LA SÉCURITÉ FÊTE SES LAURÉATS



LES accidents sur le lieu du travail accusent en 1968 — et cela pour la première fois depuis l'instauration de la campagne de prévention (1958) — un taux de fréquence supérieur à celui de l'année précédente. Sans doute cette augmentation est-elle minime, mais elle est accompagnée d'une recrudescence proportionnellement plus importante du nombre des jours d'incapacité qui, avec 62 jours par 100 ouvriers, est revenu au niveau de 1958. En outre, 19 accidents mortels assombrissent encore plus ce bilan.

Quant aux accidents sur le chemin du travail, si leur nombre a diminué, leur gravité, exprimée en jours d'incapacité par cas, s'est élevée à une moyenne de 44, qui n'avait jamais été atteinte. De plus, on a dû enregistrer huit accidents mortels sur le trajet contre quatre en 1967.

Notons plus particulièrement que la fréquence des accidents est plus élevée chez les nouveaux recrutés que chez le personnel plus ancien et plus expérimenté. L'analyse des accidents survenus chez les agents de la Voie montre que ce phénomène s'est manifesté une fois de plus en 1968. De toutes les directions, celle de la Voie enregistre la fréquence d'accidents la plus élevée : 336 accidents avec incapacité de travail pour 8.559 ouvriers, soit 3,92 %. De ces 336 accidents, 112 sont survenus à des poseurs de voie issus des derniers recrutements. Chez ces agents, le taux de fréquence atteint 17,45 %. Cette analyse montre encore que les groupes qui ont vu augmenter leur pourcentage d'accidents sont ceux qui ont recruté le plus et que le pourcentage a diminué, au contraire, dans les groupes qui n'ont que peu ou pas recruté ; que le taux de fréquence augmente après chaque recrutement pour diminuer à mesure que s'accroît l'ancienneté des agents et que s'étend leur expérience professionnelle. On comprend que le rapport comporte un chapitre spécial consacré à l'importance de l'accueil à réserver et de la formation à donner aux nouveaux agents.

Tout ne fut pas noir cependant en 1968, loin de là :

— Certains sièges de travail ont obtenu des résultats remarquables et sont même parvenus à travailler toute une année sans accident. Parmi ces sièges de travail, signalons la gare de formation d'Anvers Nord, où plus d'un million de wagons ont été manœuvrés en 1968 sans qu'un seul agent soit blessé, et l'A.C. Salzinnes, qui, avec 4 accidents « légers » pour un effectif de près de mille ouvriers, enregistre le pourcentage le plus bas jamais atteint jusqu'à présent par un siège de travail de cette importance ;

— La Direction E.S. a réduit son taux de fréquence d'accidents ;

— Les groupes de Mons et de Charleroi ont enregistré, par rapport à 1967, une amélioration remarquable ; le groupe de Liège a réalisé un léger progrès qui devrait encore se poursuivre pour se rapprocher de la moyenne du réseau ;

— Considérant le nombre relativement élevé d'accidents dont le personnel des trains était victime, il avait été décidé d'inclure ces agents dans le concours de sécurité. Cette mesure a donné des résultats encourageants.

Le rapport du service de la Prévention, qui commente ce bilan, nous informe aussi sur les nouveautés que



l'on doit à la recherche constante d'améliorations de la protection des agents, de l'outillage, du milieu et des méthodes de travail. Cette recherche n'est pas l'apanage de spécialistes. Les délégués aux comités et services de sécurité et le personnel de toute qualification y contribuent. Certaines idées, certaines améliorations, et non des moindres, sont dues à des agents de maîtrise ou à des ouvriers. Ces innovations apportent un appoint appréciable à la sécurité et entretiennent un climat psychologique favorable à la prévention.

Le rapport contient encore une étude fouillée des accidents mortels au chemin de fer. L'auteur conclut par un appel à la conscience de chacun car, « à l'exception de quelques rares cas dans lesquels une défaillance technique est intervenue, tous les accidents analysés auraient pu être évités moyennant un peu plus d'attention ou de prudence de la part de la victime, de ses compagnons de travail ou d'autres personnes impliquées dans l'accident ». Les lecteurs pourront rapprocher cette conclusion de la pensée qui se trouve en exergue de la brochure : « Il n'y a pas de « risques du métier » ; il n'y a que des métiers dont on n'a pas encore su ou pas encore pu supprimer les risques ».

Ce préambule l'aura fait comprendre : c'est dans une atmosphère différente des années précédentes que les hommes du rail ont fêté, le 24 avril dernier, les lauréats du concours annuel de la Prévention des accidents du travail (voir « Le Rail » de mai) et ceux du concours annuel de la Sécurité de l'exploitation (voir en page 13).

La manifestation eut lieu dans la salle de musique de chambre du palais des Beaux-Arts de Bruxelles. Elle réunissait MM. les administrateurs représentant le personnel ; M. Lataire, directeur général, entouré des directeurs ; MM. les membres de la Commission paritaire nationale et du Comité national des Œuvres sociales ; MM. les représentants de réseaux voisins, de la S.N.C.V. et des organismes nationaux de lutte contre les accidents ; MM. les délégués des comités et des services de sécurité et les représentants des sièges de travail qui se sont particulièrement distingués en 1968.

L'honneur revint à l'Orchestre national des Cheminots d'ouvrir la cérémonie. Sous la direction de M. Gaston Wellens, ce sympathique ensemble fit entendre une ouverture de Ritter, une fantaisie sur des thèmes de Tchaïkovski et des variations sur des valses de Strauss. Le piano était tenu par M^me^ Francine Nullens-Beckers.

Au cours de la séance académique, M. Lataire prononça l'allocution dont nous donnons des extraits d'autre part, puis M. Lambrechts, inspecteur principal adjoint, proclama les résultats des concours.

Enfin, M. Arys, directeur P.S., cita trois de nos collègues à l'ordre du jour : Arnold Tobac, chef chargeur à Ligny Carrières, dont l'acte héroïque qu'il accomplit en service sauva la vie d'une personne en péril (pour son courage et son dévouement, le Carnegie Hero Fund a décerné à notre collègue la médaille de bronze), Marcel Dufay, commis aux écritures au bureau M.A. 26.22, et Frans Laenen, facteur de gare à Anvers B.E., qui ont accompli une carrière de cinquante années au service du rail. Tous trois reçurent un souvenir et on les applaudit chaleureusement.

CE QU'A DIT



Il est certes utile d'évaluer et de proclamer les résultats de l'effort que l'on a fait, mais il est bien plus utile encore de savoir se servir de ces résultats pour mieux diriger l'effort à venir, de savoir les intégrer, en quelque sorte, dans le capital de nos possibilités.

Une fois de plus, nous allons dresser le bilan de l'année écoulée en matière de sécurité du travail.

Comme les années précédentes, 1968 présente certains aspects réjouissants : en dépit de l'accroissement du trafic et d'une activité plus intense, de nombreux sièges de travail ont pu terminer l'année sans accident ou avec un taux de fréquence très bas. Plusieurs sièges de travail ont même pu atteindre le terme de mille jours sans qu'un seul agent ait été blessé.

En revanche, nous déplorons en 1968 un nombre d'accidents mortels supérieur à celui des années précédentes, et ce fait nous préoccupe fortement.

De l'année 1968, nous tirerons une double leçon : les résultats favorables obtenus par tant de sièges de travail doivent nous inciter à poursuivre la campagne menée depuis des années avec encore plus de conviction et de dévouement ; d'autre part, nous devons, par un examen minutieux de nos revers — et je pense ici aux accidents mortels —, essayer de découvrir d'autres moyens d'imprimer à la lutte contre les accidents un nouvel élan.

La prévention des accidents ne consiste pas seulement à lancer des slogans, à recommander la prudence et l'attention, à donner des conseils. De plus en plus, la sécurité devient une science qui, en utilisant et développant les moyens habituels d'étude et d'examen : statistiques, analyses, prospection et expérimentation, suit de près les progrès de la technique et les conséquences de son évolution et s'efforce de neutraliser ou de réduire au minimum les dangers nouveaux qui en résultent.

C'est dans cette perspective que deux journées d'étude ont été organisées dernièrement par le service de prévention des accidents, avec la collaboration des comités de sécurité et des directions techniques. Des problèmes de sécurité bien définis et non encore résolus y ont été spécialement examinés et, notamment, celui de la sécurité des équipes travaillant en pleine voie.

L'évolution des méthodes d'exploitation des lignes, la transformation des moyens de traction, la vitesse des trains, l'utilisation d'un outillage de plus en plus mécanisé, suscitent des difficultés nouvelles dans le domaine de la sécurité des travailleurs de la voie. Nous nous proposons d'essayer d'améliorer cette sécurité en utilisant des moyens d'avertissement plus modernes et mieux adaptés, tels que des postes radio émetteurs-récepteurs.

Un autre problème important est celui des mesures à prescrire pour assurer une meilleure sécurité des visiteurs dans les gares.

Ce problème se présente sous deux points de vue : celui de la direction du Matériel et des Achats, qui souhaite donner à ses visiteurs la possibilité de remplir efficacement leur mission à l'abri de tout danger, et, d'autre part, celui de la direction de l'Exploitation, qui doit assurer la protection de ces agents sans entraver le travail des gares de formation.

D'un commun accord, chacune des deux directions mettra à l'épreuve, dans des gares de formation désignées, le système de protection qu'elle a conçu. La comparaison des résultats de chacun des systèmes devra finalement conduire à la meilleure solution.

Au cours de ces journées d'étude a été aussi élaboré, à l'intention des services de sécurité et dans le but de rendre leur action plus

M. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

efficace, un plan de travail comportant des visites organisées des installations.

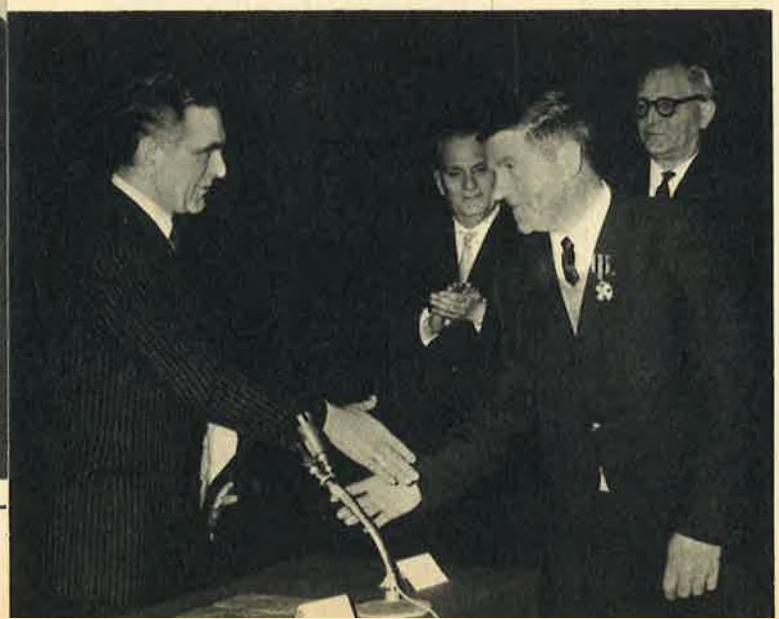
Les directeurs et moi-même suivons avec un vif intérêt les efforts de chacun, et nous sommes convaincus que, si les services techniques et les comités de sécurité s'appliquent de toutes leurs forces à assurer la sécurité du personnel, des résultats favorables ne se feront pas attendre.

Nous demandons aussi que, dans les sièges de travail où il est procédé à des études et des essais, tout soit mis en œuvre pour atteindre l'objectif visé.

Aux chefs immédiats et à la maîtrise des sièges de travail dont les résultats ont été moins bons, je demande un examen de conscience et une prise en considération de la très grande valeur d'une discipline dans le respect des règles de la prévention. Imposer une telle discipline constitue une bonne action à laquelle aucun chef ne peut se soustraire.

Nous félicitons de tout cœur les lauréats de 1968 et remercions tous les artisans de ces beaux résultats : les fonctionnaires dirigeants, les agents de surveillance et les organes de sécurité, où nous pouvons compter sur les avis autorisés des délégués du personnel. Nous remercions surtout le personnel des sièges de travail gagnants qui, dans son comportement, a fait preuve de discipline, d'esprit social et de conscience professionnelle bien comprise.

Puisse l'année 1969 nous être favorable dans la lutte contre les accidents et particulièrement contre les accidents graves et mortels !



Sécurité de l'exploitation



Organisé par la Direction générale pour favoriser la lutte contre les collisions et les déraillements, le septième concours de la sécurité de l'exploitation concernait les gares principales et de première classe ainsi que les ateliers de traction, soit cinquante-quatre de nos plus importantes installations.

Entrèrent en ligne de compte les accidents d'exploitation dans lesquels étaient impliqués les agents de surveillance, chefs-manœuvres, manœuvres, conducteurs de locotracteurs, signaleurs et aiguilleurs ainsi que les conducteurs-instructeurs, conducteurs et convoyeurs des ateliers de traction, soit 2.930 agents de E, 4.320 agents de M.A. et 1.880 agents de E.S.

Au cours de l'exercice 1968, on a enregistré 374 accidents d'exploitation. Quatre agents ont trouvé la mort dans des tamponnements ou des déraillements ; 14 autres, ainsi que 16 voyageurs, ont été blessés.

Ont reçu le « drapeau de la sécurité de l'exploitation » pour l'exercice 1968 : les gares de Ronet, Courtrai, Anvers-Central, Gand-Est, Termonde et Visé, les ateliers de traction de Merelbeke et de Latour.

Vingt-cinq agents bénéficieront d'un voyage en Autriche ; ils seront désignés par tirage au sort dans les installations les plus méritantes, soit, en plus de celles qui sont déjà citées : les gares de Montzen, Monceau, Châtelineau-Châtelet, Mons, Louvain et Tournai, les ateliers de traction de St-Ghislain, Hasselt et Stockem.

Si le résultat global de 1968 est peu favorable, certaines gares et certains ateliers de traction ont fait un effort appréciable, notamment :

— les gares de Gand-Est, Visé et Termonde où aucun accident d'exploitation ne s'est produit ;
— la gare de Ronet qui obtient pour la sixième fois le drapeau mauve de la sécurité de l'exploitation, la gare de Courtrai et l'atelier de traction de Latour qui ont gagné ce même drapeau pour la quatrième fois ;
— les gares de Bruxelles-Midi, Gand-St-Pierre et Tournai et l'atelier de traction de Schaerbeek, où les collisions et déraillements ont diminué de plus de 50 %.