

# 1835-1985

## L'amélioration progressive de la sécurité et de l'hygiène du travail

Une gare. Un chargeur qui traversait les voies pour se rendre d'un quai à l'autre n'a pas remarqué le train qui entrainait en gare et a été renversé.

Derrière cette brève relation des faits

se cache un drame humain aux conséquences parfois très graves pour l'agent comme pour ses proches. Un drame qu'il faut tenter d'éviter : l'homme travaille pour gagner sa vie et non pour la perdre.

Adhérant à ce principe, notre époque s'efforce, par divers moyens, de réduire les risques du travail et de ménager la santé des travailleurs. Au chemin de fer, de nombreuses améliorations sont également apportées dans ce domaine grâce à une organisation spécialement adaptée aux particularités de la SNCB : près de 60 000 agents, un grand nombre d'installations, des métiers fort différents, un milieu très technique : volumes et masses considérables, mouvements rapides, énergies diverses et grandes puissances, vitesse, etc.

Dans un tel ensemble, avec de nombreuses contraintes engendrant tant de risques, les efforts pour rencontrer l'objectif de sécurité et d'hygiène ne datent évidemment pas d'hier. Au contraire, il y a longtemps qu'on s'est penché sur les problèmes posés, même si les premières approches ne remontent cependant pas aux origines des chemins de fer.

### Les premières décennies : les risques du métier

#### L'esprit du temps

Le monde des industries connaît un très grand développement au 19<sup>e</sup> siècle. Dans l'esprit libéral et individualiste de l'époque, le travailleur est censé traiter d'égal à égal avec son employeur. Et les risques qu'il encourt dans son travail sont considérés comme inhérents à la nature de celui-ci. Il faut s'en accommoder sans que des protections particulières doivent être recherchées.

Cet état d'esprit étant général, on ne s'étonnera dès lors pas qu'en matière ferroviaire, seules des mesures relatives à la sécurité du trafic (c'est-à-dire des voyageurs et du public) soient étudiées et appliquées. Et si certaines réalisations ont des conséquences positives sur la sécurité du travail ou son hygiène, ce n'est en fait qu'incidemment car ces objectifs ne sont pas recherchés comme tels à ce moment.

#### De nombreux risques

Des risques, il y en a cependant beaucoup, dès l'origine du chemin de fer. Certains disparaîtront ou diminueront assez rapidement, en raison du progrès technique ou parce que le problème était par trop

criant. Pour d'autres par contre, il faudra attendre une évolution des mentalités pour qu'on étudie les moyens de les supprimer ou, à défaut, de les réduire. Il n'est évidemment pas possible de citer tous ces risques mais on peut cependant en évoquer quelques-uns parmi les plus connus, tant dans les chemins de fer de l'Etat que dans les compagnies privées.

#### *L'abri des locomotives*

Au début, machinistes et chauffeurs ne disposaient d'aucune protection spéciale sur la locomotive. Les jambes et le corps étaient exposés à la chaleur du foyer tandis que le haut du torse et la tête recevaient les assauts du vent, de la pluie, du froid ou de la neige ! Si une bâche était parfois prévue, son emploi n'était cependant permis que s'il n'empêchait pas le machiniste d'observer la voie ni le chauffeur d'alimenter le foyer. D'ailleurs, certains responsables s'opposaient à l'érection d'abris : « *les équipes relâcheraient leur attention si un dispositif venait empêcher l'effet vivifiant (!) de la vitesse...* » Il ne restait plus au machiniste et au chauffeur qu'à se ceinturer le torse de papier journal et de passer une grosse pelisse par dessus le tout ... Petit à petit toutefois, des plaques verticales furent érigées, auxquelles on ajouta ensuite des toits, bien courts tout d'abord... Ce n'est en fait

que vers les années 1900 que les locomotives furent, de construction, équipées d'abris complets.

#### *Serre-freins et gardes-convois*

La position des serre-freins n'était pas plus enviable. Juchés eux aussi par tous les temps sur les wagons à freiner, ils devaient demeurer à leur poste pendant toute la marche du train, pour agir sur le frein en fonction des coups de sifflets lancés à partir de la locomotive. Pour eux aussi on hésita tout un temps avant de prévoir des abris, de peur que ce « confort » ne les fasse s'endormir ! Danger également pour les gardes-convois qui devaient assurer le contrôle dans les diligences de 1<sup>ère</sup> classe mais aussi dans les wagons découverts de 3<sup>ème</sup>. Ils devaient passer d'un compartiment à l'autre ou changer de véhicule malgré les chocs et les oscillations des véhicules et alors qu'il n'y avait ni couloir central, ni intercirculation ...

#### *Les gens des gares*

Ils couraient aussi de nombreux risques d'accidents. Ainsi, les agents de manœuvre toujours à la veille d'être écrasés entre deux butoirs de wagons, ou d'être happés par un convoi circulant sur la voie contiguë ou encore, accrochés tant bien que mal à un wagon (à défaut d'équipement approprié, à l'origine) et risquant d'être projetés dans les voies à la suite d'un choc plus violent ... Les lampistes également, qui devaient grimper aux divers pylones pour réapprovisionner les lampes à huile ou les rallumer en cas de tempête. Et qui devaient aussi jouer les acrobates sur les toits des voitures pour allumer ou éteindre les éclairages : gare aux manœuvres brusques et imprévues de la rame ... D'autres encore : les agents chargés, en hiver, de préparer et placer les lourdes bouillottes et chaufferettes destinées aux compartiments des voitures ; ceux qui chargeaient et déchargeaient les marchandises et bagages avec des moyens et équipements rudimentaires ...

#### *La voie et les ateliers*

Là non plus, guère de normes de sécurité ou d'équipements performants. Il n'est pas encore

question de protéger les brigades par des dispositifs spécifiques. On prescrit seulement aux ouvriers et cantonniers de ne plus se tenir dans l'entre-voie lors du passage des convois : « ils auront soin, avant que la locomotive soit à 200 mètres, de se retirer, sans traverser la route (les voies), sur l'accotement ou le talus le plus voisin ». Pour le travail, des masses, pioches, pinces et autres pelles : vive l'huile de bras et souhaitons que dos et reins résistent !

Dans les dépôts et ateliers, on vit au rythme de *Sa Majesté, la Locomotive*. Mais, la locomotive à vapeur, c'est aussi les fumées à évacuer, les huiles et cambouis, les feux à monter ou à jeter, les tubes des chaudières qu'il faut détartre ou remplacer, les boîtes à fumée qu'il faut vider de leur suie, les essieux et autres lourdes pièces qu'il faut déposer, entretenir ou réparer, avec des équipements encore peu spécialisés. Ce sont encore les entretiens et réparations des voitures et des wagons, dans des conditions analogues. Et aussi, les produits toxiques ou dangereux qu'on utilise tout en ignorant certaines précautions à prendre ou les comportements qui s'indiquent en cas de problèmes ...

## 1880-1945 : des progrès

Vers la fin du 19<sup>e</sup> siècle, une évolution se fait sentir de plus en plus nettement, sous la double poussée d'une évolution des mentalités, d'une part, et du progrès technique d'autre part.

### **Le respect du travailleur**

La dégradation des conditions de vie des classes ouvrières au milieu du 19<sup>e</sup> siècle avait fini par provoquer diverses réactions de grèves voire d'émeutes qui culminèrent en 1886. L'opinion publique, secouée, prit conscience d'un « problème ouvrier » et plusieurs mesures furent prises pour améliorer l'existence de ceux-ci dans différents domaines : salaires, conditions de travail des femmes et des enfants, etc.

### **Les lois de 1888 et de 1903**

En matière de sécurité, on notera particulièrement deux lois. L'une, de 1888, organise d'une façon

générale une inspection des machines et chaudières à vapeur (donc en dehors même des chemins de fer) en vue d'améliorer la sécurité de ceux qui les desservent : risques d'explosion et de brûlures, etc. L'autre, de 1903, sur la réparation des accidents de travail, déroge aux conceptions juridiques classiques : elle améliore la position du travailleur par rapport à la preuve de l'accident de travail et prévoit un régime forfaitaire d'indemnisation. Une nouvelle conception de la position du travailleur, des obligations précises pour les entreprises : l'idée de promouvoir spécifiquement la sécurité des travailleurs apparaît petit à petit.

### **Une réglementation ferroviaire**

Dans les chemins de fer, spécialement ceux de l'Etat, diverses mesures sont prises. L'effort est sérieux. On se préoccupe des équipements comme de l'organisation du travail ; on s'adresse aussi aux agents.

#### *Equipements et organisation*

On se penche sur la solidité des matériaux servant à la construction des machines et appareils de levage. Des protections sont étudiées contre les atteintes des machines et des organes mécaniques (volants, poulies, courroies, pièces tranchantes, tous équipements auxquels on s'efforce d'ajouter des enveloppes protectrices, etc.) ou contre les atteintes de débris (grillages, etc.). Les travaux dans les endroits dangereux (hauteurs, puits, citernes, bassins, etc.) ou susceptibles de contenir des gaz dangereux font l'objet de normes de protection particulières. Les travaux de construction et de terrassement sont aussi envisagés. Des pictogrammes spéciaux, symbolisant certaines matières dangereuses commencent à être utilisés.

#### *Livret de protection*

Les agents sont également invités à veiller à leur propre sécurité. Déjà en 1912 on distribue un « livret des précautions à prendre par le personnel en vue de se prémunir contre les accidents de travail ». Divers sujets généraux concernant



tous les agents y sont évoqués, comme, par exemple, les conditions de circulation dans les dépendances du chemin de fer ou les attitudes à avoir vis-à-vis des véhicules en mouvement (exécution des manœuvres, montée, descente, etc.).

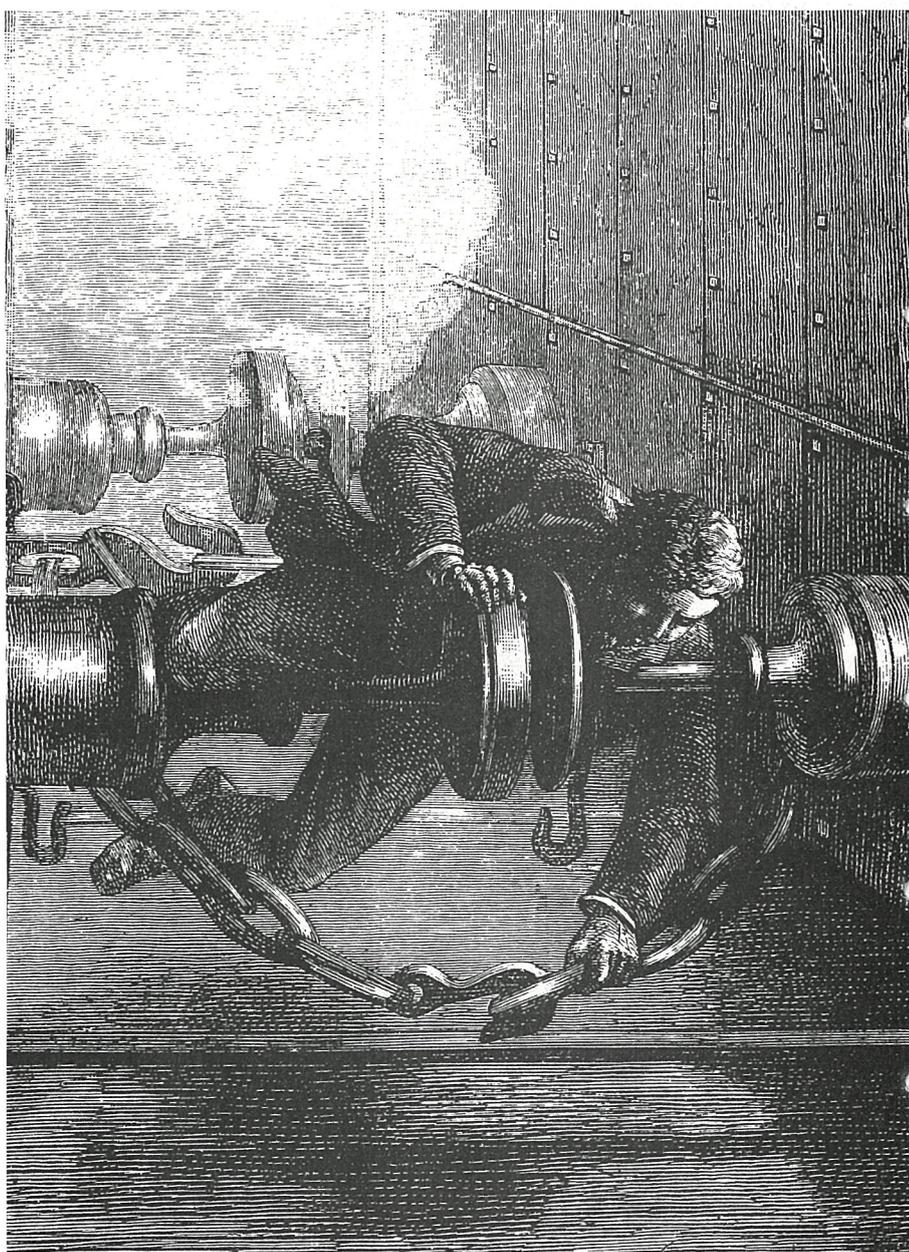
Des prescriptions spéciales sont en outre destinées au personnel de divers services. Aussi, par exemple, certaines mesures de protection à prendre par les agents des voies ou les gardes-barrières à l'approche des trains. Ou encore, les précautions à prendre sur les locomotives, afin d'éviter les retours de flammes, de tomber pendant la marche (obligation de fermer la porte ou de mettre la barre de sûreté entre la locomotive et le tender, interdiction de circuler sur les plates-formes longeant les locomotives, etc.). Dans l'ensemble, ces prescriptions adoptent souvent la forme impérative ou celle des interdictions et mises en garde sévères. L'heure n'est pas encore venue d'utiliser les conseils, comparaisons et autres incitants...

## Le progrès technique

### Des avantages

Durant toute cette période, les chemins de fer n'arrêtent pas de se transformer, sous l'influence du progrès technique : améliorations du matériel, des installations, de l'équipement et de l'exploitation, au profit de la sécurité, du confort, de la vitesse et de la régularité. Mais plusieurs de ces adaptations ont aussi des incidences sur la sécurité du travail.

C'est le cas, par exemple, du chauffage des voitures au moyen de la vapeur produite par la locomotive et distribuée par une canalisation spéciale. L'introduction de ce système, dans les années 1900, permet d'éliminer progressivement les pénibles contraintes du système antérieur, évoqué ci-dessus. La sécurité du travail bénéficie aussi de plusieurs applications de l'électricité : l'éclairage électrique des voitures, également vers 1900 ; l'équipement progressif des gares et celui des signaux : encore des opérations dangereuses et répétées



qui peuvent disparaître.

L'équipement des services techniques se perfectionne lui aussi : engins de levage plus puissants et plus perfectionnés, procédés techniques et outillage plus élaborés. Dans les services de la voie, introduction, entre autres, de crics spécialement adaptés et, vers 1930, des premières bourreuses – tirefonneuses.

On note également, en même temps que la « révolution » des premiers trains électriques en 1935, l'apparition de l'attelage automatique qui équipera dorénavant toutes les automotrices électriques : une solution partielle dans le délicat problème de l'accrochage...

### De nouveaux problèmes aussi

Le progrès technique permet certes d'accroître la puissance et la vitesse des locomotives mais il augmente aussi leur consommation : pelleter et lancer ensuite avec art, dans le foyer, de 3 à 4 tonnes de charbon, secoué sur une plate-forme dansant à près de 100 km/h, est pour le moins épuisant. Et qu'est-ce que cela devient lorsque le charbon ou le tirage sont médiocres !

L'augmentation des vitesses pose également des problèmes aux agents des voies car les délais d'évacuation des chantiers se raccourcissent sans cesse. Par ailleurs, le système du triage par gravité (bosses) qui s'installe, impose aux enrayeurs une attention,

soutenue et permanente ainsi que des réflexes et mouvements très rapides.

À partir de 1935, ce sont en outre les risques liés à l'introduction de la traction électrique qu'il faut prendre en compte : précautions à prendre lors de l'installation et l'entretien des sous-stations et caténaires ; sécurités à prévoir dans l'équipement, l'entretien et la conduite des nouvelles locomotives ; adaptation des règles relatives à la circulation des autres engins de traction sous les caténaires ; précautions supplémentaires pour les chantiers de voies, etc.

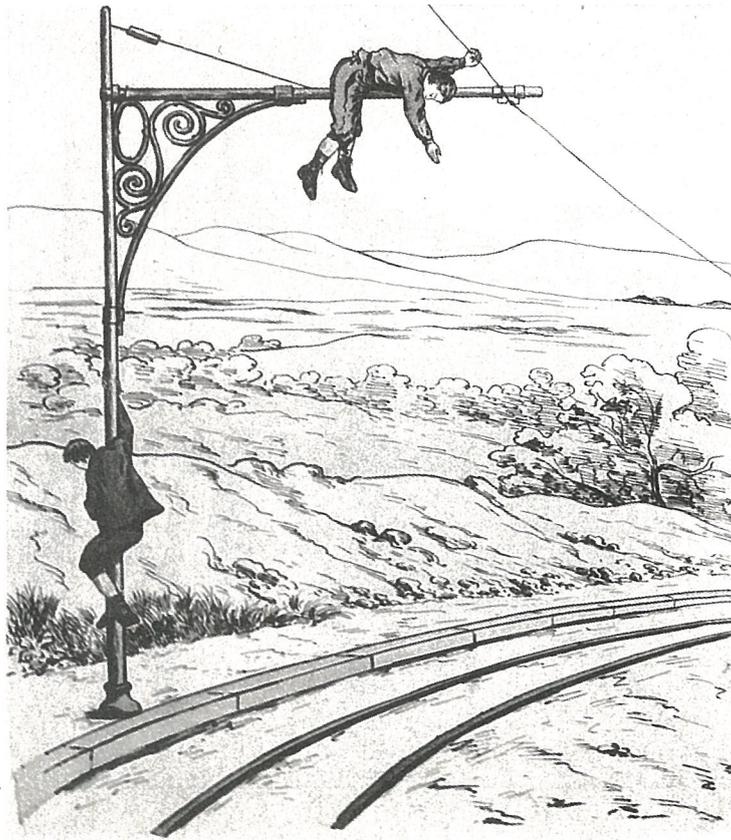
La sécurité du travail n'est jamais acquise une fois pour toutes car les problèmes, identiques ou différents, resurgissent chaque fois que changent les hommes ou les techniques. Il faut penser en permanence à cette sécurité et la concevoir de façon systématique. Mais cela, c'est pour après les années de guerre, car parmi de nombreux et graves tourments, la sécurité du travail fut loin d'être toujours respectée, que du contraire parfois, et de nombreux cheminots en subirent les conséquences, mortelles hélas, dans plusieurs cas.

## Après la seconde guerre mondiale

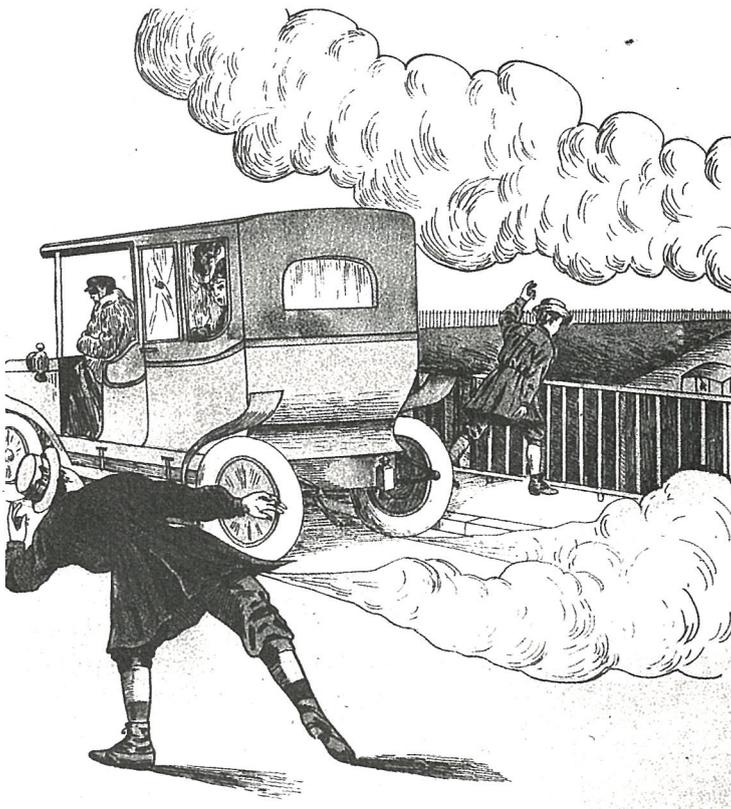
### Un nouveau contexte social

Les questions sociales connaissent un nouveau développement dès la fin du conflit. On tient davantage compte des intérêts des travailleurs dans les relations sociales qui deviennent plus égalitaires. Divers organismes paritaires voient le jour et des mesures sont prises dans de nombreux domaines du droit du travail et de la sécurité sociale pour améliorer la protection des travailleurs et même, plus généralement, de l'ensemble des citoyens.

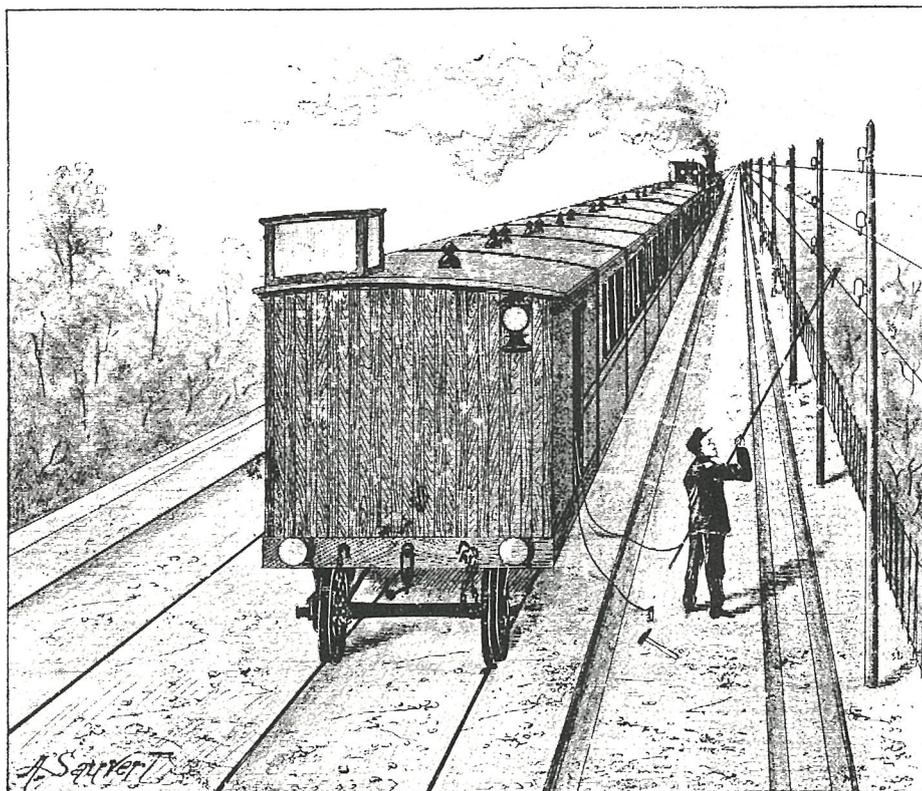
La sécurité du travail, composante indiscutable du rapport de travail, retient aussi l'attention. Les règles existantes en la matière sont adaptées et coordonnées dans un « règlement général pour la protection du travail » qui voit le jour en 1946-1947. Complété à diverses reprises depuis lors, ce très



**Ne pas grimper sur les mats de trolley ou tous supports de fils électriques**



**Lancer des pierres sur le chemin de fer, les automobiles, etc. est un crime**



volumineux texte édicte de nombreuses règles tant en matière de sécurité et d'hygiène du travail qu'à propos de la surveillance médicale des travailleurs et du milieu où ils exercent leurs fonctions. Ces mesures sont en partie à la base des nouvelles actions que la SNCB va entreprendre dans ce domaine, après la guerre. Celles-ci prendront même la forme d'une véritable campagne, vigoureuse, soutenue et générale, concernant tant les hommes que la technique et l'organisation du travail. Car il faut agir : les statistiques d'accidents pour les années qui suivent immédiatement la guerre sont en effet alarmantes : nombre élevé d'accidents, gravité de ceux-ci. Il y a certes des explications : le chemin de fer sort d'une période noire, il y a beaucoup de nouveaux agents et les aspects techniques du travail évoluent fort. Mais quoiqu'il en soit, il faut renverser la tendance.

### L'esprit de sécurité

Les enquêtes et recherches montrant que le facteur humain intervient dans bon nombre d'accidents, il faut s'efforcer de faire prendre conscience à l'agent, à

l'homme, qu'il intervient dans sa sécurité et que certains comportements engendrent moins (ou, au contraire, davantage) de risques que d'autres, tant pour lui que pour ses compagnons de travail. Il faut sensibiliser l'agent, l'intéresser, parler à son intelligence et l'amener à décider d'agir le plus souvent, le plus systématiquement possible dans la ligne de la sécurité. Il faut en fait développer chez les agents un esprit de sécurité qui influence leurs actes.

Le facteur humain ne doit toutefois pas être entendu dans un sens trop restrictif : le responsable de l'accident n'est pas toujours la victime elle-même, c'est parfois l'organisation du travail qui est en cause. Il est d'ailleurs généralement admis de nos jours que l'accident ne résulte pas d'un seul facteur mais de la conjonction de plusieurs.

Tenant compte de ces divers éléments, les efforts en vue d'améliorer la sécurité vont eux aussi se renouveler : l'ancien style des injonctions ou des interdictions n'est plus de mise ; c'est de participation, de formation et de

communication qu'il s'agit dorénavant. Dans le même temps, on va examiner et améliorer davantage encore les méthodes, outils et cadres de travail.

### Participation

Des comités de sécurité, organes paritaires, sont répartis sur le réseau et examinent les divers problèmes de sécurité, d'hygiène du travail et d'embellissement de son cadre. Ils étudient les causes d'accidents ainsi que les moyens d'y remédier et font des propositions d'amélioration aux services concernés. De cette façon, les agents sont associés à la gestion de leur sécurité : via leurs représentants, ils participent à l'élaboration des mesures qui les concernent.

### Formation

Au départ d'un règlement transposant les dispositions légales à la SNCB, plusieurs formations axées sur la sécurité du travail s'adressent au personnel. Diverses catégories d'agents reçoivent des formations adaptées à leurs conditions de travail, comme par exemple, les manœuvres de gare. Les porteurs d'avis suivent également un cours à ce sujet durant leur écolage. Le secourisme est aussi enseigné : premiers soins aux blessés, conduite à tenir en face d'une détresse respiratoire ou d'une électrocution, etc.

Des brochures et livrets sont élaborés pour l'ensemble du personnel (circulation dans les dépendances du chemin de fer) ou pour divers groupes de fonctions : les agents de la manutention, ceux qui sont occupés aux travaux de voie, les soudeurs et découpeurs, etc. Plus tard, ce sont des fiches toxicologiques qui sont mises au point.

Lorsque l'accueil des nouveaux agents est réorganisé, on met aussi l'accent sur ces questions. Et l'on adapte également les formations compte tenu des nouvelles méthodes audio-visuelles.

### Communication

Une formation initiale ou même régulière dans certains cas ne suffit pas toujours à entretenir l'esprit de



sécurité. D'autres moyens ont aussi été utilisés au cours des années : les quinze de la sécurité, les concours et jeux de la sécurité (le « Quiz » en 1966 et 1967) avec des distinctions et des récompenses, conférences, bulletins d'information, expositions, diapositives, films, affiches, insertions dans la revue *Le Rail*, etc.

### Mesures de sécurité

De nombreuses améliorations ont été apportées depuis l'après-guerre. Il en est de toutes sortes : les mesures de grande envergure et celles qui sont locales ; celles qui résultent d'études très poussées ou qui, au contraire, proviennent de petites adaptations, le « petit truc » parfois même ... Quoiqu'il en soit, toutes concourent, peu ou prou, au développement de la sécurité du travail. Leur liste est bien longue (elle n'est d'ailleurs pas close) mais on peut cependant en rappeler quelques-unes, ça et là, sans vouloir être complet ni opérer un classement selon l'importance.

### Réalisations générales

C'est, par exemple, l'assistance médicale (examens, soins, etc.) qui se développe avec les années, pour en arriver à pouvoir intervenir tant avant que dès l'apparition ou la réalisation du risque. C'est aussi la fourniture de chaussures de sécurité, de lunettes spéciales, différentes selon les types de travaux à effectuer, la mise à disposition de ceintures, de gants, de casques, de tenues de travail (jaunes pour nombre de fonctions), etc.

Ou encore, le renforcement de l'éclairage des installations et leur aménagement plus rationnel, plus ordonné, l'amélioration des pistes de circulation, l'allumage permanent des phares des engins de traction en mouvement ou susceptibles de se déplacer, leur nouvelle décoration où le jaune prédomine, etc.

### Dans les services techniques

A l'Exploitation, la sécurité du travail bénéficie également de l'installation des freins de voie dans certaines gares de formation : révision des méthodes d'enrayage, utilisation optimale des sabots, etc. Les agents de manœuvre sont dotés d'appareils de radio pour se mettre en contact avec la locomotive, tandis que les lanternes de manœuvre se miniaturisent, ce qui en facilite le maniement. Les services de manutention reçoivent des équipements plus adaptés ; des centres routiers sont équipés de chaînes de traînage des chariots et de dispositifs d'éclairage de l'intérieur des wagons...

Les services M s'efforcent quant à eux d'améliorer la sécurité de leurs divers équipements, outillages et installations : passerelles, garde-corps, capots, dispositifs avertisseurs, purification des atmosphères et aménagement des cadres de travail, appareils de levage ou d'extraction spécialisés, tours en fosse, etc. La traction fait aussi l'objet d'améliorations : disparition de la vapeur et de ses multiples servitudes et risques, petits ou grands (on ne peut le nier!), renforcement des nez de locomotives, pare-brise mieux équipés, etc.

La Voie n'est pas en reste : ses ateliers améliorent aussi leur sécurité et leur hygiène, tandis que les brigades et chantiers en voie renforcent leur protection : dispositifs d'annonce plus performants, appareils de radio, etc. L'équipement est aussi adapté : bourreuses-niveleuses lourdes, trains de renouvellement, appareils de chargement et de déchargement de rails et de traverses, pinces spéciales, potelets d'éclairage, loges mobiles, etc.

Au service ES, on s'efforce pour une large part de maîtriser toujours mieux les risques électriques : normes d'isolation, planchers et outillage spécialement conçus ... Mais l'attention se porte aussi sur l'équipement, lourd ou léger : autorails et plates-formes élévatrices, appareils permettant de déplacer les moteurs d'aiguillages, dispositifs avertisseurs, etc.

### Un nouveau souffle

La promotion de la sécurité du travail a incontestablement porté des fruits, tout au long des années. Il n'est cependant pas question de relâcher l'attention : on peut en effet rappeler, au terme de ce panorama, qu'à la fin des années 1970, une nouvelle organisation a été mise en place dans ce domaine (1). La coordination des actions, qui font toujours appel à la participation des agents, a été revue. Par ailleurs, l'accent a été spécialement mis sur la prévention, dès la conception du travail, dans de multiples secteurs. On peut ainsi espérer que la sécurité et l'hygiène du travail feront encore de remarquables progrès, pour le bien des agents tout comme pour celui du chemin de fer.

LRG

(1) Voir *Le Rail* de novembre 1984

