

LES ACCIDENTS SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL

Le n° 1 de notre revue *Le Rail* avait déjà donné un aperçu de la législation en matière d'accidents sur le chemin du travail, dans les n° 6 et 7, quelques graphiques significatifs attiraient, une nouvelle fois, l'attention sur ce sujet.

Nous ajoutons aujourd'hui quelques considérations d'ordre plus général sur la prévention de ces accidents.

D'abord, pourquoi prévention ?

Pour la raison bien simple qu'à tous points de vue, et notamment aux points de vue social, économique et familial, il vaut mieux prévenir que guérir.

L'esprit social exige que la vie et l'intégrité des travailleurs soient protégées, non seulement dans l'entreprise, mais aussi sur le chemin du travail, prolongement de la première.

L'aspect économique doit aussi retenir l'attention de la collectivité : les sommes dépensées pour réparer les dommages seraient beaucoup mieux utilisées si elles pouvaient servir à améliorer les conditions de vie des travailleurs.

Faut-il insister sur le point de vue familial ? Les accidents entrent le trouble dans les ménages ; ils sont à l'origine de souffrances physiques et morales, de déchéances parfois. Avec la mort ou l'invalidité permanente du chef de famille, le malheur entre dans le foyer.

C'est pourquoi la prévention doit être une préoccupation de tous.

Le problème de la sécurité des travailleurs n'est-il pas un des problèmes sur lesquels tous les intérêts concordent ? En effet, c'est l'intérêt des travailleurs eux-mêmes de préserver leur capacité de travail et leur intégrité physique ; c'est l'intérêt des employeurs de garder leur main-d'œuvre, de réduire les absences dues aux accidents et d'éviter les charges résultant de l'augmentation ou de la gravité de ceux-ci ; c'est, enfin, l'intérêt de la collectivité d'avoir une population saine et solide.

Et, à ce propos, M. le Ministre du Travail et de la Prévoyance sociale, lors de la quinzaine de sécurité 1954, continuait son discours de cette façon : « La solution n'est pas un miracle ; elle est à notre portée, il faut la vouloir. Aussi, l'œuvre de prévention se doit de forger et d'utiliser, en faisant appel à tous, la totalité des moyens dont elle peut disposer. Il n'y a de prévention vraiment effective qu'avec la coopération — supposant la compréhension à la base — de tous ceux qui sont exposés aux risques. L'égoïsme ne protège pas. On peut dire que la sécurité sera collective ou qu'elle ne sera pas. »

Il convient donc que les pouvoirs publics, les services d'utilité publique, les entreprises privées, les organisations patronales et syndicales, l'enseignement, la presse et non moins les travailleurs eux-mêmes, collaborent le mieux possible pour supprimer les accidents sur le chemin du travail.

Dans nos prochains numéros, nous essayerons de déterminer le rôle et les devoirs de chacun pour mener à bien cette lutte, sur les plans technique et psychologique.

Fr. Masereel : « L'écrasé »
(Cop. A.C.L.)



A LA POINTE DU PROGRÈS

Nous sommes autorisés à publier, en exclusivité, une photo du nouveau type d'autorail « héliodiesel » qu'une équipe de techniciens vient de terminer dans un de nos ateliers.

Ce nouvel engin révolutionnaire fera ses premiers parcours d'essai, au début de ce mois, sur des lignes non électrifiées.

On attend beaucoup de ce nouveau mode de transport, pour lequel l'évitement des obstacles ne sera plus qu'un jeu, un jeu de saute-mouton.

CONCOURS DE SÉCURITÉ 1956

PREMIERS RÉSULTATS SIGNIFICATIFS

UNITES ADMINISTRATIVES	NOMBRE D'ACCIDENTS DE TRAVAIL			
	1953	1954	1955	1956
A.C. Malines	396	164	123	64
Athg Anvers-Dam	55	38	14	9
1 ^{er} Arr. V. Hasselt	34	21	13	2
Gare de Tournai	12	6	7	1
Gare d'Arlon	18	10	8	2
Atlv Muizen	30	15	13	5

Ces premiers résultats partiels sont significatifs. Ils prouvent que les accidents du travail peuvent être supprimés.

Qui croirait encore à la fatalité, au hasard, à l'inévitabilité ? C'est à la prévention qu'il faut accorder toute une foi tenace et conséquente avec elle-même. Qui veut

