

Doc. W0203251

STATISTIQUES DES ACCIDENTS DE TRAVAIL 2001

REMARQUE PRELIMINAIRE

Les statistiques en annexe ont été établies sur base des déclarations d'accidents du travail et d'accidents sur le chemin du travail rédigées en 2001 par les chefs immédiats.

TENDANCE GENERALE

En 2001, 4.166 accidents ont été ainsi comptabilisés. Ils se répartissent comme suit :

- 3. 663 sur le lieu du travail pour lesquels 7 décès ont été enregistrés et 2.198 ayant entraîné une incapacité totale d'au moins un jour;
- 503 sur le chemin du travail pour lesquels 2 décès ont été enregistrés et 348 ayant entraîné une incapacité totale d'au moins un jour.

En 2000, il y avait 3.858 accidents répartis en :

- 3.388 sur le lieu de travail pour lesquels 4 décès ont été enregistrés et 2.051 ayant entraîné une incapacité totale d'au moins un jour;
- 470 sur le chemin du travail pour lesquels 2 décès ont été enregistrés et 325 ayant entraîné une incapacité totale d'au moins un jour.

On constate donc que 2.205 accidents du travail, avec incapacité d'au moins un jour ou mortel, ont été enregistrés en 2001 contre 2.055 en 2000, soit une augmentation de 7,3 %.

ACCIDENTS DU TRAVAIL AVEC INCAPACITE TOTALE

Le taux de fréquence Tf (*nombre d'accidents par million d'heures d'exposition*) est de 36,99 soit une augmentation de 7,5 % par rapport à 2000 (34,41) .

L'indice de fréquence (*nombre d'accidents par mille travailleurs*) quant à lui passe de 48,92 à 53,88 soit une augmentation de 10,1 %.

Le nombre total de jours "réels" d'incapacité totale passe de 30.121 en 2000 à 33.409 en 2001 soit une augmentation de 10,9 %.

Le nombre de jours "forfaitaires" d'incapacité est de 54.675.

Ce chiffre élevé est essentiellement dû aux 7 décès qui à eux seuls correspondent à 52.500 j.

Le taux de gravité réel Tr (*nombre de jours réels d'incapacité par mille heures d'exposition*) est de 0,56 en augmentation de 11,1 % par rapport à 2000.

Le taux de gravité global Tg (*nombre de jours réels et forfaitaires d'incapacité totale par mille heures d'exposition*) passe de 1,04 à 1,48.

ACCIDENTS SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL

Il y a eu 2 accidents mortels sur le chemin du travail en 2001, et le nombre d'accidents ayant entraîné une incapacité temporaire est de 348 c'est-à-dire en augmentation de 7,1 % par rapport à 2000.

EVOLUTION DES UNITES

1. Comparaison des chiffres des accidents de travail pour 2000 et 2001.

	Tx fréquence = Nb acc. / million h. expo.			Tx grav.réel = Nb jours incapacité / 1000 h.expo		
	Tf 2000	Tf 2001	Evolution 2000-01	Tr 2000	Tr 2001	Evolution 2000-01
Administration Centrale	4,01	4,26	+0,25	0,064	0,066	+0,002
ABX	46,1	85,99	+39,89	0,93	1,53	+0,60
Facility Management	17,08	20,16	+3,08	0,33	0,30	-0,03
Voyageurs National	44,72	50,49	+5,77	0,46	0,54	+0,08
Réseau	24,15	23,82	-0,33	0,41	0,40	-0,01
Trains	34,51	38,37	+3,86	0,44	0,50	+0,06
MI (Districts)	41,35	44,89	+3,54	0,75	0,70	-0,05
ACI Schaerbeek	42,54	54,11	+11,57	0,53	0,80	+0,27
ACI Bascoup	65,18	85,48	+20,3	0,41	1,60	+1,19
Arr.MI Bruxelles LGV	30,44	17,83	-12,61	0,37	0,04	-0,33
ACI Etterbeek	19,69	11,38	-8,31	0,03	0,05	+0,02
AC Malines (EL)	38,06	27,36	-10,7	0,46	0,39	-0,07
AC Salzennes (EL)	58,34	44,97	-13,37	0,93	0,78	-0,15
Entretien Court Terme	55,34	57,79	+2,45	0,73	0,84	+0,11
AC Gentbrugge (WMS)	78,33	96,82	+18,49	0,79	1,55	+0,76
AC Cuesmes (WMS)	100,67	107,81	+7,14	1,18	2,71	+1,53
SNCB	34,41	36,99	+2,58	0,50	0,56	+0,06

Globalement, il y a une augmentation sensible du nombre de jours d'incapacité de travail et du nombre d'accidents de travail.

2. Une comparaison des chiffres de l'année entre unités PPT fait apparaître de grandes disparités (voir graphiques p. 6 à 15 et annexe p. 8).

La moyenne "SNCB" de Tf étant de 36,99, on constate :

nettement en dessous :

Administration centrale	(4,26)
ACI Etterbeek	(11,38)
Arr.MI Bruxelles LGV	(17,83)
Facility Management	(20,16)
Réseau	(23,82)

nettement au-dessus :

AC Cuesmes	(107,81)
AC Gentbrugge	(96,82)
ABX	(85,99)
ACI Bascoup	(85,48)

Voyageurs National (voir p. 8 et 9)

Des augmentations du nombre d'accidents et du nombre de jours d'incapacité de travail sont surtout perceptibles pour le district Centre.

Réseau (voir p. 10 et 11)

Le nombre d'accidents et de jours d'incapacité est globalement en augmentation dans le district Sud Est.

Pour le district Nord Est, une légère diminution est perceptible sauf pour la région de Hasselt en forte augmentation.

On constate une diminution pour l'ensemble des districts Sud Ouest et Nord Ouest .

Trains (voir p. 8 et 9)

Pour l'ensemble du CA, aussi bien le nombre d'accidents que le nombre de jours d'incapacité de travail sont en augmentation.

Des augmentations importantes sont surtout enregistrées pour le district Centre, Nord Est et Sud Est.

Une diminution importante du nombre de jours d'incapacité est à l'actif du district Sud Ouest.

Maintenance Infrastructure (voir p.12 et 13)

Pour l'ensemble des districts, les chiffres sont assez stables.

Il est cependant à remarquer que le nombre d'accidents et le nombre de jours d'incapacité de travail sont en forte augmentation dans l'arrondissement de Verviers et dans une moindre mesure de Gand-Port.

Une diminution du nombre de jours d'incapacité est constatée dans l'ensemble du district Nord Est et en particulier dans l'arrondissement de Hasselt et Anvers Nord ainsi que dans l'arrondissement de Bruges au district Nord Ouest.

Entretien Long Terme (voir p.14 et 15)

Les ateliers centraux de Malines et Salzinnes enregistrent une évolution positive.

Entretien Court Terme (voir p.14 et 15)

Les districts Centre et Sud Est enregistrent une augmentation du nombre d'accidents et du nombre de jours d'incapacité de travail tandis que le district Nord Ouest et l'AT de Charleroi enregistrent une diminution de ces 2 chiffres.

WMS (voir p.14 et 15)

Le nombre de jours d'incapacité augmente fortement pour les 2 ateliers centraux.

REPARTITION PAR ORDRE DECROISSANT DES 6 VALEURS LES PLUS ELEVEES EN NOMBRE DE JOURS SELON L'OCCUPATION DE LA VICTIME (annexe : pages 26 à 29) - % CALCULES PAR NOMBRE DE JOURS D'INCAPACITE

1) Accompagnement des trains et contrôle de route (254 cas)	8,23 %
2) Déplacement, non lié à autre activité, à pied en terrain plat (125 cas)	8,15 %
3) Manutention à bras horizontale (146 cas)	7,52 %
4) Déplacement, non lié à autre activité, monter, descendre (116 cas)	6,73 %
5) Véhicules sur rails : entretien-réparation : opérations sur / entre / autour (120 cas)	6,02 %
6) Conduite de véhicules sur rails (183 cas)	5,95 %

5 des 6 occupations mentionnées ci-dessus l'étaient également en 2000.

CAUSES D'ACCIDENTS (annexe : pages 37-40)

Il y a encore une augmentation des cas d'agression par une personne étrangère à la SNCB, 69 cas en 1998, 102 cas en 1999 et 117 cas en 2000 et 163 en 2001 soit une augmentation de 136 % par rapport à 1998.

De ces 163 cas, 128 relèvent des CA Voyageurs National et International (98 cas en 2000, augmentation de 31 %).

Il y a plus d'accidents imputés à une infraction à la réglementation (absence de port des EPI, ...), 32 en 1999, 45 en 2000 et 51 en 2001.

CONCLUSIONS

Le nombre de jours d'incapacité de travail est en augmentation (10,9 %) par rapport à l'an passé. De plus, 7 décès sont à déplorer.

Comme l'an dernier, des réunions avec les différents conseillers en prévention des diverses unités PPT sont programmées régulièrement afin de rencontrer les souhaits exprimés par chacun, d'harmoniser les points de vue et d'assurer une dynamique soutenue dans leur approche de la politique du bien-être.

Afin de prolonger des actions, en entente avec les employeurs respectifs de chaque unité PPT, des formations en rapport avec la sécurité ont été programmées en 2001 dans les divers CA, CS et UCC.

La création récente d'un site intranet propre à la sécurité du travail permet aux personnes connectées de consulter :

- Le règlement en matière de sécurité du travail (RGDG 06),
- Le guide des équipements de protection individuelle.

Le développement de la base des données des produits dangereux (A 216) se poursuit et actuellement plus de 700 produits y sont répertoriés.

Il convient de noter que suite à l'accident d'Aiseau-Presles et de Pécrot, des groupes de travail ont été mis en place en vue de rechercher des solutions aux problèmes rencontrés.

En ce sens, des actions se sont déjà concrétisées sur divers sites "sensibles" par la mise en place notamment des clôtures et de portillons en vue de limiter l'accès aux domaines de la SNCB et par la distribution généralisée aux conducteurs ainsi qu'aux accompagnateurs de trains d'un GSM.

D'autres recherches se poursuivent en vue de remédier aux causes des accidents, actes de vandalisme, agressions ... en collaboration avec les divers services concernés.

Citons entre autres l'identification des ouvrages d'art, la mise à jour de l'inventaire asbeste dans les engins ferroviaires, la mise en ordre au plan PPT des locaux occupés par les conducteurs de train, les nouveaux contrats pour certains EPI, la nouvelle procédure d'acquisition de produits de nettoyage.