

---

L'exploitation du système ferroviaire est organisée pour éviter tout dommage aux personnes, aux biens et à l'environnement.

Tout agent d'une entreprise impliquée dans l'exploitation ferroviaire a le devoir d'être vigilant sur toute situation ou anomalie susceptible de mettre en péril la sécurité du système ferroviaire.

Outre les mesures de sécurité qu'il pourrait être amené à prendre, il a le devoir de signaler toute situation de ce type au service chargé de la gestion des circulations. Cette obligation vaut dans toute l'étendue des compétences de l'agent et ne saurait se limiter à la mission qu'il exerce. L'exploitant ferroviaire doit s'assurer que chacun de ses agents est bien informé de ce devoir.

### Article 102. Définitions

---

Accident : un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables ; les accidents se répartissent suivant les types ci-après : collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes impliquant du matériel roulant en mouvement, incendies et autres,

Accident grave : toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident ayant les mêmes conséquences et une incidence évidente sur la réglementation en matière de sécurité ferroviaire ou sur la gestion de la sécurité,

Incident : tout événement, autre qu'un accident ou un accident grave, affectant ou susceptible d'affecter la sécurité des services ferroviaires.

Pour l'application du présent document, le terme « événement » est utilisé comme terme générique incluant tout accident, accident grave ou incident.

## CHAPITRE 2 : Processus de traitement des incidents et accidents

### Article 201. Mesures d'urgence imposées par les règles de sécurité de l'exploitation ferroviaire

---

Les mesures d'urgence visent à maintenir et garantir sur les lieux de l'événement l'intégrité des personnes, des biens et de l'environnement et éviter que la situation ne s'aggrave ou n'évolue de façon irréversible.

Ces mesures sont des mesures locales et en rapport direct avec la situation ou l'évènement.

Ces mesures sont, par exemple, celles prises :

- d'office et en urgence, par les opérateurs des exploitants ferroviaires, en application des procédures de sécurité définies dans la documentation d'exploitation (arrêt et rétention des circulations, coupure d'urgence, SAL/SAR, freinage d'urgence, couverture d'obstacle, alerte des secours,...),
- à l'encontre du personnel qui ne satisferait pas aux conditions requises par les prescriptions de sécurité applicables sur les lignes concernées,
- ...

### Article 202. Avis à lancer

---

Tout agent ayant connaissance d'une défaillance du système de l'exploitation (situation potentiellement dangereuse ou évènement) doit aviser au plus vite le service chargé de la gestion des circulations.

L'agent qui effectue un signalement doit s'efforcer d'utiliser un moyen de communication bidirectionnel permettant à son interlocuteur de lui demander les informations utiles (téléphone ou radio de préférence à télécopie, courriel...). Il doit obtenir l'assurance que les informations relatives à l'avis sont parvenues intégralement à la personne adéquate et ont été comprises avant de pouvoir considérer que l'évènement est pris en charge.

### Article 203. Mesures à prendre par le service chargé de la gestion des circulations

---

Le service chargé de la gestion des circulations désigne dans une consigne d'organisation, d'entente avec le GI chargé de la maintenance, l'entité devant assurer la prise en charge des événements de sécurité en fonction du lieu, de la nature ou de la gravité présumée de l'évènement.

Dès lors que le service chargé de la gestion des circulations a connaissance de la survenue d'un évènement, celui-ci applique les dispositions suivantes :



- prend les mesures d'urgence afin de limiter tout risque d'aggravation de l'évènement,
- informe de cet évènement le responsable désigné de chaque exploitant concerné dans un délai le plus réduit possible,
- prend éventuellement les dispositions prévues au PIS pour permettre l'intervention des secours en toute sécurité,
- avise les autorités concernées,
- prend ou fait prendre les mesures conservatoires nécessaires au besoin de l'enquête commune avec les exploitants concernés,
- prend ou fait prendre les mesures utiles pour permettre de faire les constatations immédiates.

## Article 204. Mesures conservatoires

---

### 204.1. Dispositions générales

---

Des mesures conservatoires sont prises lorsqu'une situation ou un évènement présente un risque grave ou imminent pour la sécurité. Elles sont distinctes des mesures décidées par les autorités publiques (EPSF, BEA-TT, autorités judiciaires...) ou par les exploitants eux-mêmes.

Elles ne se substituent pas aux mesures que pourrait prendre l'EPSF, en fonction des circonstances, conformément au décret n°2019-525 en particulier en matière de restriction, suspension ou retrait d'une autorisation.

Ces mesures peuvent être par exemple :

- l'immobilisation d'un convoi dont un ou des véhicules le composant ne seraient pas autorisés ou seraient impropres à circuler,
- des restrictions de circulation sur un itinéraire ou une section de ligne (limitations de vitesse ou interdictions de circulation prescrites par le service chargé de la gestion des circulations),
- ...

### 204.2. Identification des personnes autorisées à prendre et lever les mesures conservatoires

---

Les personnels de SNCF Réseau amenés à prendre ou à faire prendre et à lever ou faire lever les mesures conservatoires sont porteurs d'une attestation conformément à l'arrêté du 19 mars 2012 modifié.

Cette attestation nominative est valable 3 ans. Elle doit systématiquement être présentée aux exploitants ferroviaires concernés par les mesures conservatoires.

Les personnels de SNCF Réseau porteurs de l'attestation peuvent demander communication aux exploitants ferroviaires des documents et pièces nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Ils peuvent accéder aux matériels roulants pour procéder aux constats ou vérifications utiles relatifs à la sécurité.

Ils exercent leur mission en toute impartialité et sont astreints au secret professionnel à l'égard de tout exploitant ferroviaire.

Un modèle d'attestation figure en annexe 1 au présent document.

### 204.3. Avis et notification de la prise de mesures conservatoires

Le dirigeant de l'enquête (voir article 301) avise sans délai le COGC des mesures conservatoires prises. Le COGC retransmet cette information au CNOG qui en informe sans délai l'EPSF, conformément au décret n°2019-525.

Le dirigeant de l'enquête notifie, par un moyen permettant d'en assurer la traçabilité, à l'exploitant concerné, la nature des mesures conservatoires prises le concernant.

Lorsque les missions de gestionnaire d'infrastructure sont attribuées à plusieurs entités ou entreprises, SNCF Réseau informe obligatoirement le ou les autres gestionnaires d'infrastructure des mesures conservatoires prises.

### 204.4. Levée des mesures conservatoires

La levée des mesures conservatoires ne peut être réalisée que par les personnels de SNCF Réseau qui les ont prises ou fait prendre (ou leurs remplaçants au titre de la même fonction).

La levée des mesures conservatoires est réalisée lorsque l'origine de la situation présentant un risque grave ou imminent pour la sécurité a été identifiée et que les exploitants concernés ont donné par un moyen permettant d'en assurer la traçabilité, aux personnes qui ont pris ou fait prendre les mesures conservatoires, l'assurance que les dispositions relevant de leur périmètre et permettant de lever ces mesures ont été prises.

La levée des mesures conservatoires peut être réalisée de manière partielle.

Le dirigeant de l'enquête notifie, par un moyen permettant d'en assurer la traçabilité, à l'exploitant concerné :

- la levée de l'ensemble des mesures conservatoires le concernant,
- le cas échéant, sur demande de l'exploitant ferroviaire concerné, les raisons qui empêchent la levée de l'ensemble des mesures conservatoires le concernant.

L'exploitant ferroviaire peut saisir pour avis l'EPSF, conformément aux dispositions fixées par l'arrêté du 19 mars 2012 modifié.

## Article 205. Mesures pour les besoins de l'enquête

Ces mesures sont destinées à préserver les éléments nécessaires à l'enquête commune et permettent aux exploitants concernés d'établir précisément les circonstances et les causes de l'événement. Dans ce cadre, tout agent impliqué, concerné ou témoin de l'événement, doit rester sur place (sauf impératif immédiat de sécurité) jusqu'à enregistrement de sa déclaration et/ou de son témoignage. Il répond aux questions du dirigeant d'enquête, et est autorisé à quitter les lieux avec l'accord du représentant de son entreprise (et le cas échéant des autorités extérieures).

Ces mesures peuvent être :

- le figeage de la situation pour examiner les véhicules déraillés, les véhicules encadrants, la position d'appareils de voie, la position d'organes de manœuvre, les indications présentées par les signaux...,
- la sauvegarde des différents enregistrements (bande graphique, supports d'enregistrement d'événements de conduite, RST/GSM-R, vidéo surveillance des gares...),
- le retrait provisoire du service commercial d'un matériel aux fins d'expertise,
- le recueil de la déclaration du personnel présent au moment des faits sur les lieux de l'événement (voir article 303.1.3.),

➤ ...

Aucun élément matériel ne doit être déplacé ou altéré avant la fin des constatations immédiates, en particulier en cas d'enquête par les autorités publiques (BEA-TT, autorités judiciaires...) à moins d'en avoir reçu l'autorisation formelle par ces autorités ou, si celles-ci n'ont pas déclenché d'enquête, par le dirigeant de l'enquête.

Exceptionnellement :

- dans le cas de franchissement intempestif d'un signal d'arrêt : le mouvement peut être déplacé sur autorisation du service chargé de la gestion des circulations, avec l'accord de l'exploitant, jusqu'au point de dégagement le plus proche nommément désigné. Dans ce cas, la vitesse ne doit pas dépasser 70 km/h, sous réserve d'avoir pris en attachement, dans le cadre du relevé des constatations immédiates, les conditions du franchissement intempestif, et d'accompagner le conducteur par un dirigeant de l'exploitant (ou toute autre personne désignée par lui),
- dans le cas d'un accident de personne : après accord de l'autorité judiciaire et le cas échéant de l'exploitant, le dégagement d'un train peut être autorisé par le service chargé de la gestion des circulations, vers un point de garage nommément désigné. Dans ce cas, la vitesse ne doit pas dépasser 70 km/h. L'accompagnement du conducteur, éventuellement demandé par l'exploitant, est effectué par un dirigeant de l'exploitant (ou toute autre personne désignée par lui).

Les modalités de réalisation de l'enquête sont définies au chapitre 3 du présent document.

# CHAPITRE 3 :

## Processus de réalisation de l'enquête

### Article 301. But et déroulement de l'enquête

---

L'enquête se présente sous un aspect système. Elle est distincte de l'enquête menée par les autorités publiques (EPSF, BEA-TT, autorités judiciaires...) ou par chaque exploitant.

SNCF Réseau exerce un rôle de coordonnateur dans la réalisation de cette enquête.

L'enquête ne porte pas uniquement sur les instants qui ont précédé l'événement. Elle remonte aussi loin que nécessaire en amont pour décrire les faits, les actions, les décisions qui ont abouti à la situation constatée. En outre, elle inclut toutes les étapes qui ont suivi jusqu'au retour à une situation normale (traitement de l'événement, mesures prises immédiatement, informations, secours, rétablissement du service...).

Un dirigeant d'enquête prend les dispositions pour que toutes les causes soient identifiées. À cette fin, et conformément au décret n°2019-525, les exploitants lui transmettent, à sa demande, les supports d'enregistrement d'événements de conduite, les bulletins de freinage et les autres documents utiles à l'enquête. Cette enquête commune vise à analyser l'événement et à déterminer avec les exploitants concernés, précisément et conjointement, les circonstances, les causes et les conséquences de l'événement afin que chacun mette en œuvre les actions nécessaires en vue d'en éviter le retour. Elle permet également la levée de tout ou partie des mesures conservatoires prises tout en garantissant que la sécurité est assurée.

Les principales phases de l'enquête commune sont les suivantes :

- le déclenchement de l'enquête,
- le recueil des éléments factuels,
- l'établissement du relevé de constatations immédiates (RCI) qui permet l'enregistrement des éléments recueillis,
- l'établissement du rapport d'analyse causale (RAC) qui décrit le déroulement et les causes de l'événement,
- la clôture de l'enquête.

Les principaux acteurs (voir article 302 ci-après) sont les suivants :

- le dirigeant de l'enquête,
- les représentants des exploitants ferroviaires concernés,
- le pilote de l'enquête (représentant local sécurité de la DSSR).

### Article 302. Réalisation de l'enquête

---

L'enquête commune est mise en œuvre le plus tôt possible, dès que se produit ou est découvert un événement sécurité.

En outre, certains événements sécurité doivent obligatoirement faire l'objet d'un RCI. Ces événements sécurité sont repris en annexe 3 du présent document.

Les principaux acteurs suivants interviennent au niveau de l'enquête commune :

- le dirigeant de l'enquête :
  - s'identifie comme tel auprès des agents et des représentants des exploitants,

- conduit l'enquête en menant ou faisant mener les investigations nécessaires en collaboration avec les exploitants concernés,
- collecte les éléments nécessaires à l'enquête,
- requiert, s'il l'estime nécessaire, l'intervention d'experts,
- rédige le RCI.

Les missions dévolues au dirigeant d'enquête peuvent être assurées par le CIL selon l'importance de l'évènement ou confiées provisoirement à celui-ci en attendant l'arrivée d'un autre dirigeant de SNCF Réseau. Dans ce cas, le RCI est renseigné en conséquence.

Le remplacement, le cas échéant, du dirigeant d'enquête après finalisation du RCI est possible sous réserve de faire aviser les exploitants concernés par le pilote de l'enquête.

- les représentants des exploitants ferroviaires concernés réalisent l'enquête en commun avec le dirigeant d'enquête et identifient conjointement les causes de l'évènement,
- le pilote de l'enquête :
  - se tient informé de l'avancement de l'enquête,
  - donne, le cas échéant, les directives nécessaires au bon déroulement de l'enquête,
  - est en charge de l'assemblage final des éléments d'enquête,
  - rédige le RAC.

Le pilote de l'enquête est le représentant local sécurité (RLS) de la DSSR.

L'enquête est menée en commun par les représentants désignés de l'établissement local du service chargé de la gestion des circulations ou du GI chargé de la maintenance et les représentants des exploitants concernés. Elle est en premier lieu dirigée par l'établissement local du service chargé de la gestion des circulations sur le territoire duquel l'évènement s'est déroulé. L'établissement du service chargé de la gestion des circulations peut toutefois, après accord, en confier la conduite à l'établissement du GI chargé de la maintenance lorsque l'évènement relève uniquement de la compétence de ce dernier.

Deux types d'enquêtes sont possibles :

- l'enquête locale qui est dirigée par un représentant d'établissement de SNCF Réseau (selon le type d'évènement et le lieu de survenue) et pilotée par le représentant local sécurité de la DSSR,
- l'enquête nationale qui est dirigée par les experts métier nationaux et pilotée par le représentant local sécurité de la DSSR, par exemple dans les cas ci-après :
  - l'enquête dirigée par l'échelon local n'est pas conclusive,
  - les conclusions de l'enquête locale sont contestées par un des exploitants et le pilote de l'enquête n'est pas en mesure d'obtenir les éléments nécessaires pour conclure,
  - la complexité technique nécessite de faire appel à des expertises rares,
  - la gravité de l'évènement ou sa dimension médiatique le nécessite.

Dans le cas d'une enquête nationale, les démarches du niveau local deviennent alors contributives.

Parallèlement, d'autres enquêtes peuvent également être conduites par des entités ou organismes extérieurs au service chargé de la gestion des circulations (BEA-TT, autorités judiciaires...).

## Article 303. Étapes de l'enquête

---

### 303.1. Recueil des éléments factuels

---

#### 303.1.1. Dispositions générales

Le recueil des éléments factuels vise à rassembler sur un même document l'ensemble des constatations immédiates relatives à toutes les composantes du système (l'homme, les installations, les procédures et l'environnement).

L'annexe 2 du présent document indique les principaux points à relever.

La priorité est de relever les indices, les traces et les informations susceptibles de disparaître spontanément ou lors de la reprise du trafic.

Les caractéristiques permanentes qui peuvent être retrouvées plus tard à partir d'une identité ne justifient pas de retarder la reprise du trafic ; par exemple, le numéro d'un engin moteur permet a posteriori d'identifier son équipement du système de contrôle de vitesse et de franchissement des signaux d'arrêt (KVB, ETCS), ses caractéristiques techniques, mais l'état de cet équipement, la position des commandes, le contenu du carnet de bord, etc. doivent être relevés immédiatement.

Le dirigeant de l'enquête est chargé de prendre toutes les mesures utiles pour que les constatations immédiates soient faites de façon à débiter l'enquête dans les conditions optimales.

#### 303.1.2. Retrait et conservation des enregistrements d'évènements de conduite

##### ➤ Cas général :

Le dirigeant de l'enquête fait procéder au retrait des enregistrements d'évènements de conduite (bandes graphiques, enregistreurs statiques ATESS ou autres) par un représentant de l'exploitant (si possible autre que le conducteur) ou, en son absence, par un "expert conduite" (cf. articles 402 et 404) qu'il sollicite. Le retrait est à la charge de l'exploitant concerné. Si celui-ci n'est pas en capacité de le faire, il indique à l'établissement local du service chargé de la gestion des circulations les conditions de ce retrait et en supporte le coût.

Le représentant de l'exploitant ou l'expert désigné qui procède au retrait des enregistrements doit apporter à l'opération le plus grand soin, notamment lors du retrait de la bande de l'indicateur-enregistreur. La partie concernée de la courbe représentative de la vitesse et de la position des signaux ne doit pas être altérée.

L'enregistrement prélevé doit être identifié avec le numéro du train et de l'engin moteur (ou de la cabine de réversibilité), de la date, de l'heure, du nom et de l'émargement du représentant de l'exploitant ayant effectué le retrait.

##### ➤ Cas d'enquête de police, de gendarmerie, judiciaire ou du BEA-TT

Le prélèvement des enregistrements ne doit être fait qu'en présence des autorités ayant la responsabilité de l'enquête (voir nota) et contre délivrance d'un reçu.

Nota : sont habilités, en cas d'enquête judiciaire, à demander le retrait des enregistrements :

- les officiers de police judiciaire (maires, gendarmerie, police...),
- les procureurs de la République et leurs substituts,
- les juges d'instruction en cas d'infraction flagrante,
- les inspecteurs des transports.

En attendant l'arrivée de cette autorité, le dirigeant de l'enquête doit immédiatement faire procéder à la garde de l'indicateur enregistreur de vitesse par un agent nommément désigné, y compris lorsque l'engin moteur (ou la cabine de réversibilité) doit être déplacé.

Il doit également solliciter des autorités judiciaires l'autorisation de faire photocopier ou photographier la partie de l'enregistrement liée à l'évènement. Les photocopies et les

photographies ainsi réalisées sont à faire authentifier par l'autorité ayant procédé à la saisie des enregistrements originaux.

Dans le cas où les avaries occasionnées à l'engin moteur (ou à la cabine de réversibilité) risqueraient d'altérer les indications enregistrées, le représentant de l'établissement local du service chargé de la gestion des circulations est autorisé à faire procéder au retrait des enregistrements sans attendre l'arrivée du représentant de la justice ou de la police. Dans ce cas, le représentant de l'établissement local du service chargé de la gestion des circulations contresigne l'identification de l'enregistrement prélevé.

### *303.1.3. Recueil des témoignages*

Le dirigeant de l'enquête est fondé à recueillir tout élément nécessaire à l'analyse des événements, y compris les déclarations des opérateurs impliqués dans l'événement quelle que soit leur appartenance.

Si un opérateur d'un exploitant refuse d'apporter son témoignage, le dirigeant de l'enquête prend attachement de ce refus sur le RCI.

## **303.2. Relevé de constatations immédiates (RCI)**

---

Le RCI est le document qui permet la traçabilité des éléments observés ou recueillis. Il comporte toutes les constatations faites au plus tôt après la survenue de l'événement. Il contribue :

- à la qualité de l'enquête commune en permettant en principe de déterminer l'enchaînement qui a conduit à la situation relevée,
- au déclenchement des analyses.

Les événements qui doivent faire l'objet d'un RCI figurent en annexe 3 du présent document.

La découverte d'un événement a posteriori ne donne pas nécessairement lieu à la production d'un RCI. Toutefois, il y a lieu d'établir un simple relevé d'informations relatif à ces événements.

Le modèle de RCI (modèle national non modifiable localement) figure en annexe 5 du présent document.

### *303.2.1. Conduite à tenir pour la rédaction du RCI*

Il est essentiel pour les rédacteurs d'un RCI de ne privilégier aucun diagnostic, même évident, qui inciterait à ne recueillir que les indices qui justifient ce diagnostic. Même si l'enchaînement ayant conduit à l'événement paraît évident et que tous les participants à l'enquête le partagent, même si les analyses qui expliqueraient l'événement semblent évidentes, incontestables et incontestées, il importe de faire les constatations immédiates les plus complètes comme si ces évidences devaient être totalement remises en cause.

### *303.2.2. Élaboration du RCI*

Le dirigeant d'enquête élabore le RCI et requiert, s'il l'estime nécessaire, le concours d'experts. Ces experts opèrent sous sa responsabilité.

En cas de difficultés ou d'enjeux importants, sur demande du représentant de SNCF Réseau ou d'un autre exploitant impliqué, il peut être fait recours à un huissier pour procéder à certains constats. Les frais engendrés par ce recours sont supportés par l'exploitant ferroviaire du demandeur.

Quand un exploitant impliqué dans l'événement a délégué sur place un représentant compétent, celui-ci est associé aux constatations immédiates sous réserve :

- d'être connu comme tel du représentant de l'établissement local du service chargé de la gestion des circulations,
- ou d'être annoncé par le COGC,
- ou de pouvoir justifier de son rôle.

Il cosigne le RCI dont il est destinataire.

En l'absence d'un tel représentant présent, ou lorsque son délai d'arrivée est incompatible avec la gestion de l'incident ou de l'accident, le dirigeant de l'enquête l'avise et établit seul le RCI dont il lui adresse copie. Les constatations alors mentionnées dans le RCI par le représentant de l'établissement local du service chargé de la gestion des circulations sont considérées comme les éléments d'enquête avérés. Des précisions complémentaires sont indiquées en annexe 4.

### **303.2.3. Distribution du RCI**

La première partie du RCI "Avis immédiat" contenant les premiers éléments factuels, cosignée par les participants, est transmise par le dirigeant de l'enquête dans les plus brefs délais, sans dépasser 12 heures, conformément aux conditions fixées et à la liste de diffusion définie par la documentation opérationnelle.

Les éventuelles pièces complémentaires renseignées et signées par les exploitants ferroviaires sont adressées dans les 72 heures, par le dirigeant de l'enquête, dans les conditions identiques à celles reprises ci-dessus.

## **303.3. Rapport d'analyse causale - Dossier d'enquête**

### **303.3.1. Rapport d'analyse causale (RAC)**

Le pilote de l'enquête rédige un RAC, au besoin après avoir demandé des investigations complémentaires au dirigeant de l'enquête.

Ce RAC a pour but d'établir le déroulement et les causes de l'évènement. Il comporte notamment les éléments de causalité établis à partir des éléments constitutifs du dossier d'enquête et une conclusion partagée avec les exploitants impliqués. Il mentionne également les exploitants impliqués directement dans l'évènement.

En cas d'impossibilité d'identifier de manière partagée le déroulement ou les causes de l'évènement, le pilote de l'enquête partage la conclusion (la ou les causes probables de l'évènement) avec le ou les exploitants concernés avant l'envoi du RAC à la DSSR. Le point de vue de chacune des parties est alors acté dans le RAC.

Le RAC est établi en principe dans le délai de sept jours ouvrés comptés depuis la connaissance de l'évènement par le service chargé de la gestion des circulations.

### **303.3.2. Diffusion du RAC**

La DSSR valide et transmet le RAC aux exploitants impliqués directement dans l'évènement (les exploitants dont seule la production est impactée par l'évènement n'en sont pas destinataires).

La DSSR adresse le RAC à l'EPSF.

### **303.3.3. Constitution du dossier d'enquête**

Le dossier d'enquête est constitué :

- du RCI ou du relevé d'informations relatif à l'évènement,
- le cas échéant, des faits et constats réalisés ultérieurement et résultant d'investigations complémentaires tels que :
  - la description des suites et des conséquences de l'évènement,
  - les expertises de pièces réalisées en atelier ou en laboratoire,
  - des informations autres (série de matériel, caractéristiques d'équipement, fournisseur d'une pièce, etc.),
  - la transcription d'enregistrement (enregistreurs des engins moteurs ou enregistrements des conversations radio, etc.),
  - des résultats d'essais,
  - des reconstitutions,
  - etc.
- du RAC.



Ce dossier d'enquête est conservé par le pilote de l'enquête.

### 303.3.4. RAC d'étape

Lorsque toutes les données n'ont pas encore pu être recueillies ou traitées dans le délai imparti de sept jours, un RAC dit "d'étape" est cependant établi dans ce délai, dans l'attente de la production du RAC définitif.

Ce rapport "d'étape" :

- prend alors en compte les seuls éléments de causalité avérés à la date du rapport,
- inventorie les éléments d'incertitude restant encore à étudier.

Le RAC définitif devra ensuite être établi par le pilote de l'enquête, en principe dans un délai maximal de trois mois après la date de l'événement (sauf exceptions – dues à la complexité de certaines enquêtes : voir article 303.4 ci-après).

### 303.3.5. Dispositions particulières

Dans le cas où l'enquête ne permet pas, dans la semaine suivant l'événement, de déterminer le scénario et les causes probables, le pilote de l'enquête ou les exploitants concernés peuvent demander au dirigeant de l'enquête de réunir les représentants des exploitants.

Cette réunion a pour but d'être conclusive et de permettre la détermination des causes de l'évènement. Elle est animée par le pilote de l'enquête.

Dans le cas où des investigations complémentaires sont nécessaires (analyse d'enregistrements d'évènements conduite, expertises en atelier ou laboratoire, essais d'installations, ...), le pilote de l'enquête établit et transmet la liste des investigations à réaliser avec les dates prévues de fourniture des résultats.

Un délai maximal de trois mois après la date de l'événement constitue l'objectif pour conclure l'enquête, même dans les cas les plus complexes.

Le RAC est ensuite diffusé aux exploitants impliqués.

## 303.4. Clôture de l'enquête

---

L'enquête doit être conclue le plus rapidement possible, en principe dans un délai de sept jours ouvrés sans excéder trois mois.

Lorsque des réserves sont émises sur la conclusion de l'enquête par un ou plusieurs exploitants impliqués, le pilote de l'enquête détermine l'hypothèse la plus vraisemblable pouvant expliquer la survenue de l'événement et renseigne le RAC en conséquence.

Certains évènements à caractère complexe (avec causes difficiles à identifier, expertises en cours ou à mener...) nécessitent un délai plus long pour clore l'enquête. Pour ces cas exceptionnels, le pilote de l'enquête ainsi que les enquêteurs doivent cependant s'efforcer de clore l'enquête dans les meilleurs délais.

# CHAPITRE 4 :

## Rôle des intervenants

### Article 401. Dispositions générales

---

Tout agent doit avoir connaissance des moyens mis à sa disposition pour signaler efficacement au service chargé de la gestion des circulations une situation porteuse de risques conformément aux dispositions de l'article 202 du présent document.

### Article 402. Rôle du service chargé de la gestion des circulations

---

Le service chargé de la gestion des circulations fournit à tous les exploitants, conformément aux dispositions fixées par le document RFN-IG-TR 04 C-01-n°001 "Règles de la gestion opérationnelle des circulations", la liste et les coordonnées de ses correspondants locaux, territoriaux et nationaux pouvant être joints au cours des phases opérationnelles.

Il indique par quels moyens le COGC peut être renseigné au plus vite d'un accident ou d'un incident. Les coordonnées des correspondants locaux sont reprises dans les consignes locales d'exploitation.

Il met à disposition du COGC la liste et les coordonnées des personnes désignées par les exploitants comme correspondant en cas d'événement sécurité.

Le correspondant désigné par chaque exploitant est l'interlocuteur unique auprès du représentant du service chargé de la gestion des circulations désigné pour assurer la fonction de dirigeant d'enquête ou auprès du pilote de l'enquête (représentant local sécurité de la DSSR).

Le représentant du service chargé de la gestion des circulations peut faire appel pour ses propres besoins à des spécialistes (matériel roulant, conduite...) dénommés alors "experts" dans la suite du présent document.

Un modèle de fiche d'appel à expert figure en annexe 6 du présent document.

### Article 403. Rôle des représentants des exploitants

---

Chaque exploitant est tenu de désigner un interlocuteur unique à SNCF Réseau selon les conditions fixées par le Document de Référence du Réseau.

Ce correspondant permanent des exploitants est informé par le service chargé de la gestion des circulations de tout événement sécurité affectant leur production et doit, autant que possible, participer ou se faire représenter en dépêchant sur place un correspondant, à l'établissement du relevé des constatations immédiates pour la partie le concernant.

Lorsque les exploitants ferroviaires concernés sont avisés, ils s'organisent pour dépêcher sur place leurs correspondants chargés de contribuer à l'enquête.

A défaut de pouvoir se rendre sur place pour relever les constatations immédiates, il doit prendre contact avec le représentant du service chargé de la gestion des circulations pour participer à l'enquête commune. Son absence sur place est mentionnée dans le RCI.

## Article 404. Rôle des experts sollicités

---

Les experts sollicités par le service chargé de la gestion des circulations dans le cadre de l'article 402 sont à considérer comme un apport de compétences dans le domaine ferroviaire permettant au service chargé de la gestion des circulations de mener à bien l'élaboration du RCI.

Les experts sont mandatés par le service chargé de la gestion des circulations et interviennent pour son compte. Par conséquent, ils ne se substituent pas aux représentants des exploitants et n'en n'exercent pas les missions. Ils apportent uniquement leurs compétences techniques (conduite, matériel roulant, infrastructure...) au dirigeant de l'enquête.

À ce titre, leurs constatations factuelles s'inscrivent dans les constatations du représentant du service chargé de la gestion des circulations portées sur le RCI. La fiche d'appel à expert qui figure en annexe 6 du présent document est jointe en annexe du RCI.

L'expert est tenu de respecter un engagement de confidentialité à l'égard de son employeur et à l'égard de toute entreprise ferroviaire.

Les constatations factuelles effectuées par les experts ne sont communiquées qu'au représentant du service chargé de la gestion des circulations et dirigeant d'enquête.

Le dirigeant d'enquête transmet ces informations au représentant local sécurité de la DSSR et pilote de l'enquête.

# CHAPITRE 5 :

## Sections de lignes particulières sur le RFN

### Article 501. Partenariat public-privé, concession de travaux ou délégation de service public

---

SNCF Réseau peut confier, sur des sections de lignes, tout ou partie de ses missions de gestionnaire d'infrastructure au titulaire d'un contrat de partenariat public-privé, d'un contrat de concession de travaux publics ou d'une convention de délégation de service public, à l'exception de la gestion opérationnelle des circulations.

Par conséquent, sur ces sections de ligne, les dispositions contenues dans le présent document sont de la responsabilité de SNCF Réseau.

SNCF Réseau informe obligatoirement le titulaire du contrat ou de la convention des mesures conservatoires prises.

Sur LGV SEA, SNCF Réseau assure la gestion opérationnelle des circulations par convention. Celle-ci stipule que SNCF Réseau est en charge de la mise en œuvre des mesures conservatoires et de l'établissement du RCI.

Par conséquent, sur cette section de ligne, les dispositions du présent document relatives aux mesures conservatoires et à la rédaction du RCI sont de la responsabilité de SNCF Réseau.

SNCF Réseau informe obligatoirement le concessionnaire de la ligne, LISEA, des mesures conservatoires prises.

Conformément à l'article 42 du décret n°2019-525, l'enquête est réalisée selon les dispositions définies par le gestionnaire d'infrastructure de la ligne.

### Article 502. Convention avec un prestataire

---

En application de l'article L. 2111-9 du code des transports, pour des lignes à faible trafic ainsi que pour les infrastructures de service, SNCF Réseau peut confier par convention certaines de ses missions, à toute personne, selon les objectifs et principes qu'il définit.

Lorsque le prestataire assure la mission de gestion opérationnelle des circulations, celui-ci doit être titulaire d'un agrément de sécurité délivré par l'EPSF.

#### 502.1. Le prestataire n'assure pas la mission de gestion opérationnelle des circulations

---

Lorsque le prestataire n'assure pas la mission de gestion opérationnelle des circulations, les dispositions contenues dans le présent document sont de la responsabilité de SNCF Réseau.

SNCF Réseau informe obligatoirement le prestataire titulaire de la convention des mesures conservatoires prises. Le prestataire en charge de l'entretien prête assistance au représentant local sécurité de la DSSR dans l'élaboration du RCI et du RAC.

## 502.2. Le prestataire assure la mission de gestion opérationnelle des circulations

Lorsque le prestataire assure la mission de gestion opérationnelle des circulations, les dispositions mentionnées dans le présent document concernant le service chargé de la gestion des circulations sont assurées par le prestataire titulaire de la convention.

### 502.2.1. Dispositions immédiates

En cas d'incident ou d'accident repris à l'annexe 3, le prestataire en charge de la gestion opérationnelle des circulations :

- prend les mesures d'urgence imposées par les règles de sécurité de l'exploitation ferroviaire,
- prend les mesures conservatoires nécessaires,
- prend les mesures pour les besoins de l'enquête,
- informe SNCF Réseau via le représentant local sécurité de la DSSR. Celui-ci propose éventuellement au prestataire des mesures conservatoires complémentaires et en informe les entités concernées de la direction territoriale de SNCF Réseau,
- informe l'EPSF,
- établit le RCI selon les modalités définies dans le présent document et le transmet au représentant local sécurité de la DSSR dans les 12 h.

En outre, le prestataire doit informer immédiatement le représentant local sécurité de la DSSR dans les cas suivants :

- survenance d'un accident grave, accident ou incident, qui dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves,
- manquement grave ou répété d'une entreprise ferroviaire à la réglementation de sécurité de l'exploitation,
- insuffisance dans l'état technique des matériels roulants d'une entreprise ferroviaire.

Le représentant local sécurité de la DSSR avise les entités concernées de la direction territoriale de SNCF Réseau.

### 502.2.2. Information des autorités

En cas de survenance d'un accident grave, accident ou incident, qui dans des circonstances légèrement différentes, auraient pu conduire à des accidents graves, le prestataire en informe dans les meilleurs délais le BEA-TT, la DGITM et l'EPSF, conformément au décret n°2019-525.

Par ailleurs, SNCF Réseau peut prendre des mesures conservatoires à l'encontre du prestataire. Si SNCF Réseau constate des manquements graves ou répétés du prestataire à la réglementation de sécurité de l'exploitation ou des insuffisances dans l'état technique de ses matériels roulants ou de son infrastructure, SNCF Réseau en informe l'EPSF.

En cas de manquements graves ou répétés d'une entreprise ferroviaire à la réglementation de sécurité de l'exploitation ou d'insuffisance dans l'état technique de ses matériels roulants signalée par le prestataire, SNCF Réseau en avise l'EPSF.

### 502.2.3. Établissement du rapport d'analyse causale

Le prestataire établit le RAC selon les modalités définies dans le présent document.

Les rapports d'analyse causale sont enregistrés dans la base ISCHIA par la DSSR.

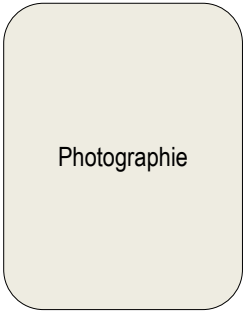
**COPIE non tenue à jour du 19/12/2019**

# Annexe 1

## Modèle d'attestation

**COPIE non tenue à jour du 19/12/2019**





Établissement (ou entité) : .....

**ATTESTATION n° :** .....  
[Article 19 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié]

**Nom :** ..... **Prénom :** .....

La personne désignée ci-dessus est habilitée à déterminer les mesures conservatoires nécessaires prévues à l'article 103 du décret n°2019-525 selon les dispositions reprises à l'article 204 du document RFN-IG-TR 04 D-03-n°001.

**Champs d'intervention territorial et fonctionnel :**

(à préciser ci-dessous)

Elle peut demander communication aux exploitants ferroviaires des documents et pièces nécessaires, à l'accomplissement de sa mission.

Elle peut accéder aux matériels roulants pour procéder à des constats ou vérifications utiles relatifs à la sécurité.

Elle est astreinte au secret professionnel à l'égard de tout exploitant ferroviaire.

La présente attestation est rigoureusement personnelle.

Date et Signature

Expire le : ..... / ..... / .....

Directeur d'Établissement  
(ou d'entité)

Titulaire de l'attestation

**SPÉCIMEN**

**COPIE non tenue à jour du 19/12/2019**

## Annexe 2

### Principaux points à relever ou à faire relever

**COPIE non tenue à jour du 19/12/2019**

## CONSTATATIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

Les constatations d'ordre général consistent notamment à :

- relever les traces laissées sur les voies, les installations et sur le matériel en cas de déraillement,
- noter, tout spécialement dans le cas d'un déraillement, les premières traces sur la voie en vue de déterminer l'origine du déraillement et le premier véhicule déraillé, les caractéristiques géométriques de la voie,
- reporter sur un croquis coté l'ensemble des traces relevées et la position des essieux déraillés,
- consigner la position et l'état des signaux, appareils de voie, taquets, détonateurs, pétards... sur le terrain ; des leviers, manettes, boutons, dispositifs d'annulation, plombs, dispositifs de contrôle (sur TCO ou non) dans les postes et dans les points de manœuvre,
- visiter la voie sur une assez grande longueur en amont du lieu de l'incident pour y chercher, soit des traces anormales laissées par le passage des convois, soit des pièces tombées des chargements ou du matériel,
- noter l'emplacement des cales anti-dérives, des sabots d'enrayage le cas échéant,
- noter les positions kilométriques des traces observées ou des pièces recueillies,
- rechercher les véhicules d'où proviennent les pièces retrouvées sur place, en particulier faire examiner les trains croiseurs,
- relever l'état des organes de frein : position des robinets de frein, isolement des véhicules, dispositifs vide-charge et marchandises-voyageurs,
- noter, le cas échéant, l'emplacement des agents concernés par l'évènement au moment où celui-ci s'est produit,
- préciser la position des engins moteurs, les avis et ordres donnés s'il y a lieu par le chef de la manœuvre au conducteur ; enregistrer, le cas échéant, la nature des mouvements de manœuvre effectués,
- vérifier le fonctionnement des installations radio éventuelles et la fréquence utilisée,
- photocopier ou recopier les documents opérationnels : état de la circulation ou registre de circulation, registre de cantonnement, carnet d'enregistrement des dépêches, carnet de dérangements des installations de sécurité, bulletins de franchissement,
- relever la vitesse des circulations,
- dans le cas d'incident caténaire mettant en cause l'application des règles d'utilisation des pantographes ou le respect de la signalisation propre aux installations de traction électrique, faire établir par les experts concernés un relevé des avaries aux installations de traction électrique et enregistrer la déclaration de l'agent de conduite.

## CONSTATATIONS CONCERNANT LES MATÉRIELS ROULANTS

Dans le cas d'un déraillement, il convient de relever ou de faire relever notamment les cotes caractéristiques relatives à :

- la distance horizontale  $q_R$  entre les  $A_{\emptyset 1\emptyset}$  et  $A_{q\emptyset}$ ,
- l'épaisseur  $e$  du boudin,
- la hauteur  $h$  du boudin,
- la saillie  $S$ ,
- le diamètre  $D$  du cercle de roulement (si possible),
- l'épaisseur  $E$  du bandage,
- la largeur  $L$  du bandage,
- l'écartement  $E_i$  des faces internes,
- l'écartement  $E_a$  des faces actives.
- ...

Les constatations à faire concernant l'infrastructure du véhicule ayant déraillé le premier concernent :

- l'état des plaques de garde et de leurs boulons ou rivets de fixation (boulons desserrés, manquants, traces de glissement anciennes...),
- l'état de la suspension : ressorts, balanciers (s'il en existe), différence des distances bride / brancards, longueur de la suspension pendulaire, différence de distances dessus de boîte / longeron et dessus de traverse danseuse / longeron,
- l'état du châssis, de la caisse, des bogies ou assimilés (le cas échéant),
- l'état des organes d'appui (lissoirs...) et d'entraînement des bogies,
- la hauteur au-dessus du rail des tampons du véhicule déraillé (si possible) et des véhicules voisins,
- l'état des appareils de traction et de choc,
- la tension des attelages,
- les dates des dernières opérations périodiques d'entretien.

Lorsque les renseignements relatifs au matériel moteur ou remorqué n'ont pu être relevés sur place avec une précision suffisante pour qu'on puisse en tirer des conclusions définitives, tout doit être fait pour que ce matériel soit conduit dans un atelier (désigné en concertation avec l'EF) assurant l'entretien du matériel roulant apte à mener les investigations nécessaires aux fins d'examen en commun et de vérifications complémentaires. Il ne doit être procédé à aucune réparation avant cet examen.

Les constatations faites au cours de ce deuxième examen sont soigneusement consignées et reportées sur croquis.

Dans le cas d'un incident caténaire mettant en cause les pantographes, si les renseignements relatifs aux pantographes n'ont pu être relevés sur place, les engins moteurs électriques (et matériel remorqué comportant un pantographe) incriminés ou susceptibles de l'être doivent être conduits dans un atelier assurant l'entretien du matériel roulant aux fins d'examen. Toutes dispositions doivent être prises pour que les constatations puissent être faites de façon contradictoire entre un représentant du GI chargé de la maintenance et un représentant du métier de la conduite de l'exploitant, et soient soigneusement prises en attachement.

Dans le cas d'incident caténaire mettant en cause l'application des règles d'utilisation des pantographes ou le respect de la signalisation propre aux installations de traction électrique, les experts concernés établissent un relevé des avaries au pantographe et enregistrent la déclaration de l'agent de conduite.

## AUTRES CONSTATATIONS

Elles consistent à déterminer :

- la charge réelle du ou des wagons,
- les caractéristiques de la voie (écartement...),
- la constitution du chargement : répartition de la charge, longueur des charges concentrées, conditions d'arrimage du chargement (notamment lorsqu'il s'agit de conteneurs), immobilisation des parties mobiles.

**COPIE non tenue à jour du 19/12/2019**



## Annexe 3

Évènements devant obligatoirement  
faire l'objet d'un relevé de constatations  
immédiates et d'une enquête

**COPIE non tenue à jour du 19/12/2019**

La liste ci-dessous reprend une partie des événements figurant dans l'arrêté du 4 janvier 2016 relatif à la nomenclature de classification des événements de sécurité ferroviaire.

Ces événements doivent obligatoirement faire l'objet d'un relevé de constatations immédiates et d'une enquête.

Cette liste d'événement n'est pas exhaustive, par conséquent, tout représentant du service chargé de la gestion des circulations jugeant qu'un événement mérite l'enregistrement par écrit d'un certain nombre de constatations doit remplir un RCI.

1 - Accidents		Commentaires
1.1.1	Collision d'un train avec un véhicule - nez à nez - prise en écharpe - rattrapage - heurt d'un train croiseur	
1.1.2	Collision d'un train avec un obstacle à l'intérieur du gabarit - enfoncement de heurtoir - obstacle sur la voie (hors PN) - matériel en stationnement	sauf heurts d'animaux
1.2	Déraillement	y compris sur zone en travaux
1.3	Accident au passage à niveau	collision (véhicule, piéton, obstacle, ...)
1.4	Accident de personne (hors PN et sauf suicides et tentatives de suicide) impliquant du matériel roulant en mouvement	si heurt avec une circulation ferroviaire si tué ou blessé grave suite à chute à la montée ou à la descente depuis un train ou à bord d'un train si tué ou blessé grave
1.5	Incendie à bord du matériel roulant en circulation	incendies et explosions y compris actes de malveillance, si intervention pompiers et/ou évacuation des voyageurs.
1.6.1	Accident de marchandises dangereuses	événements de type 2 (Arrêté du 30 janvier 2017)
1.6.3	Électrisation (blessé grave) ou électrocution (tué) liée à l'exploitation ferroviaire	

2 - Incidents		Commentaires
2.1.1	Défaillance de voie (rail cassé, gauche de voie, ...)	si le défaut n'est pas détecté par le mainteneur
2.1.2	Désordre d'ouvrage d'art (pont-rail ou pont route, viaduc, tunnel, petit ouvrage sous voie tel qu'aqueduc ou buse, mur de soutènement, perré maçonné)	si le défaut n'est pas détecté par le mainteneur
2.1.3	Désordre d'ouvrage en terre (remblai, déblai meubles ou rocheux – tranchées rocheuses) ou fontis (sous voie ou à proximité immédiate)	si le défaut n'est pas détecté par le mainteneur
2.1.4	Incendie d'installation fixe – sous-système infrastructure (aux abords ou sur la voie)	si interruption de la circulation supérieure à une heure
2.1.5	Franchissement d'un passage à niveau ouvert sans mesures s'opposant au franchissement par les usagers de la route	raté de fermeture de P.N
2.2.1	Incident caténaire	chute de caténaire, enchevêtrement pantographe/caténaire
2.2.3	Réalimentation intempestive des caténaires	
2.3.1	Incident de signalisation	en présence d'une circulation y compris incidents contraires à la sécurité
2.3.2	Déshuntage	
2.4.1	Avarie d'un organe critique sur le matériel roulant : rupture de fusée, de roue, d'essieu, ...	

2.5.1.1	Réception intempestive d'un train sur voie occupée	sans collision
2.5.1.2	Autorisation de franchissement délivrée sans vérification	
2.5.1.3	Expédition d'une circulation sans ordre prévu	
2.5.1.4	Sortie intempestive du domaine fermé	sortie inopinée d'un train de travaux de la zone protégée (travaux)
2.5.1.6	Pénétration irrégulière en canton occupé	
2.5.1.7	Pénétration d'un domaine fermé	engagement intempestif d'une circulation sur une voie faisant l'objet de mesures de protection (travaux)
2.5.1.10	Dérive	
2.5.1.12	Talonnage d'aiguille ou bi-voie	
2.5.2.2	Engagement du gabarit (anomalie ou défaut de chargement)	si heurt avec un train croiseur
2.5.3.1 à 2.5.3.5	Dépassement du point d'arrêt	franchissement intempestif d'un signal d'arrêt fermé, avec ou sans engagement du point protégé

3 - Suicides		Commentaires
3.1.1	Suicide	si heurt avec une circulation ferroviaire
3.1.2	Tentative de suicide	si heurt avec une circulation ferroviaire et si blessé grave

Autres évènements (hors nomenclature) devant faire l'objet d'un RCI	
Accostage brutal	si tué, blessé ou dégâts matériels - mise en tête, - forçement, - manœuvre
Nez-à-nez	en l'absence de conséquences

## Annexe 4

# Forme et contenu du relevé de constatations immédiates

**COPIE non tenue à jour du 19/12/2019**

# Forme et contenu du RCI

Les principes généraux suivants doivent être respectés :

- la première partie du RCI sert d'"Avis immédiat", support d'une information très rapide sur les premières constatations permettant d'apprécier la gravité, le besoin de mesures conservatoires, le niveau d'information à donner, le type d'enquête à déclencher, etc.,
- chaque partie du RCI (ayant potentiellement vocation à être diffusée seule) doit porter l'identifiant de l'événement permettant de s'assurer sans ambiguïté que deux pièces ou enregistrements relèvent du même événement,
- les formats des pages successives du RCI (dès la première) peuvent être différents selon qu'il s'agit d'un accident de PN, d'un heurt de personne sur la voie, d'un déraillement en ligne, etc. (les documents doivent être assez souples pour permettre de faire et d'enregistrer toutes les constatations utiles même s'il se révèle sur le terrain que l'événement est d'une autre nature que celle annoncée et que le format de RCI pris est donc mal adapté),
- le RCI doit comporter autant de feuillets "constatations de l'EF..." que d'EF ou exploitants concernés,
- le RCI ne comporte que des faits, des constats indiscutables, et ne doit comporter ni interprétations, ni conclusions,
- les enregistrements sonores et les photos doivent être utilisés aussi largement que possible (au cas où il est fait appel à un huissier pour garantir l'authenticité des constats, on s'assurera que cette garantie puisse s'étendre à ces pièces annexes, photos, enregistrements...).

Le contenu d'un RCI dépend de la nature de l'événement. On ne peut donc spécifier a priori les informations qui doivent s'y trouver. Toutefois, les listes ci-dessous rappellent des informations de base qui seront généralement nécessaires :

Faits matériels :

- état des installations, des infrastructures, des abords, du matériel roulant (mesures de cotes de pièces mécaniques, mesures électriques, constats de présence ou d'absence de pièce...),
- positions des personnes (agents et témoins), des outils ou équipements mobiles, des matériels roulants,
- positions des organes de commande, des documents de travail (quels documents visibles, à quels endroits, ouverts à quelle page... ?),
- environnement, éclairages, bruits, conditions atmosphériques,
- identification des personnes (agents et témoins), identification des matériels,
- anomalies de l'environnement susceptibles d'affecter la sécurité (dégradations de clôtures, de fermetures, de serrures, présence dans les emprises ou aux abords d'objets "anormaux", présence de personnes non autorisées, traces de malveillances, d'activités illicites...).

Déclarations, documents :

- enregistrements, contenu des documents de travail, permettant d'identifier les différents mouvements,
- déclarations des agents, témoignages (qui faisait quoi ? sur ordre de qui ? dans quel but ? avec quels moyens ? à quel moment ?),
- communications (écrites, enregistrées, orales selon les déclarations des agents et des témoins).

La photographie, la photocopie ... doivent être très largement utilisées en complément des notes écrites dès que l'événement le justifie.

Des faits précis et objectifs doivent être enregistrés et non des appréciations. On notera par exemple "l'écartement des faces internes des rails au point X est de xxxx mm." et non "l'écartement est dans la norme ou dans les tolérances". Les déclarations (orales ou écrites)

exactes des personnes (agents et témoins) sont à annexer au RCI. Il ne doit pas s'agir de reformulations ou interprétations.

Tous les indices accessibles doivent être relevés sans se limiter à ceux qui concourent, a priori, à expliciter les causes de l'évènement, même si celles-ci paraissent d'emblée indiscutables.

Les auteurs du RCI mentionnent leur identité et cosignent la première partie "Avis immédiat"; les autres feuillets afférents aux déclarations propres à chaque exploitant n'étant signés que par leur auteur. Les pièces annexées au RCI sont listées sur le RCI, mais ne portent pas les signatures.

Le RCI ne peut pas être modifié après clôture et signature, mais il peut être complété (par exemple par le décryptage d'enregistrement des données de conduite ou par des déclarations complémentaires d'agents ou de témoins ou de l'encadrement ou par la transcription d'enregistrements audio des échanges radio, etc.).

Le RCI doit être accompagné des documents permettant aux personnes ne connaissant ni les lieux, ni les personnes, ni les circonstances, de comprendre l'évènement. Ces documents doivent apporter les éléments permettant :

- de se représenter les lieux (plan, schéma, photographies selon le besoin et les possibilités),
- de se représenter les circulations ferroviaires (schémas, relevé de composition, photographies selon le besoin ou les possibilités...),
- de se représenter les fonctions et les actions des acteurs (descriptions, déclarations, procédures, enregistrements..., selon les cas).



## Annexe 5

### Modèle de relevé de constatations immédiates

**COPIE non tenue à jour du 19/12/2019**

Adresse EIC .....  
 Dossier enregistré au ..... sous le numéro : ...../.....



Relevé de Constatations Immédiates						
Quand ?		Quoi ? (Déraillement, talonnage, franchissement, accident de personne, collision, ...)				
Jour						
Date						
Heure de l'événement						
Où ? (préciser le n° de ligne et le n° de département)						
Gare, Gares encadrantes, Poste, ITE, Point remarquable						
Point Kilométrique	Numéro de Voie :	N° ligne :	N° Dpt :			
Type de voie	VP <input type="checkbox"/> VS <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> avec VP engagée		<input type="checkbox"/> sans VP engagée		
Quoi ? (installations)						
Appareil de voie (type, n° ...)						
Signal ou Repère n° :	Équipement du signal/repère :	En service :	Équipement du signal/repère :	En service :		
	<input type="checkbox"/> KVB, KCVP, KVBP	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> DAAT	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non		
	<input type="checkbox"/> TVM	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> Crocodile	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non		
	<input type="checkbox"/> ETCS	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non		<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non		
Equipé d'un détonateur		<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	Cartouche percutée	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non		
PN n° :	SAL 2 <input type="checkbox"/> SAL4 <input type="checkbox"/> Autres <input type="checkbox"/>	Feux Routiers Fonctionnent : <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non				
Autres installations :						
Quoi ? (mobiles)						
Train n°...	Entreprise Ferroviaire	Locomotive ou Automoteur n° :	Conduite depuis : Matériel remorqué <input type="checkbox"/> Engin Moteur <input type="checkbox"/>			
Évolution n°...	Sous-traitant	US <input type="checkbox"/> UM ... <input type="checkbox"/>	Équipements en service en cabine de conduite			
TTx. n°...	Particularités Traction	Rame n°:	KVB ou COVIT	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	
Manœuvre n°...	<input type="checkbox"/> Double Traction <input type="checkbox"/> Pousse	.....	DAAT	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	
			RST	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	
			GSM / GFU	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	
			RS (répétition signaux)	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	
ETCS	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non				
Composition	Code ou indice compo :	Nombre véhicule :	Longueur :	Masse :	Masse freinée réalisée :	Masse freinée nécessaire :
Parcours	de (voie, gare...) : à (voie, gare...) :		Vitesse au moment de l'événement (selon la déclaration du conducteur) : .....			
Véhicules accidentés concernés	Numéro					
	Masse sur rail		Masse freinée réalisée			
	Position dispositif freinage		<input type="checkbox"/> Marchandise <input type="checkbox"/> Voyageur <input type="checkbox"/> Vide <input type="checkbox"/> Chargé			
Nombre : .....	Code ONU / Code danger					
	Tampons / Attelages		<input type="checkbox"/> circulaire <input type="checkbox"/> rectangulaire <input type="checkbox"/> Autres		Serrés à refus <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
Besoin d'un moyen de relevage ?		<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non				
Qui ? (SNCF Réseau / Entreprises ferroviaires concernées / Autres GI ou prestataires)						
SNCF Réseau	SGC <input type="checkbox"/>		Maintenance et Travaux <input type="checkbox"/> (activité <i>maintenance</i> ferroviaire)		Maintenance et Travaux <input type="checkbox"/> (activité <i>transport</i> ferroviaire)	
Autres GI	Nom :		Titulaire d'un contrat de partenariat ou d'une concession de travaux <input type="checkbox"/>		Prestataire titulaire d'une convention pour le compte de SNCF Réseau <input type="checkbox"/>	
EF n°2	Nom :		Travaille pour elle-même <input type="checkbox"/>		Travaille en tant que sous-traitant <input type="checkbox"/> Nom de l'EF utilisatrice : .....	
EF n°3	Nom :		Travaille pour elle-même <input type="checkbox"/>		Travaille en tant que sous-traitant <input type="checkbox"/> Nom de l'EF utilisatrice : .....	

Mesures d'alcoolémie				
Personne concernée : .....				
Pratiqué : <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		Positif : <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		
Si accident de personnes ou du personnel				
Blessé : <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		Décès : <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		
Suicide présumé : <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non		Source : .....		
Mesures conservatoires mises en œuvre :				
Heure	Par qui ?	Quelles mesures		
Notification à l'EF par écrit des mesures conservatoires à .....h.....				
Réalisé par : le dirigeant d'enquête <input type="checkbox"/> ou COGC (DRC) <input type="checkbox"/> (sauf si le représentant de l'EF est sur place)				
Conséquences visibles:				
Comment ? Déroulé chronologique et description de l'événement (avant, pendant)				
Heure				
Identification des Acteurs Principaux				
Entreprise	Nom (facultatif)	Fonction		
Liste des hypothèses pouvant expliquer l'événement				
Hypothèse n°1				
Hypothèse n°2				
Personnes et organismes appelés - présents sur place				
Représentants de SNCF Réseau		Heure d'avis	Présent sur place ?	Heure d'arrivée
Dirigeant de proximité ou astreinte Circulation		__ h __	<input type="checkbox"/> oui / <input type="checkbox"/> non	__ h __
Chef UP SES ou astreinte		__ h __	<input type="checkbox"/> oui / <input type="checkbox"/> non	__ h __
Chef UP Voie ou astreinte		__ h __	<input type="checkbox"/> oui / <input type="checkbox"/> non	__ h __
Régulateur sous-station		__ h __		
Intervenants Externes		Heure d'avis	Présent sur place ?	Heure d'arrivée
Police ou Gendarmerie		__ h __	<input type="checkbox"/> oui / <input type="checkbox"/> non	__ h __
Pompiers		__ h __	<input type="checkbox"/> oui / <input type="checkbox"/> non	__ h __
Pompes funèbres		__ h __	<input type="checkbox"/> oui / <input type="checkbox"/> non	__ h __
Autres (à préciser) :		__ h __	<input type="checkbox"/> oui / <input type="checkbox"/> non	__ h __
Représentants des exploitants		Heure d'avis	Présent sur place ?	Heure d'arrivée
EF n°1 :		__ h __	<input type="checkbox"/> oui / <input type="checkbox"/> non	__ h __
EF n°2 :		__ h __	<input type="checkbox"/> oui / <input type="checkbox"/> non	__ h __
Représentant Direction Zonale Sureté (SUGE)		__ h __	<input type="checkbox"/> oui / <input type="checkbox"/> non	__ h __
Représentants des autres GI		Heure d'avis	Présent sur place ?	Heure d'arrivée
Titulaire du contrat :		__ h __	<input type="checkbox"/> oui / <input type="checkbox"/> non	__ h __
Prestataire pour SNCF Réseau :		__ h __	<input type="checkbox"/> oui / <input type="checkbox"/> non	__ h __

Schéma succinct

Si franchissement intempestif de signal d'arrêt, le point protégé est-il engagé ?	oui <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> non
Photos jointes au RCI ?	oui <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> non
Photos des Titres d'habilitation des opérateurs	oui <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> non

**RCI établi le ...../...../..... par M .....**  
*Ce document doit être cosigné par l'ensemble des participants (si refus le mentionner sur la dernière page).*

		Établissement	Nom / Fonction	Téléphone	Signature
SNCF Réseau	EIC				
	Maintenance & Travaux				
Autres GI					
EF n°1					
EF n°2					

Distribution de l'avis immédiat

Le dirigeant d'enquête transmet **le plus rapidement possible** l'avis immédiat (1<sup>ère</sup> partie du RCI) au **COGC** avec copie aux signataires du document sans que ce délai ne puisse excéder **12 heures**. (de préférence par e-mail)

**COGC : ☎ XX.XX.XX.XX.XX / XX.XX.XX ☎ xxxxxxxxxxxxxx@reseau.sncf.fr**

Le COGC transmet ce document par ..... (de préférence par e-mail)

- au Pôle Sécurité EIC ..... ☎ ..... ☎ .....@reseau.sncf.fr
- au RLS (représentant local sécurité) ..... ☎ ..... ☎ .....@reseau.sncf.fr
- aux responsables désignés des exploitants concernés.

**Feuille supplémentaire à utiliser si manque de place sur les feuillets de la 1<sup>ère</sup> partie – Avis immédiat**

Large area with horizontal lines for writing.

1<sup>ère</sup> partie – Avis immédiat



**Constatations du représentant du service chargé de la maintenance et de l'entretien**

Large area for handwritten notes with horizontal lines.

Etablissement	Nom / fonction - N° portable	Signature

2<sup>ème</sup> partie





**Déclaration opérateur N° ..... page 1/2**

**Déclaration**

De M.....

Grade : ..... Equipe.....

Établissement / UO / EF.....

Fonction assurée : .....

Concernant l'incident suivant: .....

.....

.....

**Votre position**

Où étiez-vous précisément lors de la survenue de l'incident ?

.....

Êtes-vous témoin de l'incident .....

Si oui qu'avez-vous vu ou entendu ?.....

.....

Étiez-vous seul sur les lieux ? .....

Si vous n'étiez pas seul, quelle était la position des autres personnes présentes ?

.....

Décrivez précisément le rôle des autres intervenants .....

.....

.....

**Votre mission**

Quelle était votre mission ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Fait-elle partie de vos tâches habituelles ?.....

.....

Si non, quand et par qui vous avait-elle été confiée ?.....

vous avait-elle été expliquée par radio, par téléphone, de vive voix ? .....

.....

L'aviez-vous bien comprise ? .....

.....

2<sup>ème</sup> partie

**Déclaration opérateur N° ..... page 2/2**

**Les autres**

Avez-vous vous-même confié une mission à un (ou plusieurs) de vos collègues ?

Êtes-vous intervenu dans une opération incombant à un autre agent ?

Si oui, pourquoi ?

**L'organisation**

L'organisation prévue était-elle respectée ?

Si non, pourquoi ?

Avez-vous été perturbé ou distrait dans votre travail par un événement extérieur ?  
personnel, par la présence d'une ou de plusieurs personnes ?

**L'incident**

Décrivez précisément les faits ayant précédé l'incident

Quelle action précise réalisiez-vous au moment de l'incident ?

Quelles mesures avez-vous prises ?

**Autres points à préciser**

Fait à : .....



Signature :



Le : .....

Liste des déclarations des opérateurs				
Fonction	SNCF Réseau	Entreprise	Tiers	Déclarations écrites
				oui <input type="checkbox"/> refus <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
				oui <input type="checkbox"/> refus <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
				oui <input type="checkbox"/> refus <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
				oui <input type="checkbox"/> refus <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
				oui <input type="checkbox"/> refus <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>
				oui <input type="checkbox"/> refus <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/>

**Distribution finale du RCI**

Le Dirigeant d'enquête transmet, dans les **plus brefs délais** sans dépasser **72 heures**, la totalité du RCI (1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> partie) au COGC qui dès réception en adresse copie au représentant du SGC de l'EIC, aux exploitants concernés et au RLS (représentant local sécurité).

**SGC EIC** .....  **XX.XX.XX.XX.XX / XX.XX.XX**  .....@snCF.fr

**RLS** .....  **XX.XX.XX.XX.XX / XX.XX.XX**  ..... @snCF.fr

**Liste des ANNEXES jointes au RCI**

- Annexe 1 :
- Annexe 2 :
- Annexe 3 :
- Annexe 4 :
- Annexe 5 :
- Annexe 6 :
- Annexe 7 :
- Annexe 8 :

2<sup>ème</sup> partie

## Annexe 6

### Fiche appel à expert

**COPIE non tenue à jour du 19/12/2019**

**Fiche à destination d'un expert sollicité par le Service chargé de la Gestion des Circulations**

Dans le cadre d'une enquête diligentée par le Service chargé de la Gestion des Circulations, concernant un événement de sécurité :

- vous êtes missionné en tant qu'expert en application de l'article 19 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié, pour assister dans l'enquête le représentant du Service chargé de la Gestion des Circulations et pour procéder à tout constat ou vérification utile relatif à la sécurité et nécessaire à ce représentant,
- vous intervenez dans le cadre des dispositions du deuxième paragraphe de l'article 103 du décret n°2019-525.

**Extrait de l'article 103 du décret n°2019-525**

*Lorsqu'il constate ou est informé d'une situation ou d'un événement présentant un risque grave ou imminent pour la sécurité, le gestionnaire d'infrastructure en charge de la gestion opérationnelle des circulations prend toutes les mesures conservatoires nécessaires, en concertation avec les autres gestionnaires d'infrastructure concernés. Il en informe sans délai l'Établissement public de sécurité ferroviaire.*

*Les gestionnaires d'infrastructure concernés désignent les agents chargés de déterminer les mesures conservatoires prévues à l'alinéa précédent. Ces agents peuvent demander aux entreprises ferroviaires communication des documents et pièces nécessaires à l'accomplissement de leur mission. Ils ont accès aux matériels roulants pour procéder à tout constat ou vérification utiles en ce qui concerne la sécurité. Ils sont soumis au secret professionnel, à l'égard en particulier de toute entreprise ferroviaire.*

Enquête sur l'évènement du .... / .... / 20... à .....,  
Circulation n° ..... (engin moteur n° .....).

Je soussigné, M. ...., représentant du Service chargé de la Gestion des Circulations et dirigeant de l'enquête,

demande le concours de M. ...., en sa qualité d'expert<sup>1</sup>  
..... pour m'assister dans l'enquête.

Date .....et heure .....

Signature :

Je soussigné, M. .... assurant en tant qu'expert<sup>1</sup>.....  
la mission d'assistance au représentant du Service chargé de la Gestion des Circulations, déclare :

- avoir pris connaissance des informations mentionnées ci-dessus et notamment de l'article 103 du décret n° 2019-525,
- respecter cet engagement d'impartialité et de secret professionnel à l'égard de mon employeur et des tiers non impliqués par la réalisation de cette enquête, conformément à l'article 19 de l'arrêté du 19 mars 2012 modifié.

Le compte rendu de mes constatations sera exclusivement communiqué au représentant du Service chargé de la Gestion des Circulations et dirigeant de l'enquête.

Fait en deux exemplaires à .....

Date .....et heure .....

Signature :

\_\_\_\_\_

<sup>1</sup> Mentionner la nature de l'expertise (conduite, matériel roulant, etc.)

**COPIE non tenue à jour du 19/12/2019**



## Fiche d'identification

Titre	Incidents et accidents – Avis, mesures conservatoires et enquête
Nature du texte	Document d'utilisation du réseau
Élaborateur	Direction Générale de l'Exploitation Système (DGEX) Direction de la Prescription d'Exploitation & Sécurité Système
Référence SNCF RÉSEAU	RFN-IG-TR 04 D-03-n°001
Version en cours / date	Version 04 du 02-10-2019
Date d'application	Applicable à partir du 15-12-2019

## Élaboration / Approbation

Rédacteur		Vérificateur		Approbateur	
Pascal JULIEN 30-09-2019		Marion SEGRETAIN 01/10/2019		Marc DOISNEAU 02/10/2019	

## Texte remplacé

- **RFN-IG-TR 04 D-03-n°001** "Incidents et accidents – Avis, mesures conservatoires et enquête", version 03 du 27.03.2017

## Textes de référence

- Néant

## Textes interdépendants

- **RFN-IG-TR 04 C-01-n°001** "Règles de la gestion opérationnelle des circulations"
- **DC A-B 0 n°2** "Vocabulaire utilisé dans les textes «Sécurité des circulations»"

## Distribution

SNCF Réseau	Direction Générale de l'Exploitation Système	- Direction Prescriptions d'Exploitation & Sécurité Système
	Direction Générale Industrielle & Ingénierie	- Direction Qualité Sécurité
	Direction Générale Opérations & Production	- Direction Sécurité - Pôles Sécurité des Zones de Production
	Direction Générale Ile-de-France	- Direction Sécurité Sûreté
	Direction Générale Clients & Services	- Direction de l'Attribution des Capacités o Directeur de la Sécurité
		- Directions territoriales
	Direction de la Sécurité – Sûreté & Risques	- Pôle Pilotage Intégration
	Direction Juridique et de la Conformité	- Pôle Prescription et Textes Réglementaires
Direction Générale de la Stratégie, de la Programmation et de la MOA	- Direction de la Maîtrise d'Ouvrage	
Entreprises Ferroviaires	Entreprises Ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité délivré par l'EPSF	
Autres GI du RFN	Titulaires de convention (prestataires) avec ou sans agrément de sécurité délivré par l'EPSF	
	Titulaires de contrat de partenariat ou de concession de travaux avec un agrément de sécurité délivré par l'EPSF	
	Titulaires de convention de délégation de service public avec agrément de sécurité délivré par l'EPSF	
Gestionnaires d'Infrastructure	Gestionnaires d'Infrastructure autres que SNCF Réseau, titulaires d'un agrément de sécurité délivré par l'EPSF	
Centres de formation	Centres agréés par l'EPSF	
EPSF	Direction des Référentiels	
Autres	Ministère chargé des transports Direction des services de transport Bureau de la sécurité et de l'interopérabilité des transports guidés	

## Résumé

Le présent document d'utilisation du réseau définit les dispositions générales en matière d'avis, de mesures conservatoires et d'enquêtes suite à incident ou accident.