

505LN163/9

4533

1938-
(1939)



Rapport sur les accidents du travail
survenus pendant l'exercice 1938

C.D. 7.11.39 10 V

Rapport sur les accidents du travail survenus pendant l'exercice 1938

4532

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SÉCURITÉ DU TRAVAIL

RAPPORT

RELATIF AUX

ACCIDENTS DU TRAVAIL

SURVENUS EN 1938 AU PERSONNEL
DE LA S. N. C. F.

TABLE DES MATIÈRES

PAGES.

PREMIÈRE PARTIE

Mesures destinées à éviter les Accidents du Travail

CHAPITRE PREMIER. — Organisation réalisée par la S.N.C.F.....	1
CHAPITRE II. — Sélection et instruction du personnel :	
A. — Sélection du personnel.....	2
B. — Instruction du personnel.....	4
CHAPITRE III. — Questions étudiées.....	5
CHAPITRE IV. — Améliorations des installations, du matériel et de l'outillage.....	7

DEUXIÈME PARTIE

Mesures prises ou envisagées pour réduire les conséquences des Accidents du Travail

CHAPITRE V :	
A. — Instruction donnée au personnel sur les premiers soins d'urgence aux blessés.....	11
B. — Amélioration et extension des moyens de secours.....	12
C. — Rééducation professionnelle et fonctionnelle des accidentés du travail...	12

TROISIÈME PARTIE

Analyse des renseignements statistiques concernant les Accidents du Travail survenus en 1938

CHAPITRE VI. — Analyse quantitative des résultats obtenus :	
A. — Généralités.....	13
B. — Accidents de toute gravité.....	14
C. — Accidents mortels.....	18
D. — Accidents survenus aux ouvriers d'entreprise.....	18
E. — Maladies professionnelles.....	21
CHAPITRE VII. — Analyse qualitative des résultats obtenus :	
A. — Accidents de toute gravité.....	21
B. — Accidents mortels.....	24
CONCLUSIONS.....	24

RAPPORT

sur les

ACCIDENTS DU TRAVAIL

survenus pendant l'année 1938

au personnel de la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le présent rapport se divise en trois parties principales
concernant respectivement :

- 1° Les mesures de tous ordres prises ou envisagées pour éviter les accidents du travail.
 - 2° Les mesures prises ou envisagées pour réduire les conséquences des accidents du travail.
 - 3° Les renseignements statistiques relatifs aux accidents du travail survenus en 1938.
-

PREMIÈRE PARTIE

MESURES DESTINÉES A ÉVITER LES ACCIDENTS DU TRAVAIL

CHAPITRE PREMIER

ORGANISATION RÉALISÉE PAR LA S.N.C.F.

La S.N.C.F. a eu le souci de ne pas bouleverser les organisations des anciens Réseaux, organisations qui avaient d'ailleurs fait leurs preuves. Elle s'est bornée à adapter chacune d'elles à l'organisation unifiée, décrite ci-après dans ses grandes lignes et qui est entrée en vigueur à la fin de 1938 :

Dans chaque Région et dans chacun des grands Services (Exploitation, Matériel et Traction, Voie et Bâtiments) un Inspecteur dit « Inspecteur de prévention » est spécialement chargé de la prévention des accidents du travail. Son rôle est essentiellement actif; il fait des tournées fréquentes individuellement ou avec ses Collègues des autres Services et se tient ainsi en contact quasi permanent avec le personnel de maîtrise et d'exécution, qu'il contrôle, guide et conseille.

Les Inspecteurs de prévention de chacun des trois Services se réunissent périodiquement sous la présidence du Directeur du Service Central intéressé, en « Commissions Centrales de Sécurité du Travail ». Celles-ci étudient les méthodes, les appareils ou les dispositifs les plus efficaces au point de vue de la sécurité du personnel et proposent, le cas échéant, leur adoption ou leur généralisation sur l'ensemble de la Société Nationale. Elles examinent les circonstances des accidents graves ou caractéristiques survenus dans le mois écoulé et en tirent les conclusions pratiques.

Les questions les plus importantes étudiées et mises au point par les Commissions Centrales de Sécurité du Travail sont soumises à la « Commission Supérieure de Sécurité du Travail » présidée par le Directeur Général et réunissant les Directeurs des Services Centraux du Personnel, du Mouvement, du Matériel, des Installations Fixes, et l'Ingénieur en Chef plus spécialement chargé, au Service Central du Personnel, de la prévention des accidents du travail.

Les organismes spéciaux de prévention créés jadis par les anciens Réseaux (1) ont cependant continué à fonctionner suivant leurs formules anciennes en attendant que l'expérience ait pu mettre en évidence l'opportunité de les généraliser ou de les supprimer.

Enfin l'institution des délégués du Personnel à la Sécurité résultant du Décret du 22 Mai 1935 a été maintenue sans modifications.

Le tableau synoptique de l'Annexe 1 montre comment les organismes chargés de la Sécurité du Personnel de la S.N.C.F. complètent ou remplacent les diverses organisations similaires des anciens grands Réseaux de Chemins de fer français.

CHAPITRE II

SÉLECTION ET INSTRUCTION DU PERSONNEL

A. — Sélection du personnel

Au cours de l'année 1938, la pratique des méthodes psychotechniques a été développée (2).

Ces méthodes ont pour objet essentiel d'éviter à un agent de s'engager dans une filière où il n'a pas de chances de réussir, d'interdire les emplois de sécurité aux agents qui ne possèdent pas les qualités requises pour les tenir ou enfin d'orienter les candidats vers des professions en rapport avec leurs aptitudes.

La Société Nationale dispose de deux laboratoires, l'un installé à Viroflay, l'autre à la gare de Paris-La Chapelle.

Ces deux établissements pratiquent des méthodes qui, en apparence, diffèrent un peu. Mais en fait, offrent les mêmes caractères fondamentaux. L'Annexe A du Rapport du 10 Juin 1937 relatif aux accidents du travail survenus sur l'ensemble des grands Réseaux pendant l'année 1936 a exposé comment ces méthodes se relient à la prévention des accidents.

Le Tableau I (page 3) indique pour chaque emploi, et pour chacune des Régions, les nombres de sujets examinés respectivement par les deux laboratoires. Le nombre des examens est un peu moins élevé en 1938 qu'en 1937, en raison du ralentissement, puis de l'arrêt du recrutement.

Ces examens ont conduit soit à éliminer des candidats soit à écarter de certains emplois des agents déjà en service : pour l'ensemble des Régions, le nombre des

(1) Commissions interservices, Commissions régionales de Service, Commissions d'arrondissement ou locales de Service ou interservices, permanentes ou temporaires.

(2) Les principes des méthodes psychophysiques ont été indiqués dans une étude de MM. Pierre LEVY et OUDOT, Ingénieurs en Chef à la S. N. C. F., publiée dans le numéro du 1^{er} février 1938 de la Revue Générale des Chemins de Fer.

Examens subis en 1938 dans les laboratoires psychotechniques de :	PARIS-LA CHAPELLE				VIROFLAY			
	Nord	Est	Sud-O.	Sud-E.	Ouest	Est	Sud-E.	Sud-O.
Agents examinés de la Région :								
I. — PERSONNEL SÉLECTIONNÉ								
A. — Exploitation								
Examens d'embauchage	50							
Candidats facteurs mixtes								249
Aiguilleurs et garde-signaux (candidats et agents en fonction)	906	801			305			
Services automobiles	9							
Récidivistes des accidents du travail	30							
Service de mécanographie			20					
B. — Matériel et traction								
Examens d'embauchage	374							
Candidats apprentis					1844 ⁽¹⁾			
Apprentis	47		102					
Conducteurs d'autorails, conducteurs électriciens (candidats et agents en service)	32	67	20		18	6	139	
Candidats chauffeurs					2070			
Personnel de conduite ayant causé des incidents	16		5		3			
Non dénommés	10							
C. — Voie et bâtiments								
Candidats apprentis	138							
D. — Divers								
	12				5			
Total de I.	1624	868	147		4245	6	139	249
II. — GROUPES D'ÉTUDES								
A. — Exploitation								
Facteurs mixtes	114							
Facteurs enregistrants	100							
Attachés	6			8				
B. — Matériel et traction								
Candidats soudeurs					16			
Mécaniciens					201			
Conducteurs de ponts-roulants	10							
Attachés	11	6						
C. — Voie et bâtiments								
Attachés	8							
Total de II.	249	6		8	217			
Total général des agents examinés	1873	874	147	8	4462	6	139	249
Total par Laboratoire	2902				4856			
Total pour l'ensemble de la S. N. C. F....	7758							

(1) NOTA : La sélection de ces candidats apprentis a été faite par un concours où la partie psychotechnique n'est entrée que comme un des éléments.

sujets éliminés à l'entrée ou orientés en cours de carrière a été de 1.638 sur 5.473 sujets examinés (1), soit 30 % de ceux-ci.

La Société Nationale compte poursuivre la généralisation progressive de ces méthodes.

Le Tableau I indique, d'autre part, les catégories d'agents que les laboratoires peuvent, dès maintenant sélectionner, les tests correspondants étant éprouvés. Il indique aussi les emplois pour lesquels les méthodes de sélection sont en cours d'étude (agents des manœuvres notamment).

Il est encore difficile de discerner clairement l'influence de la sélection psychotechnique sur la réduction du nombre des accidents du travail. Toutefois, certains résultats positifs obtenus à l'examen d'agents signalés comme récidivistes des accidents du travail ont permis de conseiller aux Services :

1° d'écarter les agents touchés par la règle d'élimination des postes où ils sont susceptibles d'encourir personnellement des risques d'accidents;

2° de faire procéder à une enquête très minutieuse au cas où les agents non touchés par la règle d'élimination se blesseraient de nouveau, cette enquête devant porter notamment sur les circonstances de l'accident (en particulier, sur l'endroit où il s'est produit).

Les résultats acquis jusqu'à présent grâce à l'emploi des méthodes psychotechniques sont nettement encourageants. C'est ainsi que l'absence d'incidents enregistrés, tout au moins pour une Région, en 1938, en ce qui concerne les conducteurs d'autorails reconnus aptes à l'examen psychophysiologique, apporte un argument très favorable à la sélection psychotechnique.

B. — Instruction du personnel

Les moyens d'éducation pratiqués déjà au cours des années précédentes ont continué à être appliqués en 1938.

Les nouveaux agents reçoivent des brochures illustrées indiquant les mesures à prendre pour éviter les accidents. Pendant la période d'initiation, les instructions concernant la prévention des accidents leur sont particulièrement commentées. En maints endroits, des démonstrations pratiques sur le terrain complètent ces commentaires.

En outre, des causeries sur la prévention des accidents sont faites par les gradés locaux et par les Inspecteurs de prévention, à l'occasion de leurs tournées (2). Ces Inspecteurs interviennent non seulement auprès des agents d'exécution pendant leur travail (par des rappels des prescriptions ou des conseils),

(1) Dans ce chiffre ne sont pas compris les candidats apprentis (qui porteraient à 7.278 le nombre des sujets sélectionnés), les décisions les concernant n'étant que partiellement fondées sur les résultats des examens psychotechniques auxquels ils sont soumis.

(2) Un Inspecteur de Prévention du Service de l'Exploitation a ainsi touché 2.300 agents au cours de ses tournées pendant l'année 1938.

mais aussi et surtout auprès des gradés afin de les convaincre de l'importance de leur rôle en matière de prévention des accidents et d'attirer leur attention sur leur responsabilité morale lorsqu'ils ont négligé l'instruction de leurs subordonnés ou lorsqu'ils ont toléré l'habitude de pratiques dangereuses du point de vue de la sécurité.

La pratique des *semaines de sécurité* (voir page 8 du présent rapport) a également contribué à développer « l'esprit de sécurité » du personnel.

Il en est de même des affiches de sécurité (1).

Nous signalerons enfin la propagande faite en faveur de la prévention des accidents par la Région du Nord à l'aide de films cinématographiques : 502 séances de projection de films ont eu lieu, auxquelles ont assisté 10.700 agents de tous les Services. La Société Nationale a décidé d'étendre prochainement aux autres Régions l'application de ce moyen d'instruction très attrayant.

Enfin, il convient de signaler spécialement l'action éducative exercée sur les apprentis, en matière de sécurité du travail. Dans chaque école d'apprentis, la première leçon de technologie concerne les mesures à prendre pour éviter les accidents pendant l'exécution du travail. Bien entendu, au cours de leur formation professionnelle, leurs moniteurs s'efforcent de développer en eux l'esprit de prévention. Ils veillent notamment à ce que les apprentis utilisent correctement les appareils de protection pendant leurs travaux.

CHAPITRE III

QUESTIONS ÉTUDIÉES

Au cours de l'année 1938, diverses questions ont été mises à l'étude; les plus importantes sont énumérées ci-après :

A. — Questions communes à plusieurs Grands Services.

1° Réglementation relative à la sécurité du personnel circulant, travaillant ou stationnant sur les voies.

Cette réglementation traite, en particulier, de la circulation à pied ou à bicyclette dans les emprises du chemin de fer et de la protection des visiteurs du matériel roulant au cours de leurs interventions sur les véhicules des trains ou des rames et de celle des agents d'entretien des voies.

(1) Le Service du Matériel et de la Traction d'une des Régions n'utilise pas moins de 119 modèles, affichés par roulement suivant des cycles qui sont fonction de l'importance des établissements (45 jours, 30 jours ou 15 jours).

2° *Établissement d'une statistique unifiée des accidents de personnel.*

Une nouvelle statistique unifiée va être instituée; elle comportera l'usage d'une fiche et d'un code détaillé relatif aux circonstances des accidents, réparties suivant 18 rubriques principales (voir Annexe III).

3° *Semaine de sécurité du personnel.*

Au cours d'une semaine par semestre, le personnel de tous grades et de tous Services est astreint à porter plus spécialement son attention sur les questions de sécurité du travail.

A cette occasion, des causeries sont faites, par des gradés qualifiés aux agents d'exécution pour rappeler à ceux-ci les prescriptions que le personnel a le plus tendance à enfreindre, pour commenter les circonstances d'accidents typiques ou les plus fréquents et en montrer les conséquences funestes. Il est en outre procédé pendant cette semaine à une révision des installations, du matériel et de l'outillage, du point de vue de la prévention des accidents.

Les périodes ainsi consacrées à la sécurité du personnel sont les mêmes pour toutes les Régions.

4° *Affichage de sécurité.*

Il a été procédé à un recensement des affiches déjà utilisées dans les Régions en vue d'une généralisation des modèles les plus intéressants et de la création éventuelle d'autres modèles.

Il s'agit :

a) *d'affiches illustrées :*

Editées par un des anciens Réseaux, seul ou en collaboration avec des Associations étrangères au chemin de fer.

b) *d'affiches non illustrées comportant des formules lapidaires dites «slogans» :*

Des affiches de différentes couleurs, d'un format qui facilite leur apposition (0 m. 40 × 0 m. 30), fréquemment renouvelées, comportent un texte très court rappelant soit la nécessité de prendre telle précaution de nature à éviter tel accident, soit les conséquences de l'inobservation d'une prescription de sécurité, ou encore des recommandations d'ordre général.

A titre d'exemple citons le slogan suivant : « Œil de verre ou lunettes ? »

c) *d'affiches relatives aux accidents mortels survenus dans le semestre écoulé :*

Ces affiches ont pour objet d'attirer l'attention du personnel sur les causes des accidents mortels survenus au cours du semestre précédent, et de rappeler, le cas échéant, les prescriptions de sécurité enfreintes.

5° *Calendriers de sécurité.*

Des calendriers ornés d'illustrations relatives aux causes les plus fréquentes d'accidents inhérentes à chacun des Services intéressés seront distribués à l'ensemble du personnel de la Société Nationale.

6° *Port de gants de protection pendant le travail.*

Il a été décidé de généraliser le port des gants pour des travaux de toute nature (manutention, conduite des cabestans électriques, travaux avec outils à main, etc...) dans un établissement déterminé de chacune des Régions qui ne les utilisaient pas encore. L'extension progressive de l'emploi des gants sera ensuite réalisée, suivant les résultats obtenus.

B. — *Questions intéressant plus particulièrement un seul Service.*

1° *Perche à accrocher les wagons.*

Une perche à accrocher les wagons destinée à éviter aux agents de manœuvres de pénétrer entre les tampons pour atteler des wagons entre eux a été créée par l'ancien Réseau du Nord.

L'utilisation de cette perche a donné des résultats intéressants et la généralisation de son emploi est étudiée. La statistique unifiée permettra en particulier de discerner les accidents que l'usage de cet engin aurait probablement évités.

2° *Protection des soudeurs à l'arc électrique.*

Différents types de porte-électrodes pour soudures à l'arc électrique ont été mis à l'essai. L'un de ces types semble devoir donner satisfaction à tous égards. Son emploi sera généralisé, s'il y a lieu, après l'expérience prolongée.

CHAPITRE IV

AMÉLIORATIONS DES INSTALLATIONS, DU MATÉRIEL ET DE L'OUTILLAGE

I. — *Mesures prises ou adoptées en 1933*

Diverses mesures de nature à accroître la sécurité du travail ont été prises par les Régions. Parmi ces mesures, nous citerons les suivantes, dont l'intérêt est le plus marqué :

1° *amélioration des pistes ordinaires ou cyclables :* modifications de tracé; couverture ou déplacement de certains obstacles et, en particulier, mise sous

caniveau ou déplacement de fils de transmission à découvert; peinture en blanc d'obstacles; aménagement de refuges, etc.;

2° amélioration de l'éclairage de gares de triage, de dépôts, etc.;

3° utilisation de dispositifs pour empêcher le glissement des pieds d'échelle;

4° remplacement progressif des tôles lisses des tabliers des cabines des locomotives par des tôles striées;

5° installation de crochets garde-corps et de dispositifs d'arrêt des portes à coulisse sur des fourgons G.V.;

6° relèvement des chaînes de sécurité des abris de certaines locomotives;

7° installation de surhausses à combustible sur certaines locomotives-tenders pour éviter aux agents de conduite l'obligation de monter sur le toit en vue de basculer les bennes à charbon;

8° installation de dispositifs de sécurité sur les appareils de levage munis d'une cabine accessible par trappe et échelle, afin d'assurer l'immobilisation de l'engin dès que la trappe est ouverte;

9° remplacement de certaines portes d'autorails ouvrant à l'extérieur par des portes dites « en portefeuille »;

10° application d'un tapis en caoutchouc sur les plateformes des chariots Fenwick;

11° application d'une commande à distance des couvercles de prise d'eau des tenders et machines-tenders;

12° installation d'un levier de commande de la volée en remplacement de la chaîne d'orientation de certaines grues hydrauliques;

13° pose de marchepieds supplémentaires et de poignées montoires à une série de wagons à ballast, pour faciliter la montée et la descente des ouvriers;

14° installation d'échelles et de garde-corps pour faciliter l'entretien des sources lumineuses électriques de certains mâts de signaux. Dans certains cas des tablettes ont en outre été mises en place pour déposer les outils;

15° installation de crochets de suspension des outils à feu dans les cabines de locomotives;

16° remplacement de tubes de niveau d'eau d'un ancien modèle par des niveaux Klinger;

17° adoption de masques pour les agents affectés au nettoyage des foyers et des voûtes des locomotives;

18° port de lunettes de protection par les agents de brigades d'entretien du Service de la Voie;

19° port de gants pour les travaux de taille de haie ou d'essartage de talus;

20° utilisation de pinces ou de crochets pour la manutention des traverses;

21° équipement de cries avec une manivelle de sécurité;

22° installation de dispositifs de protection sur les machines à bois : coquilles pour scies à ruban; freinage de l'arbre du volant de la scie à ruban permettant un arrêt rapide; appareils de protection (du système Suisse) pour toupies;

23° mise en place de dispositifs de sécurité pour la rectification des meules en grès;

24° verrouillage de presses hydrauliques;

25° utilisation de guêtres pour les travaux de soudure à l'arc ou de découpage au chalumeau;

26° port de gants en amiante pour le coulage de la matière isolante des boîtes d'extrémité de câbles armés.

II. — Mesures essayées en 1938.

D'autres mesures de sécurité ont simplement été mises à l'essai dans les Régions. Parmi elles, nous citerons les suivantes :

1° utilisation de câbles de cabestan avec gaine en caoutchouc;

2° utilisation de leviers pousse-machines puissants;

3° port de gants pour la manutention de paniers de fleurs en bambou refendu;

4° application de cataphotes et de rideaux en piassava aux abords des ponts et tunnels à ouverture réduite;

5° installation sur les tenders de dispositifs matérialisant le gabarit;

6° installation de barres de sécurité sur les baies latérales des cabines des locomotives à large gabarit;

7° installation sur les machines à vapeur d'appareils à vision directe dits « déflecteurs » des systèmes Pottier et Pottier-Motch;

8° utilisation d'une gaffe pour guider, depuis le quai à combustible, la benne de la grue de chargement des locomotives afin d'éviter la montée des agents sur les abris des machines-tenders pendant leur chargement en combustible;

9° signalisation lumineuse aux postes de levage des wagons;

10° utilisation dans des scieries mécaniques d'un appareil automatique de récupération et de distribution des chutes de bois;

11° montage d'un interrupteur spécial sur les perceuses électriques portatives pour éviter des mises en marche accidentelles;

12° télécommande de moteurs électriques puissants, placés dans de mauvaises conditions d'accès;

13° commande extérieure des organes de manœuvre des cabines à haute tension, par circuit-pilote à basse tension.

DEUXIÈME PARTIE

MESURES PRISES OU ENVISAGÉES

pour réduire les conséquences

DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

CHAPITRE V

A. — Instruction donnée au personnel sur les premiers soins d'urgence aux blessés.

Depuis plusieurs années les anciens Réseaux s'étaient préoccupés d'initier des agents aux pratiques simples du secours immédiat aux blessés, avant leur transfert d'urgence en hôpital ou en clinique. Ces agents portent le nom de « secouristes ».

La S.N.C.F. s'est attachée à poursuivre, en la perfectionnant, l'œuvre entreprise. Il serait désirable de disposer d'un nombre de secouristes suffisant pour que l'un d'eux au moins soit en service à toute heure du jour, dans des chantiers importants des gares, dépôts, ateliers et magasins, ainsi que dans les équipes du Service de la Voie (1).

L'organisation actuellement envisagée à cet effet par la S.N.C.F. comporterait deux échelons :

En premier lieu des « moniteurs » choisis judicieusement en raison de leurs aptitudes, parmi les agents des cadres des différents services, recevront une instruction technique médicale assez poussée.

Chacun de ces moniteurs formera à son tour une équipe de « secouristes » et sera responsable de l'instruction pratique et de l'activité de celle-ci.

D'autre part, un *Manuel du secouriste* très simple, est à l'étude.

(1) A titre d'exemples :

1° Dans une Région la formation de 820 secouristes en 1938 a porté l'effectif total de ces agents à près du tiers de l'effectif total du personnel. D'autre part, afin d'entretenir la formation des agents déjà instruits au cours des années précédentes, 100 séances de répétition (de deux leçons chacune) ont été organisées en 1938 ;

2° 2.000 agents du Service de la Voie et des Bâtiments d'une autre Région ont été initiés aux fonctions de secouriste, pendant l'année 1938.

Enfin, le nombre des boîtes de secours de démonstration destinées à familiariser le personnel avec les médicaments et les instruments qu'il peut utiliser, en l'absence d'un médecin, a été accru. L'action déjà entreprise pour familiariser le personnel (principalement sur les lignes à traction électrique) avec l'utilisation des appareils Cot, Panis, Chéron et avec la pratique de la respiration artificielle par la méthode de Schaefer a été poursuivie.

B. — Amélioration et extension des moyens de secours.

Il est envisagé de généraliser l'usage d'une petite boîte de secours pour secouristes, d'un emploi plus courant et plus pratique que les grandes boîtes réglementaires de secours.

D'autre part, le nombre des dépôts de matériel nécessaire aux premiers soins a été accru en 1938 et l'on s'est préoccupé de signaler clairement ces dépôts aux agents par des indications portées sur les plans des itinéraires de circulation du personnel et des croix rouges peintes sur les locaux contenant les moyens de secours.

C. — Rééducation professionnelle et fonctionnelle des accidentés du travail.

La Société Nationale envisage de développer l'application des méthodes de rééducation professionnelle et fonctionnelle aux agents victimes d'accidents du travail.

Actuellement, il est surtout fait appel, à cet effet, aux sept écoles de rééducation professionnelle agréées par l'Office National des Mutilés, Combattants, Victimes de la Guerre et Pupilles de la Nation.

Dans ces écoles, les mutilés du travail subissent un traitement susceptible de réduire leur incapacité physique au minimum. Ils y reçoivent ainsi une instruction professionnelle compatible avec cette incapacité. C'est ainsi qu'ils peuvent apprendre les métiers d'horloger, de relieur, de cordonnier, d'ébéniste ou de menuisier, pour ne citer que les plus courants.

A la sortie de ces écoles, les rééduqués peuvent recevoir un prêt d'honneur qui facilite leur installation dans le métier appris. Certains deviennent des artisans ou retournent à la terre avec l'appoint de leur nouveau métier.

Les blessés susceptibles de se déplacer sans inconvénient peuvent obtenir une amélioration de leur état, grâce à des traitements subis dans certaines installations thérapeutiques des hôpitaux ou d'établissements privés.

Parmi les installations les plus modernes, on peut citer celle du cabinet médical de Paris-Saint-Lazare, qui comporte un équipement complet d'électrothérapie (galvanisation, faradisation, ionisation, courants exponentiels, rayons ultra-violets, rayons infra-rouges, diathermie, ondes courtes), un équipement de radiographie et un équipement de mécano-thérapie avec synchronisateur.

TROISIÈME PARTIE

ANALYSE DES RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES concernant les ACCIDENTS DU TRAVAIL survenus en 1938

CHAPITRE VI

ANALYSE QUANTITATIVE DES RÉSULTATS OBTENUS

A. — Généralités.

Les renseignements statistiques concernant les accidents du travail survenus en 1938 sur l'ensemble des lignes exploitées par la Société Nationale des Chemins de fer français sont présentés dans deux séries de tableaux annexés à ce rapport.

1^o Les Tableaux T1 (Annexe II) donnent un classement des accidents suivant leurs conséquences au regard des victimes (1).

Ils indiquent les nombres absolus d'accidents et ces nombres rapportés à 1.000 agents en ce qui concerne :

- a) les accidents ayant entraîné des durées d'interruption de service inférieures à 20 jours,
- b) les accidents ayant entraîné des durées d'interruption de service au moins égales à 20 jours, ou des incapacités permanentes,
- c) les accidents ayant entraîné la mort,
- d) les accidents de toute gravité.

(1) Ces tableaux, au nombre de sept, concernent respectivement l'ensemble de la S. N. C. F., chacun des trois grands Services, les Services Administratifs des Régions, les Économats, les Services Centraux et les Agents des Compagnies.

Bien que pour l'ensemble de l'année 1938 le Service de la Voie soit le moins touché par l'aggravation du taux de fréquence, la recrudescence des accidents est, pour le mois de décembre, plus sensible dans ce Service dont les Agents sont, en général, plus exposés aux intempéries que les agents des autres Services (au seul Service V.B. de la Région du Nord, le taux de fréquence a augmenté de 54,3 %). Les glissades ont été particulièrement nombreuses.

L'augmentation du chiffre caractérisant la fréquence des accidents de toute gravité peut encore être attribuée, en partie, à la campagne très active entreprise pour engager les agents à se faire soigner dans tous les cas de blessures, mêmes bénignes, afin d'éviter des complications ultérieures. Les statistiques de la Société Nationale ne tiennent, en effet, compte que des accidents ayant entraîné une interruption de service et, partant, l'intervention du Médecin. Des accidents sont maintenant enregistrés alors qu'autrefois ils n'étaient pas connus, faute d'avoir entraîné une interruption de service. Toutefois, le fait d'envoyer un agent blessé à la visite médicale n'entraîne pas toujours systématiquement le retrait de l'agent de son service : dans bien des cas, le blessé peut continuer son travail après pansement dans les conditions habituelles de son emploi ou avec une activité restreinte. L'attention du Service Médical est attirée sur ce point et il lui est recommandé, en particulier, de se concerter avec les chefs d'Etablissement pour l'organisation des services atténués.

En ce qui concerne le Service de l'Exploitation, le nombre des accidents de manutention a augmenté du fait du remplacement par des agents du cadre de la S.N.C.F. d'une partie de l'effectif du personnel d'entreprise utilisé aux opérations de calage et de manutention. En 1938, le taux de fréquence des accidents de manutention (égal à 17,27) représente 29,15 % du taux relatif à l'ensemble des circonstances et accuse une augmentation de 9 % par rapport à celui de 1937. Cet accroissement contribue, lui aussi, à l'augmentation du taux de fréquence global de 1937 à 1938, les accidents de manutention étant de beaucoup les plus nombreux.

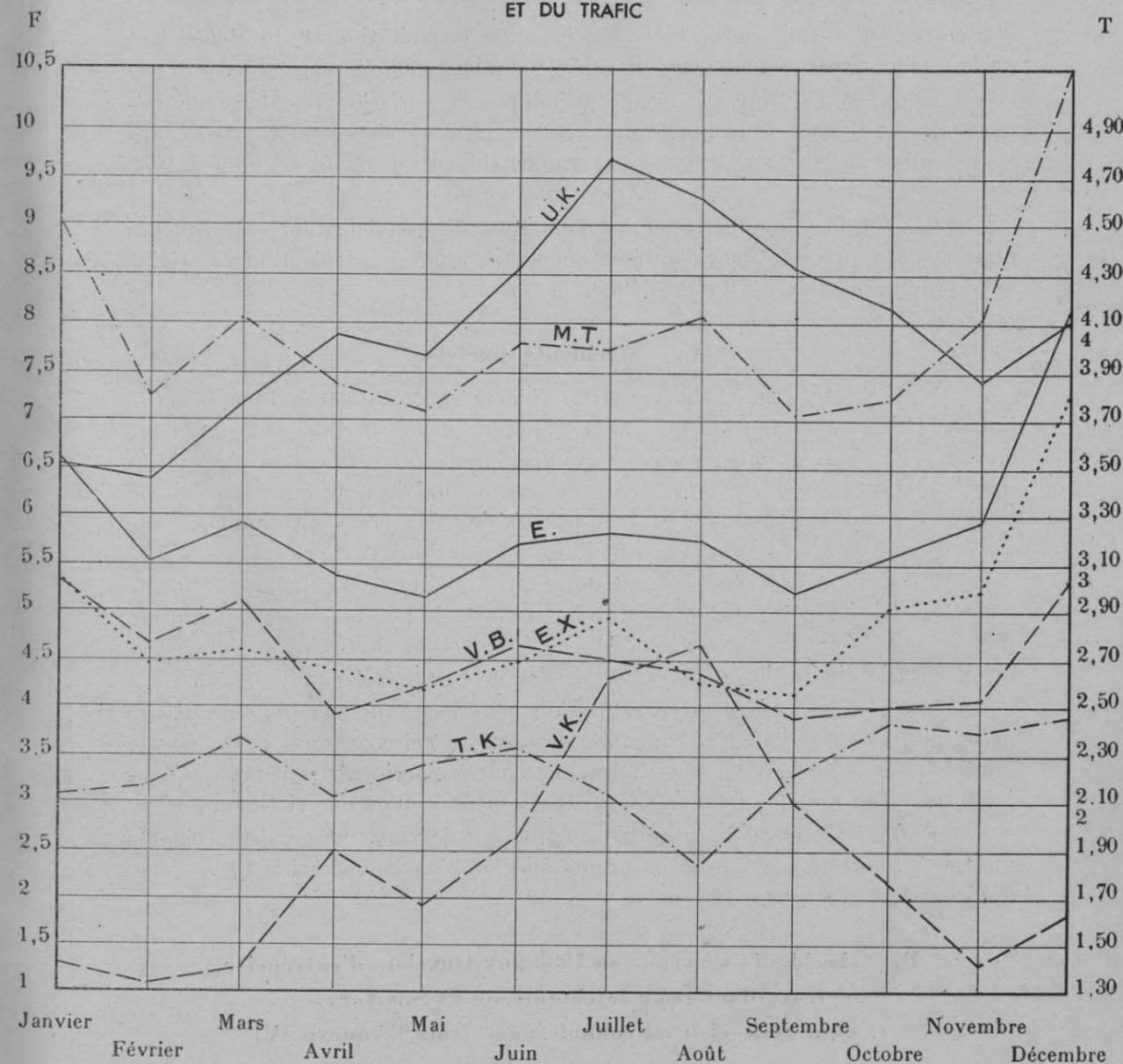
Le Tableau III (page 17) indique les variations du taux de fréquence moyen mensuel de chacun des grands Services et de l'ensemble des Services des Régions (taux extrait des états mensuels PF fournis par les Régions). Sur le tableau III sont indiquées les variations mensuelles du trafic caractérisé par :

- a) le nombre de milliards de voyageurs kilométriques (ligne V-K),
- b) le nombre de milliards de tonnes kilométriques (ligne T-K),
- c) le nombre de milliards d'unités kilométriques égal à la somme des nombres précédents (lignes U-K).

Il paraît difficile de discerner l'incidence du trafic sur le taux de fréquence pendant les mois d'hiver, car les circonstances atmosphériques rendent le travail plus difficile que pendant la saison d'été. C'est, au contraire, pendant cette dernière saison que l'incidence du trafic sur le taux de fréquence se manifeste plus

ANNÉE 1938

VARIATIONS MENSUELLES RESPECTIVES DE LA FRÉQUENCE DES ACCIDENTS DU TRAVAIL ET DU TRAFIC



LÉGENDE

- 1° — La fréquence des accidents du travail considérée est le nombre des accidents rapportés à 1.000 agents de l'effectif :
 - a) — pour l'ensemble du Personnel des Régions (ligne E) ;
 - b) — pour l'ensemble du Personnel de chacun des trois grands Services des Régions : (ligne EX pour le Service de l'Exploitation) ;
 - » MT pour le Service du Matériel et de la Traction ;
 - » VB pour le Service de la Voie et des Bâtiments.
- 2° — Le trafic est caractérisé par :
 - a) — le nombre de milliards de voyageurs-kilométriques (ligne V-K) ;
 - b) — le nombre de milliards de tonnes-kilométriques (ligne T.K.) ;
 - c) — le nombre de milliards d'unités kilométriques (égal à la somme des nombres (a) et (b)) (ligne U.K.).
- 3° — F = échelle des fréquences des accidents du travail.
T = échelle des éléments du trafic.

clairement en ce qui concerne les Services de l'Exploitation et du Matériel et de la Traction particulièrement chargés, en juillet, août et septembre.

Enfin, le Tableau IV (page 19) indique la variation des taux de fréquence respectifs des accidents de toute gravité et des accidents mortels survenus à l'ensemble du personnel des anciens grands Réseaux pendant les années 1933 à 1937, et à celui de la S.N.C.F. pendant l'année 1938.

Les échelles adoptées pour les deux taux de fréquence ont été disposées de telle sorte que les courbes représentant leurs variations aient la même origine sur l'ordonnée relative à l'année 1933.

C. — Accidents mortels.

La S.N.C.F. a eu à déplorer 262 accidents mortels du travail au cours de l'année 1938, en diminution de 23,61 % sur le chiffre de 1937 (343 accidents mortels). La diminution corrélative du taux de fréquence est de 24,34 %. Cependant, le taux de fréquence de 1938 reste encore supérieur de 8,47 à celui de l'année 1936, alors que de 1933 à 1936 le taux de fréquence avait diminué d'une manière continue de 16,90 % comme le montre le tableau IV.

Les trois grands Services ont enregistré une amélioration importante de leur situation du point de vue des accidents mortels : la plus forte diminution du taux de fréquence est à l'actif du Service de la Voie et des Bâtiments (34,47 %), la plus faible diminution concerne le Service de l'Exploitation (16,31 %).

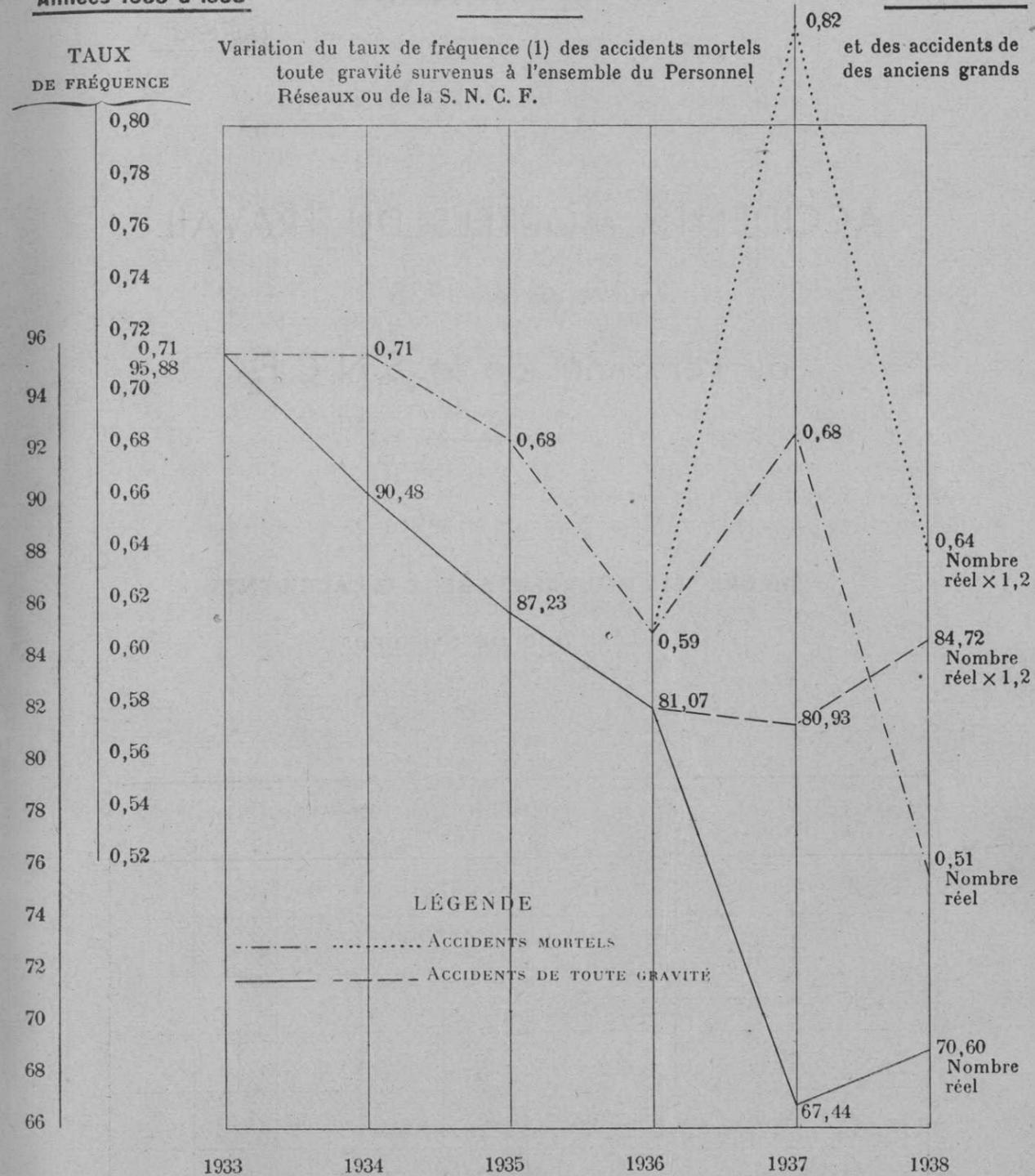
Malgré cette heureuse constatation une incessante vigilance demeure nécessaire. En effet, l'analyse sommaire des causes et circonstances des accidents mortels (voir le tableau VI, page 22) montre que ces accidents sont presque toujours dus à un manque momentané d'attention de la part des victimes.

Enfin, le Tableau V (page 20) montre que le pourcentage des accidents mortels est surtout élevé pour les agents âgés de 25 à 29 ans (21,5 %) et de 40 à 44 ans (20 %).

D. — Accidents survenus en 1938 aux Ouvriers d'entreprise travaillant pour le compte de la S.N.C.F. et dont celle-ci a eu connaissance (voir l'Annexe IV)

a) Accidents mortels.

Le nombre total des accidents mortels survenus au personnel d'entreprise en 1938 a diminué de 8 unités par rapport à celui de 1937 (39 accidents au lieu de 47). Cette réduction provient surtout de la substitution d'agents du cadre de la S.N.C.F. à des ouvriers d'entreprise employés par le Service de l'Exploitation au calage des wagons et à la manutention des marchandises. Il n'a été en effet enregistré, au titre du personnel d'entreprise de ce Service, que 2 accidents mortels en 1938 au lieu de 9 en 1937.



(1) NOTA. — Le taux de fréquence est le nombre d'accidents rapporté à 1.000 agents.

REMARQUES. — 1° Les nombres d'accidents relatifs aux années 1937 et 1938 ont été multipliés par le coefficient 1,2 afin de tenir compte du fait que chaque agent n'a été, en général, exposé aux risques d'accidents du travail que pendant 40 heures par semaine au lieu de 48 au cours des années précédentes.

2° Les renseignements concernant l'année 1938 résultent d'un recensement du 15 février 1939; les renseignements concernant chacune des années antérieures résultent des recensements opérés au 1^{er} octobre de l'année suivante.

ACCIDENTS MORTELS DU TRAVAIL

survenus en 1938

au Personnel de la S.N.C.F.

NOMBRE ET POURCENTAGE DES ACCIDENTS

suivant l'âge des victimes

AGE DES VICTIMES	POURCENTAGE DES ACCIDENTS	POURCENTAGE DES ACCIDENTS					
		0%	5%	10%	15%	20%	25%
20 à 24 ans	4,6						
25 à 29 ans	21,5						
30 à 34 ans	10,7						
35 à 39 ans	17,3						
40 à 44 ans	20,00						
45 à 49 ans	12,7						
50 ans et plus	13,2						

La plupart des accidents mortels considérés sont d'ailleurs survenus, non au cours du travail proprement dit, mais à l'occasion de déplacements (ouvriers surpris par des convois alors qu'ils circulaient).

b) *Accidents ayant entraîné une incapacité permanente.*

Le nombre total des accidents de cette nature a augmenté de 11 unités (70 accidents en 1938 au lieu de 59 en 1937).

Au Service de l'Exploitation cependant, une réduction importante est à signaler, pour la raison donnée ci-dessus (1 accident en 1938 au lieu de 15 en 1937).

Au Service du Matériel et de la Traction, on constate une augmentation de 16 accidents de 1937 à 1938.

Au Service de la Voie et des Bâtiments, une augmentation de 9 accidents a été enregistrée (50 accidents en 1938 au lieu de 41 en 1937). Cette recrudescence semble résulter de l'utilisation d'entreprises, à l'équipement d'une partie de la ligne de Paris à Bordeaux pour la traction électrique (pour la Région intéressée, sur 23 accidents, on compte, en particulier, 6 chutes d'ouvriers du haut de consoles de caténaire).

E. — Maladies professionnelles

En 1938, il a été constaté quelques cas d'indisposition d'agents de conduite ou de réparation d'autorails, dues aux gaz des moteurs. Des améliorations aux installations (ventilation, en particulier) ont été apportées ou sont envisagées, à l'effet d'éviter le retour de ces inconvénients.

CHAPITRE VII

ANALYSE QUANTITATIVE DES RÉSULTATS OBTENUS

A. — Accidents de toute gravité.

Le Tableau VI (page 23) établi à l'aide de renseignements extraits des Tableaux T2 (Annexe III) détaille les diverses circonstances d'accidents. Il comporte 4 graphiques, un pour l'ensemble des Services des Régions et un pour chacun des trois grands Services.

A la droite de chaque graphique figure le taux de fréquence concernant chaque circonstance. A la gauche est inscrit le pourcentage de ce taux de fréquence par rapport au taux de fréquence global de toutes les circonstances (Courbe supérieure : année 1937 — Courbe inférieure : année 1938).

**COMPARAISON DES NOMBRES D'ACCIDENTS SURVENUS RESPECTIVEMENT
en 1937 et en 1938, relatifs aux divers groupes de circonstances figurant dans les Tableaux T 2.**

NOTA. — Le mode d'établissement des tableaux graphiques ci-contre est indiqué à la page 20 du Rapport.

<p>I. — Accidents causés par des trains, manœuvres ou véhicules en mouvement (accidents d'attelage exclus).</p>	<p>Col. 1. — Déraillements ou collisions de trains.....</p>
	<p>Col. 2. — Opérations de triage (calage, enrayage, freinage des véhicules).....</p>
	<p>Col. 3. — Agents stationnant ou circulant, surpris par un véhicule en mouvement (circonstances 1 et 2 exclues).....</p>
	<p>Col. 4. — Chute dans un véhicule ou hors d'un véhicule en marche par suite ou non de choc (circonstances 1 et 2 exclues).</p>
	<p>Col. 5. — Autres circonstances (exemple : agent sur une machine ou un train en marche heurtant un obstacle mobile ou non).....</p>
<p>II. — Accidents d'attelage.</p>	<p>Col. 6. —</p>
<p>III. — Accidents aux agents circulant ou stationnant dans les emprises du chemin de fer (rubriques I et II exclues).</p>	<p>Col. 7. — Chute d'un endroit élevé (véhicule, échelle, etc.).....</p>
	<p>Col. 8. — Accidents autres (heurte contre un appareil de voie, chute dans une fosse à piquer, etc.).....</p>
	<p>Col. 9. — Sans appareil mécanique (à la main ou avec diable, chariot à bras, etc.).....</p>
<p>IV. — Accidents de manutention.</p>	<p>Col. 10. — Avec appareil mécanique (de manutention ou de levage : ponts roulants, grues, monte-charges, bennes, vagonnets, camionnettes électriques, etc.).....</p>
	<p>Col. 11. — Projection d'un corps étranger dans l'œil (sauf les cas prévus aux rubriques VI et VII).....</p>
<p>V. — Chute ou projection d'objets ou matériaux non manutentionnés.</p>	<p>Col. 12. — Autres cas (y compris éboulements).....</p>
<p>VI. — Travaux avec outils à mains.</p>	<p>Col. 13. — (Outils à mains maniés par la victime ou toute autre personne, y compris projection d'éclats ou fragments).....</p>
<p>VII. — Travaux avec machines-outils.</p>	<p>Col. 14. — (Travaux effectués par la victime ou toute autre personne : mise en marche, arrêt, conduite, réglage, entretien, réparation, avarie de moteur, transmission, meule, machine-outils ou autre machine ou élément de machine).....</p>
<p>VIII. — Brûlures causées par machines à vapeur.</p>	<p>Col. 15. — (Flammes, jets de vapeur ou d'eau chaude provenant des locomotives ou des chaudières fixes).....</p>
<p>IX. — Accidents autres que ceux repris dans la rubrique VIII causés par des foyers, feux, matières brûlantes, corrosives ou toxiques.</p>	<p>Col. 16. — Incendie, feu, jet de vapeur ou liquide chaud, utilisation d'explosifs ou de corrosifs, soudure, etc.....</p>
<p>X. — Courant électrique.</p>	<p>Col. 17. — Accidents provoqués par le courant électrique de traction, d'éclairage ou d'atelier.....</p>
<p>XI. — Autres circonstances.</p>	<p>Col. 18. — Ne pouvant être rangées dans les rubriques précédentes.....</p>

TABLEAU VI

ENSEMBLE DES RÉGIONS

EXPLOITATION

MATÉRIEL ET TRACTION

VOIE ET BATIMENTS

0,88 %	0,592	1 167 %	0,668	0,914 %	0,818	0,290 %	0,158
0,601 %	0,430	0,839 %	0,497	0,654 %	0,632	0,071 %	0,040
2,80 %	1,884	7,667 %	4,385	0,231 %	0,207	0,138 %	0,075
2,99 %	2,141	8,342 %	4,941	0,445 %	0,430	0,262 %	0,146
1,52 %	1,023	2,716 %	1,554	0,469 %	0,420	0,186 %	1,012
1,115 %	0,797	2,086 %	1,236	0,428 %	0,414	1,195 %	0,666
1,95 %	1,315	4,498 %	2,573	0,721 %	0,645	0,384 %	0,209
1,93 %	1,385	4,788 %	2,599	0,926 %	0,895	0,305 %	0,170
3,44 %	2,318	7,916 %	4,528	1,332 %	1,192	0,538 %	0,292
3,29 %	2,353	7,485 %	4,433	1,007 %	0,973	0,421 %	0,235
3,73 %	2,511	9,189 %	5,256	1,153 %	1,036	0,184 %	0,100
3,52 %	2,520	9,301 %	5,509	0,915 %	0,884	0,624 %	0,113
5,88 %	3,954	4,342 %	2,484	7,149 %	6,394	5,511 %	2,986
5,61 %	4,010	4,167 %	2,468	6,623 %	6,397	5,370 %	2,992
23,37 %	15,715	22,584 %	12,917	30,133 %	20,555	25,713 %	13,930
23,53 %	16,806	21,720 %	12,864	24,104 %	23,279	25,33 %	14,116
24,95 %	16,778	27,648 %	15,813	19,865 %	17,767	32,43 %	17,570
25,91 %	18,517	29,157 %	17,268	20,656 %	19,949	33,302 %	18,555
2,17 %	1,461	1,140 %	0,653	3,226 %	2,886	1,496 %	0,811
2,26 %	1,621	1,085 %	0,643	3,274 %	3,162	1,749 %	0,975
3,42 %	2,302	1,971 %	1,128	4,617 %	4,130	3,165 %	1,715
3,19 %	2,284	1,696 %	1,005	4,305 %	4,158	3,020 %	1,683
4,11 %	2,769	0,690 %	0,395	7,358 %	6,581	2,455 %	1,330
3,62 %	2,587	0,796 %	0,472	5,974 %	5,770	2,509 %	1,398
9,59 %	6,453	1,184 %	0,678	13,655 %	12,213	14,918 %	8,082
10,439 %	7,458	1,298 %	0,769	15,056 %	14,541	15,293 %	8,521
2,39 %	1,607	0,084 %	0,049	4,694 %	4,199	0,987 %	0,535
2,77 %	1,980	0,126 %	0,075	5,255 %	5,076	1,093 %	0,609
1,43 %	0,967	0,067 %	0,039	2,401 %	2,148	0,029 %	0,016
1,08 %	0,773	0,042 %	0,025	2,207 %	2,132	0,057 %	0,032
2,51 %	1,690	0,813 %	0,465	4,199 %	3,756	1,510 %	0,819
2,62 %	1,877	0,720 %	0,427	4,427 %	4,276	1,399 %	0,780
0,28 %	0,190	0,084 %	0,049	0,456 %	0,409	0,215 %	0,117
0,25 %	0,180	0,025 %	0,015	0,411 %	0,397	0,24 %	0,138
5,52 %	3,711	6,211 %	3,553	3,903 %	3,491	8,137 %	4,409
5,074 %	3,625	6,705 %	3,971	2,676 %	2,585	8,143 %	4,537

Ce tableau met en évidence les circonstances des accidents dont la fréquence est élevée ou a subi une variation importante de 1937 à 1938, ce qui peut faciliter l'action préventive.

Les principales mesures d'ordre technique susceptibles d'abaisser le taux de fréquence des accidents correspondant à chacun des groupes de circonstances figurant aux Tableaux T.2 ont été énoncées dans le Rapport relatif aux accidents survenus en 1937. Il ne paraît pas opportun de les rappeler ici. Seuls les groupes de causes et de circonstances d'accidents les plus nombreux ou dont les variations du taux de fréquence de 1937 à 1938 ont été importantes sont indiqués ci-après. Cette énumération restreinte n'implique pas qu'il faille négliger les groupes de causes d'accidents dont les taux de fréquence sont faibles : ce serait une erreur d'autant plus regrettable que certains de ces accidents ont occasionné les blessures les plus graves.

Pour l'ensemble des Services, les variations du taux de fréquence (tf) de 1937 à 1938 sont :

+ 10,36 % pour les *accidents de manutention sans appareil mécanique* (tf = 18,52 représentant 26 % du taux de fréquence Tf = 70,60 relatif à l'ensemble des circonstances d'accidents).

+ 6,94 % pour les *accidents survenus à des agents circulant ou stationnant dans les emprises de chemin de fer*, accidents non causés par des convois ou des véhicules en mouvement et ne provenant pas de chutes d'endroits élevés, c'est-à-dire ceux provenant de chute en circulant à pied, de heurt contre un appareil de voie, etc..... (tf = 16,81, soit 23,53 % de Tf).

+ 15,57 % pour les *blessures reçues au cours de travaux avec outils à main* (tf = 7,46 représentant 10,44 % de Tf).

Ces 3 catégories de causes et de circonstances englobent 60 % du nombre total des accidents et on voit que leurs taux de fréquence respectifs se sont accrus sensiblement. Cette aggravation n'est pas compensée par les diminutions importantes de la fréquence de certains accidents moins fréquents que les précédents mais toutefois généralement graves.

Notons, parmi ces diminutions, les suivantes :

— 27,36 % en ce qui concerne les *accidents survenus au cours de déraillement ou de collisions de trains* (tf = 0,430, soit 0,60 % de Tf).

— 22,09 % pour les *accidents survenus à des agents surpris par un véhicule en mouvement* (opérations de triage exclues) (tf = 0,797 représentant 1,11 % de Tf).

— 20,06 % pour les *brûlures causées par des machines à vapeur* (flammas, jets de vapeur ou d'eau chaude) (tf = 0,773, soit 1,08 % de Tf).

— 5,26 % en ce qui concerne les *accidents causés par l'électricité* (tf = 0,180, soit 0,25 % de Tf).

B. — Accidents mortels.

Le tableau VII (pages 26-27) indique, pour les 18 groupes de circonstances, figurant aux tableaux T.2, les nombres absolus d'accidents mortels survenus aux agents de chacun des Grands Services des Régions et à leur ensemble et les pourcentages de ces nombres par rapport au nombre total d'accidents mortels pour l'ensemble du personnel des grands Services. Ces pourcentages sont d'ailleurs figurés de telle sorte qu'il est possible de distinguer les circonstances pour lesquelles les accidents sont les plus nombreux.

Certaines rubriques de la classification relative aux Tableaux T.2 ont été dégroupées. Il apparaît que certaines sous-rubriques « autres cas » (telles que 2b, 3f, 5c, 6e, etc...) devraient, à l'avenir, être elles-mêmes analysées et dégroupées car elles correspondent à des nombres d'accidents plus importants que ceux qui correspondent à des rubriques relatives à des circonstances précisées.

L'on voit que les accidents les plus nombreux (117, soit 44,4 % du nombre total égal à 262) sont survenus à des agents surpris par un mouvement.

CONCLUSIONS

Des considérations qui précèdent il résulte clairement que, dans tous les domaines de l'activité, le pourcentage des accidents du travail imputables au facteur humain est considérable.

Déjà le Rapport relatif aux accidents du travail survenus en 1937 dans les Chemins de fer français indiquait que 80 % (environ) du nombre des accidents du travail survenus aux agents d'un grand Service d'un Réseau étaient dus à des causes humaines. Un dépouillement, portant sur près de 6.000 accidents survenus en 1938 dans une Région, fait ressortir des pourcentages analogues :

- 72,3 % pour l'ensemble des Services;
- 68,2 % pour le Service de l'Exploitation;
- 77,4 % pour le Service du Matériel et de la Traction;
- 72,1 % pour le Service de la Voie et des Bâtiments.

• Une des plus importantes usines françaises de construction de véhicules automobiles attribue 92,85 % des accidents du travail à des fautes individuelles, 2,73 % à des causes techniques (outillage ou montage défectueux, etc...), 4,42 % à la fatalité.

Ces chiffres montrent qu'un nombre important d'accidents du travail est dû à l'inattention ou à la méconnaissance du risque professionnel.

Dans le domaine des accidents graves, plus encore que dans celui de autres accidents, c'est surtout par la vigilance que l'on peut améliorer la situation, car l'expérience montre qu'en fait les accidents graves ne sont généralement pas imputables au facteur technique (c'est-à-dire l'état des installations, du matériel ou de l'outillage).

L'analyse des éléments des accidents du travail qui vient d'être présentée montre aussi que l'adaptation physique et physiologique de l'ouvrier à son travail est également très importante du point de vue de la prévention des accidents du travail.

A cet égard, les travaux de M. LAHY ont fait ressortir que, d'une façon générale, 60 % des accidents du travail provenaient de ce que cette adaptation était insuffisante (1). Cet argument vient confirmer l'utilité de la sélection psychotechnique dont il a été question dans la première partie du présent Rapport (Chapitre III — A).

Parallèlement aux améliorations progressives qu'elle apporte à ses installations, à son matériel et à son outillage, la S.N.C.F. ne cesse de s'efforcer de perfectionner l'éducation de sécurité de son personnel, en stimulant la collaboration constante de tous, à tous les degrés de la hiérarchie.

L'espoir d'obtenir encore des résultats importants et durables, du point de vue de la diminution du nombre et de la gravité des accidents du travail, doit engager chacun à poursuivre un effort qui a pour enjeu l'intégrité des aptitudes physiques au travail, les vies humaines et le bonheur des familles : les 262 agents décédés d'accidents du travail en 1938 ont laissé 221 veuves et 523 orphelins, dont 302 âgés de moins de 16 ans. Ces nombres sont suffisamment éloquents et montrent, en particulier, du point de vue humanitaire, la valeur d'une amélioration aussi importante que celle réalisée de 1937 à 1938 en ce qui concerne les accidents mortels.

(1) Cf. "Méthodes", n° 69 d'octobre 1938, p. 349 "L'évolution de l'organisation scientifique en France", par Mlle Thérèse LEROY et M. BOURDEL.

I — Accidents causés par des véhicules en mouvement (sauf accidents d'attelage).	
1. — Déraillements ou collisions de trains.....	.....
2. — Opérations de triage (calage, enrayage, freinage) {	a) — calage.....
	b) — autres opérations.....
3. — Agent surpris par un mouvement (circonstances 1 et 2 exclues) {	a) — agent circulant sur les voies.....
	b) — agent tué au cours d'une tournée de visite.....
	c) — agent travaillant sur la voie sans protecteur.....
	d) — agent travaillant sur la voie avec protecteur.....
	e) — assurant un service de garde-barrière.....
	f) — autres cas.....
4. — Chute dans ou hors d'un véhicule par suite ou non de choc (circonstances 1 et 2 exclues) {	a) — montée en marche ou glissade sur marche-pied.....
	b) — chute d'un véhicule pendant la marche.....
	c) — autres cas.....
5. — Autres circonstances. {	a) — agent sur un véhicule en mouvement heurtant un obstacle fixe (pont, poteau, etc.).....
	b) — agent sur un véhicule en mouvement heurtant un obstacle mobile (train croiseur, portière ouverte, etc.).....
	c) — autres cas.....
II — Accidents d'attelages.	
6. — Accidents d'attelages. {	a) — entrée tardive dans un attelage.....
	b) — sortie d'un attelage avant la fin de la réaction.....
	c) — chute provoquée par un appareil de changement de voie.....
	d) — glissade sur une traverse ou sur le ballast.....
	e) — autres cas.....
III — Accidents aux agents stationnant ou circulant dans les emprises du chemin de fer. (rubriques I et II exclues)	
7. — Chute d'un endroit élevé (véhicule arrêté, échelle, etc.).....	.....
8. — Autres cas : heurt contre un appareil de voie, chute dans une fosse à piquer, etc.....	.....
IV — Accidents de manutention.	
9. — Sans appareil mécanique : à la main ou avec diable, chariot à bras, etc.....	.....
10. — Avec appareil mécanique de manutention ou de levage : grues, ponts roulants, monte-charges, bennes, camionnettes électriques, etc.....	.....
V — Chute ou projection d'objets ou matériaux non manutentionnés.	
11. — Projection d'un corps étranger dans l'œil (sauf les cas prévus aux rubriques VI et VII).....	.....
12. — Autres cas (y compris éboulements).....	.....
VI — Travaux avec outils à mains.	
13. — Outils maniés par la victime ou toute autre personne (y compris projection d'éclats ou fragments).....	.....
VII — Travaux avec machines-outils.	
14. — Travaux effectués par la victime ou toute autre personne : mise en marche, arrêt, conduite, etc.....	.....
VIII — Brûlures causées par machines à vapeur.	
15. — Flamme, jets d'eau chaude ou de vapeur provenant des locomotives ou chaudières fixes.....	.....
IX — Foyers — feux — matières brûlantes, corrosives ou toxiques (sauf accidents de la rubrique VIII).	
16. — Incendie, feu, jet de vapeur ou liquide chaud, utilisation d'explosifs ou de corrosifs, soudure, etc.....	.....
X — Courant électrique.	
17. — Courant électrique. {	a) — contact avec la caténaire ou avec un pantographe.....
	b) — contact avec le rail ou un frotteur de prise de courant.....
	c) — autres cas.....
XI — Circonstances diverses.	
18. — Cas ne pouvant être rangés dans les rubriques précédentes.....	.....
TOTAL.....	

SERVICE			ENSEMBLE DES SERVICES	
EX	MT	VB	POURCENTAGES ET NOMBRES ABSOLUS	
5	3	0	3,0	8 accidents
5	0	0	1,9	5 accidents
11	2	0	4,9	13 accidents
50	9	7	25,1	66 accidents
2	1	2	1,9	5 accidents
2	3	11	6,1	16 accidents
0	0	4	1,5	4 accidents
0	0	3	1,1	3 accidents
9	6	8	8,7	23 accidents
9	3	1	4,9	13 accidents
13	3	0	6,1	16 accidents
2	0	1	1,1	3 accidents
2	8	0	3,8	10 accidents
2	1	0	1,1	3 accidents
4	0	1	1,9	5 accidents
8	2	1	4,1	11 accidents
8	1	0	3,4	9 accidents
1	0	0	0,3	1 accident
3	0	1	1,5	4 accidents
5	1	0	2,2	6 accidents
0	5	1	2,2	6 accidents
2	0	1	1,1	3 accidents
2	1	2	1,9	5 accidents
0	2	0	0,7	2 accidents
0	0	0		
0	0	1	0,3	1 accident
0	0	0		
0	0	0		
0	1	0	0,3	1 accident
0	0	1	0,3	1 accident
0	0	2	0,7	2 accidents
1	0	0	0,3	1 accident
0	3	0	1,1	3 accidents
3	6	4	4,9	13 accidents
149	61	52	= 262 accidents.	

SOCIÉTÉ NATIONALE
des
CHEMINS DE FER FRANÇAIS

ANNEXE I

SERVICE CENTRAL
du
PERSONNEL

SÉCURITÉ DU PERSONNEL

TABLEAU SYNOPTIQUE

montrant comment les

Organismes chargés de la sécurité du personnel de la S.N.C.F.
complètent ou remplacent les diverses organisations similaires
des anciens Grands Réseaux de Chemins de Fer Français

Échelon	ALSACE-LORRAINE	EST	NORD	ÉTAT
Inter-réseaux	3 Conférences des Ingénieurs en Chef : une pour chacun des grands Services : Exploitation			
	3 Sous-Commissions interréseaux de prévention des accidents du travail : une pour chacun Réunions : mensuelles pour EX, à la demande pour MT et VB. (Les 3 présidents de ces			
Conférences trimestrielles des Directeurs des Réseaux avec les				
Réseau	Conférence centrale interservices (étudie également d'autres affaires) 3 membres (1 Ingénieur en Chef de chacun des grands Services) 3 Réunions par an (en moyenne)		Commission des accidents et des incidents (traite quelques questions importantes relatives à la Sécurité du Personnel et d'autres affaires) — 4 membres (1 Ingénieur en Chef de la Direction, 1 Ingénieur principal de chacun des grands Services (Réunions bi-mensuelles).	
Inter-Services			Trinôme de Sécurité du Personnel : 3 Membres (1 Inspecteur spécialisé de chacun des grands Services) font des tournées et des causeries au personnel, proposent les améliorations nécessaires.	
Réseau			3 Commissions divisionnaires de prévention (10 membres pour EX et MT, 7 membres pour VB). Au total : 27 membres. 7 à 8 réunions par an.	
Grand Service	Un agent spécialement désigné pour s'occuper des questions de prévention dans chacun des			
Réseau			Au Service de l'Exploitation : 1 Commission mobile par arrondissement fait des tournées et doit en principe visiter une grande gare et 3 ou 4 gares moins importantes par mois. 4 membres au moins.	
Arrondissement ou Inspection principale ou grand Atelier				
Réseau			Au Service MT : 1 Conseil de Sécurité par établissement. Composition variable suivant l'importance de ce dernier (comprend jusqu'à 20 Membres dans les Etablissements les plus importants) Réunions trimestrielles.	
Local				

P. L. M.	P. O. - MIDI	S. N. C. F.
(EX), Matériel et Traction (MT), Voie et Bâtiments (VB)		Commission Supérieure de Sécurité du Travail : 6 membres. Réunions à la demande.
des Services EX, MT, VB (7 Membres par s/commission) sous-commissions se réunissaient trimestriellement.]		3 Commissions Centrales de Sécurité du Travail (une par service EX, MT, VB, comprenant de 8 à 10 membres), Réunions mensuelles.
Représentants du Personnel des Cadres et les Délégués techniques à la Sécurité.		
	Commission Supérieure de prévention : 4 membres (1 fonctionnaire supérieur de la Direction et de chacun des trois grands Services). Réunions trimestrielles. NOTA. — Ces réunions sont préparées par la Conférence centrale interservices réunissant 3 Inspecteurs Divisionnaires (1 de chaque grand Service).	Commission Supérieure de Sécurité du Travail, pour les affaires les plus importantes, les autres questions sont du ressort des Commissions Centrales de Sécurité compétentes.
		Trinôme de Prévention par Région : 3 Membres (1 Inspecteur de chacun des grands services) font des tournées et des causeries au personnel, proposent les améliorations nécessaires ; font partie des commissions centrales de sécurité du travail. Au total 3 × 5 = 15 Membres.
grands Services EX, MT et VB : 18 agents au total.		Agents des Trinômes de Préventions : 15 agents au total.
Commissions régionales : 1 par Inspection principale ou gr. Atelier de chaque gr. Service 4 membres. Réunions trimestrielles.	Commissions régionales : 1 par arrondissement ou grand atelier et par Service (30 au total). Composition variable suivant le Service : 7 membres pour EX, 6 à 12 pour MT, 4 à 6 pour VB. Réunions trimestrielles.	
	Commissions locales interservices permanentes dans 10 centres, comprenant chacune 3 membres (1 de chaque Service) fonctionnent sous le contrôle des Commissions régionales. NOTA. — Des commissions locales interservices temporaires sont créées dans d'autres centres pour étudier certaines questions locales.	

LEURS CONSÉQUENCES AU REGARD DES VICTIMES

Ensemble de la S. N. C. F.

RÉGIONS	Effectifs moyens globaux	NOMBRE total de wagons chargés	INCAPACITÉS INFÉRIEURES A 20 JOURS		Incapacités égales ou supérieures à 20 jours et incapacités permanentes		ACCIDENTS MORTELS		NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS					
			Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents				
											par 100.000 wagons chargés	par 100.000 wagons chargés		
EST (1).....	107.140	3.242.283	5.699	53.192	175.771	2.258	21.075	69.642	66	0,616	2.035	8.023	74,883	247,449
NORD.....	78.746	3.246.788	4.108	52.167	126.525	1.453	18.451	44.751	41	0,520	1,262	5.602	71,140	172,539
OUEST.....	89.695	2.292.072	4.049	45.141	176.652	1.766	19.688	77.048	38	0,423	1,657	5.853	65.254	255,358
SUD-OUEST..	97.332	2.575.578	3.150	32.363	122.302	2.376	24.411	92.251	42	0,431	1,630	5.568	57,206	216,184
SUD-EST.....	131.001	3.393.092	6.733	51.396	198.432	4.147	31.656	122.218	75	0,572	2,210	10.955	83,625	322,861
ENSEMBLE...	503.914	14.749.808	23.739	47.109	160.944	12.000	23.813	81.376	262	0,519	1,776	36.001	71,442	244.077
(1) Ex-Réseau A.L.....	34.661	1.538.578	1.325	38.227	86.118	544	15.608	35.162	20	0,577	1,299	1.886	54,412	122,580
Ex-Réseau de l'EST.....	72.479	1.703.705	4.374	60.348	256.734	1.717	23.689	100,780	46	0,634	2,699	6.137	84,672	360,214
SERVICES CENTRAUX														
Services Centraux.....	5.905	—	38	6.435	—	20	3.386	—	—	—	—	58	9,822	—
AGENTS DES COMPAGNIES														
Compagnies... ENSEMBLE de la S. N. C. F. ...	941	—	2	2.125	—	1	1.062	—	—	—	—	3	3,188	—
	510 760	14.749.808	23.779	46.556	161.215	12.021	23.535	81,499	262	0,512	1,776	36.062	70,604	244,491

SUIVANT

LEURS CONSÉQUENCES AU REGARD DES VICTIMES

(Recensement au 15 Février 1939)

RÉGIONS	Effectifs moyens globaux	INCAPACITÉS INFÉRIEURES A 20 JOURS		Incapacités égales ou supérieures à 20 jours et incapacités permanentes		ACCIDENTS MORTELS		NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS	
		Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents
EST (1).....	39.128	1.896	48,456	765	19,551	42	1,073	2.703	69,080
NORD.....	29.416	1.059	36,000	424	14,443	24	0,815	4.507	51,230
OUEST.....	33.820	1.277	37,758	567	16,765	13	0,384	4.857	54,908
SUD-OUEST..	39.155	1.092	27,889	853	21,785	22	0,561	4.967	50,236
SUD-EST.....	57.403	2.217	38,621	1.482	25,817	48	0,836	3.747	65,275
ENSEMBLE...	198.922	7.541	37,909	4.091	20,565	149	0,749	11.781	59,224
(1) Ex-réseau A.L.	12.491	398	31,862	183	14,650	12	0,960	593	47,474
Ex-réseau EST.	26.637	1.498	56,237	582	21,849	30	1,126	2.110	79,213
SERVICES DE L'EXPLOITATION									
EST (1).....	40.633	2.523	62,092	954	23,478	13	0,319	3.490	85,890
NORD.....	32.390	2.211	68,261	726	22,414	9	0,277	2.946	90,953
OUEST.....	31.869	1.855	58,207	786	24,663	15	0,470	2.656	83,341
SUD-OUEST..	29.228	1.369	46,838	1.087	37,190	9	0,307	2.465	84,336
SUD-EST.....	44.535	3.647	81,890	2.035	45,694	15	0,336	5.697	127,921
ENSEMBLE...	178.655	11.605	64,957	5.588	31,278	61	0,341	17.254	96,577
(1) Ex-réseau A.L.	14.420	646	44,798	234	16,227	6	0,416	886	61,442
Ex-réseau EST.	26.213	1.877	71,605	720	27,467	7	0,267	2.604	99,340

SERVICES DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION

Année 1938

SUIVANT

(Recensement au 15 Février 1939)

LEURS CONSÉQUENCES AU REGARD DES VICTIMES

Tableau T'

RÉGIONS	Effectifs moyens globaux	INCAPACITÉS INFÉRIEURES A 20 JOURS		Incapacités égales ou supérieures à 20 jours et incapacités permanentes		ACCIDENTS MORTELS		NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS	
		Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents
SERVICES DE LA VOIE ET DES BATIMENTS									
EST (1).....	26.807	1.277	47,636	539	20,106	11	0,410	1.827	68,153
NORD	16.292	823	50,515	301	18,475	8	0,491	1.132	69,481
OUEST	22.774	846	37,147	405	17,783	10	0,439	1.261	55,370
SUD-OUEST...	28.300	679	23,992	434	15,335	11	0,388	1.124	39,717
SUD-EST	28.807	866	30,062	630	21,869	12	0,416	1.508	52,348
ENSEMBLE...	122.980	4.491	36,518	2.309	18,775	52	0,422	6.852	55,716
(1) Ex-Rés. A.L.	7.300	279	38,219	124	16,986	2	0,273	405	55,479
Ex-Réseau EST.	19.507	998	51,161	415	21,274	9	0,461	1.422	72,896
ADMINISTRATIONS RÉGIONALES									
EST (1).....	572	3	5,244	0	0	0	0	3	5,244
NORD	226	3	13,274	0	0	0	0	3	13,274
OUEST	147	3	20,408	0	0	0	0	3	20,408
SUD-OUEST...	223	1	4,484	0	0	0	0	1	4,484
SUD-EST	256	3	11,718	0	0	0	0	3	11,718
ENSEMBLE...	1.424	13	9,129	0	0	0	0	13	9,129
(1) Ex-Rés. A.L.	450	2	4,444	0	0	0	0	2	4,444
Ex-Réseau EST.	122	1	8,196	0	0	0	0	1	8,196

Année 1938

SUIVANT

(Recensement au 15 Février 1939)

LEURS CONSÉQUENCES AU REGARD DES VICTIMES

Tableau T'

RÉGIONS	Effectifs moyens globaux	INCAPACITÉS INFÉRIEURES A 20 JOURS		Incapacités égales ou supérieures à 20 jours et incapacités permanentes		ACCIDENTS MORTELS		NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS	
		Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents
ECONOMATS									
NORD	422	12	28,436	2	4,739	0	0	14	33,175
OUEST	1085	68	62,672	8	7,373	0	0	76	70,046
SUD-OUEST...	426	9	21,126	2	4,694	0	0	11	25,821
ENSEMBLE ...	1933	89	46,042	12	6,207	0	0	101	52,250
SERVICES CENTRAUX									
GROUPES									
I	2.100	3	1,428	3	1,428	0	0	6	2,857
II	3.571	35	9,801	16	4,480	0	0	51	14,281
III	234	0	0	1	4,273	0	0	1	4,273
ENSEMBLE ...	5.905	38	6,435	20	3,386	0	0	58	9,822
AGENTS DES COMPAGNIES									
COMPAGNIES									
EST	142	0	0	0	0	0	0	0	0
NORD	167	1	5,988	0	0	0	0	1	5,988
P. O.	155	0	0	0	0	0	0	0	0
MIDI	133	1	7,518	0	0	0	0	1	7,518
P. L. M.	344	0	0	1	2,906	0	0	1	2,906
ENSEMBLE ...	941	2	2,125	1	1,062	0	0	3	3,188

Tableau relatif à la classification des Accidents par circonstances

I. — Accidents causés par des trains, manœuvres ou véhicules en mouvement (accidents d'attelage exclus).	Col. 1. — Déraillements ou collisions de trains. Col. 2. — Opérations de triage (calage, enrayage, freinage des véhicules). Col. 3. — Agent stationnant ou circulant, surpris par un véhicule en mouvement (circonstances 1 et 2 exclues). Col. 4. — Chute dans un véhicule ou hors d'un véhicule en marche par suite ou non de choc (circonstances 1 et 2 exclues). Col. 5. — Autres circonstances (exemple : agent sur une machine ou un train en marche heurtant un obstacle mobile ou non).
II. — Accidents d'attelage.	Col. 6. — Accidents d'attelage.
III. — Accidents aux agents circulant ou stationnant dans les emprises du chemin de fer (rubriques I et II exclues).	Col. 7. — Chute d'un endroit élevé (véhicule, échelle, etc.). Col. 8. — Accidents autres (heurt contre un appareil de voie, chute dans une fosse à piquer, etc...).
IV. — Accidents de manutention.	Col. 9. — Sans appareil mécanique (à la main ou avec diable, chariot à bras, etc.). Col. 10. — Avec appareil mécanique (de manutention ou de levage : ponts roulants, grues, monte-charges, bennes, wagonnets, camionnettes électriques, etc.).
V. — Chute ou projection d'objets ou matériaux non manutentionnés.	Col. 11. — Projection d'un corps étranger dans l'œil (sauf les cas prévus aux rubriques VI et VII). Col. 12. — Autres cas (y compris les éboulements).
VI. — Travaux avec outils à main.	Col. 13. — (Outils à main maniés par la victime ou toute autre personne, y compris projection d'éclats ou fragments).
VII. — Travaux avec machines-outils.	Col. 14. — (Travaux effectués par la victime ou toute autre personne : mise en marche, arrêt, conduite, réglage, entretien, réparation, avarie de moteur, transmission, meule, machine-outils ou autre machine ou élément de machine).
VIII. — Brûlures causées par machines à vapeur.	Col. 15. — (Flammes, jets de vapeur ou d'eau chaude provenant des locomotives ou des chaudières fixes).
IX. — Accidents autres que ceux repris à la rubrique VIII causés par des foyers, feux, matières brûlantes, corrosives ou toxiques.	Col. 16. — (Incendie, feu, jet de vapeur ou liquide chaud, utilisation d'explosifs ou de corrosifs, soudure, etc.).
X. — Courant électrique.	Col. 17. — (Accidents provoqués par le courant électrique de traction, d'éclairage ou d'atelier).
XI. — Autres circonstances.	Col. 18. — (Ne pouvant être rangées dans les rubriques précédentes).

CLASSIFICATION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL, PAR CIRCONSTANCES (1)

S. N. C. F.

Année 1938

(Recensement au 15 Février 1939)

Nombre d'accidents par 1.000 agents en service

Ensemble de la S. N. C. F.

ANNEXE III

TABLEAU T²

RÉGIONS	Circonstances des Accidents																	
	I					II	III		IV		V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
ENSEMBLE DES SERVICES RÉGIONAUX (Administrations régionales comprises)																		
EST ⁽¹⁾	0,345	3,612	0,840	1,754	2,128	2,996	4,116	13,851	22,428	1,876	1,857	2,230	7,541	1,633	0,690	1,736	0,065	5,180
NORD	0,673	1,460	0,812	1,206	1,104	1,815	3,060	15,797	19,543	1,409	2,806	3,022	6,755	5,257	1,092	0,952	0,114	4,254
OUEST	0,445	1,081	0,746	1,181	2,419	2,240	3,445	14,772	15,407	1,583	2,151	1,783	8,071	1,794	0,546	1,984	0,367	5,228
SUD-OUEST	0,369	3,369	0,503	0,729	1,602	2,208	5,609	8,661	16,274	1,520	2,568	3,400	4,458	0,852	0,452	1,027	0,256	3,339
SUD-EST	0,389	1,160	1,007	1,816	3,801	2,977	3,694	27,274	18,496	1,641	2,198	2,564	9,969	1,259	1,045	3,106	0,129	1,091
ENSEMBLE des Régions..	0,430	2,141	0,797	1,385	2,353	2,520	4,010	16,806	18,517	1,621	2,284	2,587	7,548	1,980	0,773	1,877	0,180	3,625
(1) ex.-A.L. .	0,259	1,904	0,548	1,298	1,269	1,327	5,856	12,694	11,598	2,163	1,846	2,163	5,250	1,586	0,519	0,778	0,028	3,317
— EST ..	0,386	4,428	0,979	1,972	2,538	3,794	3,283	14,404	27,607	1,738	1,862	2,262	8,636	1,655	0,772	2,193	0,082	6,070
SERVICES CENTRAUX																		
Services Centraux ...	0	0	0	0	0	0	2,201	3,048	0,338	0,169	0,338	0	0,169	0	0	0	0	3,556
AGENTS DES COMPAGNIES																		
Compagnies .	0	0	0	0	0	0	0	2,125	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,062
ENSEMBLE ..	0,424	2,112	0,787	1,366	2,322	2,486	3,982	16,620	18,272	1,601	2,257	2,553	7,449	1,953	0,763	1,852	0,178	3,620

(1) Voir page I de l'annexe III.

Année 1938

CLASSIFICATION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

PAR CIRCONSTANCES (1) (par 1.000 Agents en service)

Tableau T²

(Recensement au 15 Février 1939)

RÉGIONS	CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS																		
	I					II	III			IV		V		VI	VII	VIII	IX	X	XI
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
SERVICES DE L'EXPLOITATION																			
EST (1).....	0,255	8,561	1,380	3,884	3,271	7,283	2,862	12,471	21,340	0,204	0,996	0,102	0,511	0,127	0,051	0,357	0	5,418	
NORD.....	0,781	3,807	1,325	2,923	2,719	3,773	0,781	12,442	14,447	0,441	1,495	0,407	0,407	»	»	0,237	»	5,235	
OUEST.....	0,591	2,631	1,507	1,655	5,795	5,056	2,720	7,539	16,646	0,827	1,330	0,561	0,621	0,088	0,029	0,413	0,088	6,800	
SUD-OUEST	0,561	8,198	0,689	1,302	2,758	4,852	3,192	6,946	17,315	0,383	0,587	0,051	0,051	0,051	0,127	»	»	3,115	
SUD-EST...	0,418	2,195	1,306	2,996	6,445	5,905	2,421	20,521	16,270	1,114	0,853	0,992	1,707	0,087	»	0,783	»	1,254	
ENSEMBLE..	0,497	4,941	1,236	2,599	4,433	5,509	2,468	12,864	17,268	0,643	1,005	0,472	0,769	0,075	0,025	0,427	0,015	3,971	
(1) Ex-A.-L.	0,320	5,043	0,800	3,282	2,321	3,362	6,724	11,288	9,286	0,240	0,720	0	0,240	0	0,160	0,160	0	3,522	
Ex-EST.....	0,225	10,211	1,651	4,167	3,717	9,122	1,051	13,027	26,993	0,188	1,126	0,150	0,638	0,188	0	0,451	0	6,307	
SERVICES DU MATÉRIEL ET DE LA TRACTION																			
EST (1).....	0,664	0,959	0,541	0,762	2,214	0,762	5,635	18,137	18,827	3,814	3,174	4,774	13,166	3,740	1,698	3,470	0,147	3,396	
NORD.....	0,926	0,092	0,493	0,154	0,154	0,987	3,735	20,191	19,759	2,315	4,229	5,804	12,627	11,608	2,624	1,605	0,123	3,519	
OUEST.....	0,564	0,219	0,188	1,380	0,502	0,909	3,263	25,918	12,614	3,012	3,451	3,514	13,681	4,581	1,506	4,612	0,753	2,667	
SUD-OUEST	0,410	0,171	0,513	0,650	1,539	0,752	13,274	10,743	14,609	3,524	7,219	10,537	8,827	2,600	1,436	2,805	0,821	3,900	
SUD-EST...	0,583	0,516	0,336	1,369	2,649	0,987	6,758	36,555	29,864	3,053	3,502	5,142	21,556	3,525	3,076	7,679	0,291	0,471	
ENSEMBLE..	0,632	0,430	0,414	0,895	0,973	0,884	6,397	23,279	19,949	3,162	4,158	5,770	14,541	5,076	2,132	4,276	0,397	2,585	
(1) Ex-A.-L.	0,346	0,138	0,346	0,208	0,832	0,208	5,894	16,851	9,778	3,398	2,982	4,369	7,767	3,675	0,902	1,734	0,069	1,942	
Ex-EST.....	0,839	1,411	0,648	1,068	2,975	1,068	5,493	18,845	23,804	4,043	3,280	4,997	16,137	3,776	2,136	4,425	0,190	4,196	

(1) Voir page I de l'annexe III.

Année 1938

CLASSIFICATION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

PAR CIRCONSTANCES (1) (par 1.000 Agents en service)

Tableau T²

(Recensement au 15 Février 1939)

RÉGIONS	CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS																		
	I					II	III			IV		V		VI	VII	VIII	IX	X	XI
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
SERVICES DE LA VOIE ET DES BATIMENTS																			
EST (1).....	»	0,484	0,522	0,186	0,373	0,186	3,693	9,624	29,954	1,417	1,156	1,529	9,437	0,671	0,111	1,156	0,037	7,609	
NORD.....	»	»	0,552	0,245	0,122	»	5,953	13,319	28,664	1,350	2,455	2,332	6,813	2,271	0,061	0,982	0,306	4,051	
OUEST.....	0,087	0	0,439	0,263	0,175	0	4,259	10,538	16,597	0,746	1,624	1,009	11,548	0,526	0	0,702	0,263	6,586	
SUD-OUEST	0,070	0,070	0,247	0,035	0,106	0,106	1,095	9,010	16,784	0,989	0,565	0,742	6,113	0,176	0	0,459	0,035	3,109	
SUD-EST...	0,034	0,104	1,457	0,173	0,347	0,208	1,527	26,590	5,519	0,520	2,881	1,700	8,609	0,104	»	0,694	0,138	1,735	
ENSEMBLE..	0,040	0,146	0,666	0,170	0,235	0,113	2,992	14,116	18,555	0,975	1,683	1,398	8,521	0,609	0,032	0,780	0,138	4,537	
(1) Ex-A.-L.	0	0,136	0,547	0,136	0,410	0,136	4,520	7,534	19,863	3,150	1,643	1,643	9,178	0,273	0,410	0	0	5,890	
Ex-EST.....	0	0,615	0,512	0,205	0,358	0,205	3,383	10,406	33,731	0,768	0,974	1,486	9,535	0,820	0	1,589	0,051	8,253	
ADMINISTRATIONS RÉGIONALES																			
EST (1).....	»	»	»	»	»	»	1,748	1,748	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,749	
NORD.....	»	»	»	»	»	»	»	8,849	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,424	
OUEST.....	»	»	»	»	»	»	»	»	18,691	»	»	»	»	»	»	»	»	9,345	
SUD-OUEST	»	»	»	»	»	»	4,484	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
SUD-EST...	»	»	»	»	»	3,906	»	3,906	»	»	»	3,906	»	»	»	»	»	»	
ENSEMBLE..	»	»	»	»	»	0,702	1,404	2,808	1,404	»	»	0,702	»	»	»	»	»	2,106	
(1) Ex-A.-L.	»	»	»	»	»	»	2,222	2,222	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Ex-EST.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8,196	

(1) Voir page I de l'annexe III.

(Recensement au 15 Février 1939)

RÉGIONS	CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS																		
	I		II		III		IV		V		VI	VII	VIII	IX	X	XI			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
NORD.....	"	"	"	"	"	"	"	11,848	16,587	2,369	"	"	"	2,369	"	"	"	"	"
OUEST.....	"	"	"	"	0,921	0,921	14,746	3,686	34,101	0,921	0,921	5,529	3,686	"	"	0,921	"	"	2,764
SUD-OUEST	"	"	"	"	"	"	2,347	4,695	9,390	4,695	"	"	2,347	"	"	"	"	"	2,347
ENSEMBLE..	"	0,517	"	"	0,517	0,517	8,794	5,680	24,834	2,069	0,517	3,403	2,586	0,517	"	0,517	"	"	2,069
SERVICES CENTRAUX																			
GROUPES	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
GRUPE I.	"	"	"	"	"	"	1,428	0,476	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	0,476
GRUPE II.	"	"	"	"	"	"	2,800	4,480	0,560	0,280	0,560	"	"	"	"	"	"	"	"
GRUPE III	"	"	"	"	"	"	"	4,273	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,600
ENSEMBLE..	"	"	"	"	"	"	2,201	3,048	0,338	0,169	0,338	"	"	"	"	"	"	"	3,556
AGENTS DES COMPAGNIES																			
COMPAGNIES	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
EST.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
NORD.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
P.-O.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
MIDI.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
P.-L.-M.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
ENSEMBLE..	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,906
ENSEMBLE..	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,062

(1) Voir page I de l'annexe III.

(Recensement au 15 février 1939)

ACCIDENTS DU TRAVAIL

survenus en 1938 à des OUVRIERS D'ENTREPRISE travaillant pour le compte
des Régions et dont celles-ci ont eu connaissance

Accidents mortels						
RÉGIONS	EX	MT	VB	ÉCONOMAT	ADMINISTRATION RÉGIONALE	ENSEMBLE
EST(1).....	"	"	9	"	"	9
NORD.....	"	"	2	"	"	2
OUEST.....	"	1	3	"	"	4
SUD-OUEST....	1	3	10	"	"	14
SUD-EST.....	1	"	9	"	"	10
ENSEMBLE....	2	4	33	"	"	39
(1) ex-réseau A.L.	"	"	4	"	"	4
ex-réseau EST...	"	"	5	"	"	5
Accidents ayant entraîné une incapacité permanente						
RÉGIONS	EX	MT	VB	ÉCONOMAT	ADMINISTRATION RÉGIONALE	ENSEMBLE
EST(1).....	"	"	5	"	"	5
NORD.....	"	"	4	"	"	4
OUEST.....	1	19	1	"	"	21
SUD-OUEST....	"	"	28	"	"	28
SUD-EST.....	"	"	12	"	"	12
ENSEMBLE....	1	19	50	"	"	70
(1) ex-réseau A.L.	"	"	"	"	"	"
ex-réseau EST...	"	"	5	"	"	5

7 novembre 1939

QUESTION V - Rapport annuel sur les accidents
du travail à adresser au Ministre des Travaux
Publics (Année 1938).

P.V. COURT

Le Comité procède à un échange de vues sur ce rapport, qui sera adressé au Ministre des Travaux Publics.

STENO p. 10

M. LE PRÉSIDENT - Le rapport annuel sur les accidents du travail qui vous a été distribué est ^{très} ~~intéressant~~ intéressant. Les statistiques qu'il contient permettent de constater que l'année 1938 est marquée par une diminution du nombre d'accidents ~~mortels~~ mortels par rapport aux années précédentes, mais que, par contre, le nombre des accidents de toute nature a augmenté. Cette recrudescence est due en partie aux grands froids qui ont sévi en décembre dernier; elle est due également à la campagne très active menée auprès des agents pour les inciter à se faire soigner, dans tous les cas de blessures, même bénignes, afin d'éviter des complications ultérieures. Quoi qu'il en soit, nous avons fait un gros effort pour augmenter la sécurité du personnel. Je crains malheureusement que les statistiques pour 1939 n'enregistrent un accroissement assez important des accidents en raison des repliements d'agents que nous avons dû effectuer. Les agents ainsi évacués, surtout les agents d'Alsace ^{et} /Lorraine, se trouvent quelque peu désorientés, de sorte qu'il se produit parmi eux plus d'accidents qu'il ne s'en produisait autrefois dans leur ancien lieu de travail.

M. LE BESNERAIS - Au début des hostilités, nos efforts de protection et de sécurité se sont quelque peu relâchés, car les circonstances nous ont obligés à confier des tâches différentes, ~~mais~~ beaucoup plus urgentes, aux Inspecteurs chargés normalement d'assurer la sécurité du travail, mais cette situation anormale est appelée à disparaître assez rapidement et je renvoie progressivement à leur poste tous les Inspecteurs appelés momentanément à d'autres fonctions.

M. LE PRESIDENT - J'attire tout particulièrement l'attention du Comité sur la deuxième partie du rapport, relative aux mesures prises ou envisagées pour réduire les conséquences des accidents du travail. Sur ma demande, le Directeur Général a insisté notamment sur les instructions données au personnel sur les premiers soins d'urgence aux blessés.

Nous avons, à ce sujet, créé un service de moniteurs et de secouristes. J'aurais voulu, pour ma part, que cette organisation, qui me paraît un peu trop bureaucratique, fût rendue plus vivante et fût naître une sorte d'émulation par l'établissement de concours et l'attribution de récompenses. Mais elle n'en est qu'à sa première année de fonctionnement et j'espère qu'elle s'améliorera petit à petit dans le sens que je viens d'indiquer.

Nous faisons, par ailleurs, un gros effort en ce qui concerne la rééducation professionnelle des accidentés du travail.

La loi du 1^{er} juillet 1936, qui a modifié la loi de 1898 sur les accidents du travail, a considérablement accru les charges patronales et il importe de les compenser par une réduction appréciable du nombre des accidents. Nous devons notamment prendre toutes dispositions utiles pour éviter des séjours trop prolongés dans les hôpitaux.

M. MARLIO - La première chose à faire, ce me semble, est d'obtenir des agents qu'ils se fassent soigner immédiatement, même si l'accident est très bénin.

Dans les usines où le personnel blessé, même très légèrement, est tenu de se faire panser immédiatement, le nombre des journées d'immobilisation a diminué de 30 %.

Je reconnais qu'il est difficile d'obtenir cette discipline du personnel. Beaucoup d'agents, par négligence ou insouciance, au lieu de se faire faire une application de teinture d'iode, font un pansement sommaire avec leur mouchoir. Si celui-ci n'est pas propre, c'est une infection en perspective, avec toutes les complications qu'elle comporte.

M. ARON - Il faudrait interdire de continuer le travail.

M. MARLIO - Mais cela demande une attention constante et sans relâche de la part des chefs, car les agents blessés légèrement ne disent souvent rien, par négligence ou insouciance.

M. LE PRESIDENT - Il y a aussi des ouvriers qui craignent d'être blâmés ou mal notés s'ils vont se faire faire un pansement à l'infirmerie.

M. ARON - C'est un état d'esprit contre lequel il faut lutter.

M. MARLIO - Dans nombre d'établissements industriels, les ouvriers se font soigner immédiatement, même si la blessure est légère, non seulement parce qu'ils sont suivis et surveillés par des médecins, mais parce que les infirmiers ou les postes de secours font usage de tel antiseptique, plutôt que de tel autre. C'est ainsi que le synthol, qui ne vaut ni plus ni moins que les antiseptiques ordinaires, est apprécié des

ouvriers, parce qu'il a une odeur agréable et que son application n'est pas douloureuse.

Des expériences ont été faites sur ce point. Suivant que l'antiseptique utilisé est d'odeur agréable ou non, le personnel accepte volontiers ou répugne au contraire à se faire soigner. Il y a là un élément psychologique dont il convient de tenir compte, en organisant les premiers soins d'urgence aux blessés, car les conséquences finissent par se traduire, en dernière analyse, par une augmentation ou une réduction sensible des journées d'hospitalisation ou d'immobilisation.

M. GRIMPRET. - D'après le rapport qui nous a été distribué, vous disposez, pour la sélection du personnel, de deux laboratoires de psychotechnique. Est-il bien nécessaire d'en avoir deux, maintenant que la fusion des Réseaux est réalisée ?

M. LE PRÉSIDENT. - La question est importante, si vous voulez juger des M. LE BESNEVAIS. - L'un et l'autre nous sont utiles, et comme ils ne pratiquent pas tout à fait les mêmes méthodes, il me paraît ^{opportun} de les maintenir tous les deux. Ces établissements nous rendent de grands services, mais chacun d'eux ne voit que sa méthode, et j'estime que nous ne devons pas être entièrement sous la dépendance d'un seul. Il est bon d'avoir la possibilité de les contrôler l'un par l'autre.

M. LE PRÉSIDENT. - Nous répartissons entre eux les candidats, d'après les fonctions qu'ils seront appelés à remplir. Le laboratoire de la gare de Paris-La-Chapelle, dirigé par M. LAUGIER, examine plus spécialement les futurs agents du Service Matériel et de Traction. Le laboratoire de Viroflay, dirigé par M. LAHY, est chargé d'étudier les aptitudes des agents affectés aux Services Voie et Exploitation.

M. LE PRÉSIDENT. - Avez-vous étendu l'examen psychotechnique à l'ensemble des Régions, car, si j'ai bonne mémoire, le laboratoire de M. LAUGIER dépendait de la Compagnie

du Nord, tandis que celui de M. LAHY appartenait au Réseau de l'Etat.

M. LE BESNERAIS.— Oui, nous avons dirigé vers ces établissements des agents d'autres Régions que celles du Nord et de l'Ouest ; mais je dois reconnaître que depuis deux ans, et surtout depuis deux mois, ces laboratoires fonctionnent au ralenti, car ils étaient surtout chargés d'examiner les agents que nous embauchions. Or le recrutement a complètement cessé.

M. MARLIO.— Quand pensez-vous obtenir de toutes les Régions des qualifications identiques pour les mêmes accidents ?

M. GRIMPRET.— Il y a encore, sur ce point, un effort d'unification à faire.

M. MARLIO.— La question est importante, si vous voulez juger des résultats obtenus d'après les statistiques, car on ne peut tirer de conclusions qu'en partant de bases et de définitions communes.

M. LE BESNERAIS.— L'unification est en cours : le rapport qui vous est soumis ne porte que sur 1936 et c'est pourquoi il n'en fait pas état.

M. LE PRÉSIDENT.— J'insiste beaucoup pour que les efforts des Services portent sur l'application de soins immédiats, surtout lorsqu'il s'agit de blessures légères. L'organisation des secours en cas d'accidents graves me paraît être au point, mais il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit d'accidents bénins.

M. LE BESNERAIS.— Il faudra tout particulièrement surveiller les ateliers ; c'est là qu'il est le plus difficile

d'obtenir l'application de soins immédiats.

M. LE PRESIDENT.- Personne n'ayant d'autre question à poser sur le rapport qui nous est soumis, je tiens à souligner une fois de plus l'effort accompli par le Directeur Général et par ses Services.

M. LE BERNERAIS.- Il reste encore beaucoup à faire dans ce domaine et cet effort sera poursuivi.

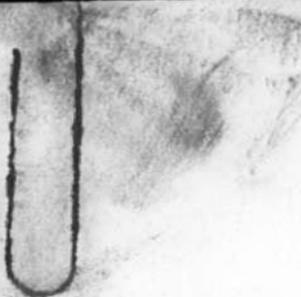
M. LE PRESIDENT.- Le rapport sera adressé au Ministre des Travaux Publics.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Comité de Direction

Séance du 7 novembre 1939

V - Rapport annuel sur les accidents du travail
à adresser au Ministre des Travaux Publics
(Année 1938).



En vue de la séance
du Comité de Direction
du 7 novembre 1939

28 octobre 1939

Le 23 octobre 1939

Le Directeur Général
D. 4740/3

RAPPORT AU COMITE DE DIRECTION

—
RAPPORT ANNUEL SUR LES ACCIDENTS DU TRAVAIL A ADRESSER
AU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

—
Année de Rapport : 1938
—

La S.N.C.F. doit adresser chaque année, au Ministre des Travaux Publics, un rapport concernant les accidents du travail survenus dans l'exercice précédent.

Il est en conséquence proposé au Comité de Direction, de présenter le rapport ci-joint relatif à l'exercice 1938 et d'en tirer 5.000 exemplaires qui seront distribués au personnel de direction des établissements importants, au personnel d'inspection et aux délégués à la sécurité et à leurs suppléants.

Paris, le 23 octobre 1939

Le Directeur Général,

LE BESNERAIS

TABLE DES MATIERES

- <u>INTRODUCTION</u>	p.1
- <u>PREMIERE PARTIE</u>	
<u>MESURES DESTINEES A EVITER LES ACCIDENTS DU TRAVAIL</u>	p.4
<u>CHAPITRE I</u> - Organisation réalisée par la S.N.C.F.	p.4
<u>CHAPITRE II</u> - Sélection et instruction du personnel	p.5
A - Sélection du personnel	p.5
B - Instruction du personnel	p.7
<u>CHAPITRE III</u> - Questions étudiées	p.8
<u>CHAPITRE IV</u> - Amélioration des installations, du matériel et de l'outillage	p.11
- <u>DEUXIEME PARTIE</u>	
<u>MESURES PRISES OU ENVISAGEES POUR REDUIRE LES CONSEQUENCES DES ACCIDENTS DU TRAVAIL</u>	p.14
<u>CHAPITRE V</u>	
A - Instruction donnée au personnel sur les premiers soins d'urgence aux blessés.	p.14
B - Amélioration et extension des moyens de secours.	p.15
C - Rééducation professionnelle et fonctionnelle des accidentés du travail.	p.15

.....

Les organismes spéciaux de prévention créés jadis par les anciens Réseaux (1) ont cependant continué à fonctionner suivant leurs formules anciennes en attendant que l'expérience ait pu mettre en évidence l'opportunité de les généraliser ou de les supprimer.

Enfin l'institution des délégués du Personnel à la Sécurité résultant du Décret du 22 Mai 1935 a été maintenue sans modifications.

Le tableau synoptique de l'Annexe 1 montre comment les organismes chargés de la Sécurité du Personnel de la S.N.C.F. complètent ou remplacent les diverses organisations similaires des anciens grands Réseaux de Chemins de fer français.

- CHAPITRE II -

SELECTION ET INSTRUCTION DU PERSONNEL

A - SELECTION DU PERSONNEL

Au cours de l'année 1938, la pratique des méthodes psychotechniques a été développée (2)

Ces méthodes ont pour objet essentiel d'éviter à un agent de s'engager dans une filière où il n'a pas de chances de réussir, d'interdire les emplois de sécurité aux agents qui ne possèdent pas les qualités requises pour les tenir ou enfin d'orienter les candidats vers des professions en rapport avec leurs aptitudes.

La Société Nationale dispose de deux laboratoires, l'un installé à Viroflay, l'autre à la gare de Paris-La Chapelle.

.....

(1) Commissions interservices, Commissions régionales de Service, Commissions d'arrondissement ou locales de Service ou interservices, permanentes ou temporaires.

(2) Les principes des méthodes psychophysiologiques ont été indiqués dans une étude de MM. Pierre LEVY et OUDOT, Ingénieurs en Chef à la S.N.C.F. publiée dans le numéro du 1er février 1938 de la Revue Générale des Chemins de Fer.

Ces deux établissements pratiquent des méthodes qui, en apparence, diffèrent un peu. Mais en fait, offrent les mêmes caractères fondamentaux. L'Annexe A du Rapport du 10 Juin 1937 relatif aux accidents du travail survenus sur l'ensemble des grands Réseaux pendant l'année 1936 a exposé comment ces méthodes se relient à la prévention des accidents.

Le Tableau I (ci-contre) indique pour chaque emploi, et pour chacune des Régions, les nombres de sujets examinés respectivement par les deux laboratoires. Le nombre des examens est un peu moins élevé en 1938 qu'en 1937, en raison du ralentissement puis de l'arrêt du recrutement.

Ces examens ont conduit soit à éliminer des candidats soit à écarter de certains emplois des agents déjà en service: pour l'ensemble des Régions, le nombre des sujets éliminés à l'entrée ou orientés en cours de carrière a été de 1.638 sur 5.473 sujets examinés (1), soit 30 % de ceux-ci.

La Société Nationale compte poursuivre la généralisation progressive de ces méthodes.

Le Tableau I indique, d'autre part, les catégories d'agents que les laboratoires peuvent, dès maintenant sélectionner, les tests correspondants étant éprouvés. Il indique aussi les emplois pour lesquels les méthodes de sélection sont en cours d'étude (agents des manoeuvres notamment).

Il est encore difficile de discerner clairement l'influence de la sélection psychotechnique sur la réduction du nombre des accidents du travail. Toutefois, certains résultats positifs obtenus à l'examen d'agents signalés comme récidivistes des accidents du travail ont permis de conseiller aux Services :

1°- d'écarter les agents touchés par la règle d'élimination des postes où ils sont susceptibles d'en-courir personnellement des risques d'accidents,

2°- de faire procéder à une enquête très minutieuse au cas où les agents non touchés par la règle d'élimination se blesseraient de nouveau, cette enquête devant

.....

(1) - Dans ce chiffre ne sont pas compris les candidats apprentis (qui porteraient à 7.278 le nombre des sujets sélectionnés), les décisions les concernant n'étant que partiellement fondées sur les résultats des examens psychotechniques auxquels ils sont soumis.

TABLEAU I

Examens subis en 1938 dans les laboratoires psychotechniques de :	Paris-La Chapelle				Viroflay			
	Nord	Est	Sud-O.	Sud-E.	Ouest	Est	Sud-E.	Sud-O.
Agents examinés de la Région :								
1 - PERSONNEL SELECTIONNE.								
A - <u>EXPLOITATION</u>								
Examens d'embauchage	50							
Candidats facteurs mixtes.....								249
Aiguilleurs et Garde-signaux (candidats et agents en fonction)	906	801			305			
Services automobiles	9							
Récidivistes des accidents du travail	30							
Service de mécanographie			20					
B - <u>MATERIEL ET TRACTION</u>								
Examens d'embauchage	374							
Candidats apprentis					1844			
Apprentis	47		102		(1)			
Conducteurs d'autorails, conducteurs électriciens (candidats et agents en service)	32	67	20		18	6	139	
Candidats chauffeurs					2070			
Personnel de conduite ayant causé des incidents	16		5		3			
Non dénommés	10							
C - <u>VOIE ET BATIMENTS</u>								
Candidats apprentis	138							
D - <u>DIVERS</u>						5		
TOTAL de (1)	1624	868	147		4245	6	139	249
11 - GROUPE D'ETUDES.								
A - <u>EXPLOITATION</u>								
Facteurs-mixtes.....	114							
Facteurs-enregistrants.....	100							
Attachés	6				8			
B - <u>MATERIEL ET TRACTION</u>								
Candidats soudeurs.....						16		
Mécaniciens.....						201		
Conducteurs de ponts-roulants	10							
Attachés	11	6						
C - <u>VOIE ET BATIMENTS</u>								
Attachés	8							
TOTAL de (11).....	249	6			8	217		
Total général des agents examinés	1873	874	147	8	4462	6	139	249
Total par Laboratoire		2902				4856		
Total pour l'ensemble de la S.N.C.F.					7758			

(1) NOTA : La sélection de ces candidats apprentis a été faite par un concours où la partie psychotechnique n'est entrée que comme un des éléments.

porter notamment sur les circonstances de l'accident (en particulier, sur l'endroit où il s'est produit).

Les résultats acquis jusqu'à présent grâce à l'emploi des méthodes psychotechniques sont nettement encourageants. C'est ainsi que l'absence d'incidents enregistrés, tout au moins pour une Région, en 1938, en ce qui concerne les conducteurs d'autorails reconnus aptes à l'examen psychophysiologique, apporte un argument très favorable à la sélection psychotechnique.

B - INSTRUCTION DU PERSONNEL

Les moyens d'éducation pratiqués déjà au cours des années précédentes ont continué à être appliqués en 1938.

Les nouveaux agents reçoivent des brochures illustrées indiquant les mesures à prendre pour éviter les accidents. Pendant la période d'initiation, les instructions concernant la prévention des accidents leur sont particulièrement commentées. En maints endroits, des démonstrations pratiques sur le terrain complètent ces commentaires.

En outre, des causeries sur la prévention des accidents sont faites par les gradés locaux et par les Inspecteurs de prévention, à l'occasion de leurs tournées (1). Ces Inspecteurs interviennent non seulement auprès des agents d'exécution pendant leur travail (par des rappels des prescriptions ou des conseils), mais aussi et surtout auprès des gradés afin de les convaincre de l'importance de leur rôle en matière de prévention des accidents et d'attirer leur attention sur leur responsabilité morale lorsqu'ils ont négligé l'instruction de leurs subordonnés ou lorsqu'ils ont toléré l'habitude de pratiques dangereuses du point de vue de la sécurité.

La pratique des semaines de sécurité (voir page 8 du présent rapport) a également contribué à développer "l'esprit de sécurité" du personnel.

Il en est de même des affiches de sécurité (2)

Nous signalerons enfin la propagande faite en faveur de la prévention des accidents par la Région du Nord à l'aide de films cinématographiques : 502 séances de projection de films ont eu lieu, auxquelles ont assisté

.....

- (1) - Un Inspecteur de Prévention du Service de l'Exploitation a ainsi touché 2.300 agents au cours de ses tournées, pendant l'année 1938.
- (2) - Le Service du Matériel et de la Traction d'une des Régions n'utilise pas moins de 119 modèles, affichés par roulement suivant des cycles qui sont fonction de l'importance des établissements (45 jours, 30 jours ou 15 jours).

10.700 agents de tous les Services. La Société Nationale a décidé d'étendre prochainement aux autres Régions l'application de ce moyen d'instruction très attrayant.

Enfin, il convient de signaler spécialement l'action éducative exercée sur les apprentis, en matière de sécurité du travail. Dans chaque école d'apprentis, la première leçon de technologie concerne les mesures à prendre pour éviter les accidents pendant l'exécution du travail. Bien entendu, au cours de leur formation professionnelle, leurs moniteurs s'efforcent de développer en eux l'esprit de prévention. Ils veillent notamment à ce que les apprentis utilisent correctement les appareils de protection pendant leurs travaux.

- CHAPITRE III -

QUESTIONS ETUDIÉES.

Au cours de l'année 1938, diverses questions ont été mises à l'étude; les plus importantes sont énumérées ci-après:

A - Questions communes à plusieurs Grands Services.

1° - Réglementation relative à la Sécurité du Personnel circulant, travaillant ou stationnant sur les voies.

Cette réglementation traite, en particulier, de la circulation à pied ou à bicyclette dans les emprises du chemin de fer et de la protection des visiteurs du matériel roulant au cours de leurs interventions sur les véhicules des trains ou des rames et de celle des agents d'entretien des voies.

2° - Etablissement d'une statistique unifiée des accidents de personnel.

Une nouvelle statistique unifiée va être instituée; elle comportera l'usage d'une fiche et d'un code détaillé relatif aux circonstances des accidents, réparties suivant 18 rubriques principales (voir Annexe III).

3° - Semaine de sécurité du personnel.

Au cours d'une semaine par semestre, le personnel de tous grades et de tous Services est astreint à porter

.....

plus spécialement son attention sur les questions de sécurité du travail.

A cette occasion, des causeries sont faites, par des gradés qualifiés aux agents d'exécution pour rappeler à ceux-ci les prescriptions que le personnel a le plus tendance à enfreindre, pour commenter les circonstances d'accidents typiques ou les plus fréquents et en montrer les conséquences funestes. Il est en outre procédé pendant cette semaine à une révision des installations, du matériel et de l'outillage, du point de vue de la prévention des accidents.

Les périodes ainsi consacrées à la sécurité du personnel sont les mêmes pour toutes les Régions.

4°- Affichage de sécurité

Il a été procédé à un recensement des affiches déjà utilisées dans les Régions en vue d'une généralisation des modèles les plus intéressants et de la création éventuelle d'autres modèles.

Il s'agit :

a) - d'affiches illustrées :

Editées par un des anciens Réseaux, seul ou en collaboration avec des Associations étrangères au chemin de fer.

b) - d'affiches non illustrées comportant des formules lapidaires dites "slogans".

Des affiches de différentes couleurs, d'un format qui facilite leur apposition (0m40 x 0m30), fréquemment renouvelées, comportent un texte très court rappelant soit la nécessité de prendre telle précaution de nature à éviter tel accident, soit les conséquences de l'inobservation d'une prescription de sécurité, ou encore des recommandations d'ordre général.

A titre d'exemple citons le slogan suivant :
"Oeil de verre ou lunettes ?"

c) - d'affiches relatives aux accidents mortels survenus dans le semestre écoulé.

Ces affiches ont pour objet d'attirer l'attention du personnel sur les causes des accidents mortels survenus au cours du semestre précédent, et de rappeler, le cas échéant, les prescriptions de sécurité enfreintes.

.....

5° - Calendriers de sécurité

Des calendriers ornés d'illustrations relatives aux causes les plus fréquentes d'accidents inhérentes à chacun des Services intéressés seront distribués à l'ensemble du Personnel de la Société Nationale.

6° - Port de gants de protection pendant le travail.

Il a été décidé de généraliser le port des gants pour des travaux de toute nature (manutention, conduite des cabestans électriques, travaux avec outils à main, etc...) dans un établissement déterminé de chacune des Régions qui ne les utilisaient pas encore. L'extension progressive de l'emploi des gants sera ensuite réalisée, suivant les résultats obtenus.

B - Questions intéressant plus particulièrement un seul Service.

1°- Perche à accrocher les wagons

Une perche à accrocher les wagons destinés à éviter aux agents de manoeuvres de pénétrer entre les tampons pour atteler des wagons entre eux a été créée par l'ancien Réseau du Nord.

L'utilisation de cette perche a donné des résultats intéressants et la généralisation de son emploi est étudiée. La statistique unifiée permettra en particulier de discerner les accidents que l'usage de cet engin aurait probablement évités.

2°- Protection des soudeurs à l'arc électrique

Différents types de porte-électrodes pour soudure à l'arc électrique ont été mis à l'essai. L'un de ces types semble devoir donner satisfaction à tous égards. Son emploi sera généralisé, s'il y a lieu, après l'expérience prolongée.

.....

- CHAPITRE IV -

AMELIORATIONS DES INSTALLATIONS, DU MATERIEL ET
DE L'OUTILLAGE

I - MESURES PRISES OU ADOPTÉES EN 1938

Diverses mesures de nature à accroître la sécurité du travail ont été prises par les Régions. Parmi ces mesures, nous citerons les suivantes, dont l'intérêt est le plus marqué:

- 1°- amélioration des pistes ordinaires ou cyclables: modifications de tracé; couverture ou déplacement de certains obstacles et, en particulier, mise sous caniveau ou déplacement de fils de transmission à découvert; peinture en blanc d'obstacles; aménagement de refuges, etc...
- 2°- amélioration de l'éclairage de gares de triage, de dépôts, etc...
- 3°- utilisation de dispositifs pour empêcher le glissement des pieds d'échelle;
- 4°- remplacement progressif des tôles lisses des tabliers des cabines des locomotives par des tôles striées;
- 5°- installation de crochets garde-corps et de dispositifs d'arrêt des portes à coulisse sur des fourgons G.V.
- 6°- relèvement des chaînes de sécurité des abris de certaines locomotives;
- 7°- installation de surhausses à combustible sur certaines locomotives-tenders pour éviter aux agents de conduite l'obligation de monter sur le toit en vue de basculer les bennes à charbon;
- 8°- installation de dispositifs de sécurité sur les appareils de levage munis d'une cabine accessible par trappe et échelle, afin d'assurer l'immobilisation de l'engin dès que la trappe est ouverte;
- 9°- remplacement de certaines portes d'atorails ouvrant à l'extérieur par des portes dites "en portefeuille";
- 10°- application d'un tapis en caoutchouc sur les plateformes des chariots Fenwick;

.....

- 11°- application d'une commande à distance des couvercles de prise d'eau des tenders et machines-tenders;
- 12°- installation d'un levier de commande de la volée en remplacement de la chaîne d'orientation de certaines grues hydrauliques;
- 13°- pose de marchepieds supplémentaires et de poignées montoires à une série de wagons à ballast, pour faciliter la montée et la descente des ouvriers;
- 14°- installation d'échelles et de garde-corps pour faciliter l'entretien des sources lumineuses électriques de certains mâts de signaux. Dans certains cas des tablettes ont en outre été mises en place pour déposer les outils;
- 15°- installation de crochets de suspension des outils à feu dans les cabines de locomotives;
- 16°- remplacement de tubes de niveau d'eau d'un ancien modèle par des niveaux Klinger;
- 17°- adoption de masques pour les agents affectés au nettoyage des foyers et des voûtes des locomotives;
- 18°- port de lunettes de protection par les agents de brigades d'entretien du Service de la Voie;
- 19°- port de gants pour les travaux de taille de haie ou d'essartage de talus;
- 20°- utilisation de pinces ou de crochets pour la manutention des traverses;
- 21°- équipement de crics avec une manivelle de sécurité;
- 22°- installation de dispositifs de protection sur les machines à bois: coquilles pour scies à ruban; freinage de l'arbre du volant de la scie à ruban permettant un arrêt rapide; appareils de protection (du système Suisse) pour toupies;
- 23°- mise en place de dispositifs de sécurité pour la rectification des meules en grès;
- 24°- verrouillage de presses hydrauliques;
- 25°- utilisation de guêtres pour les travaux de soudure à l'arc ou de découpage au chalumeau;
- 26°- port de gants en amiante pour le coulage de la matière isolante des boîtes d'extrémité de câbles armés.

.....

II - MESURES ESSAYEES EN 1938.

D'autres mesures de sécurité ont simplement été mises à l'essai dans les Régions. Parmi elles, nous citerons les suivantes:

- 1° - utilisation de câbles de cabestan avec gaine en caoutchouc;
- 2° - utilisation de leviers pousse-machines puissants;
- 3° - port de gants pour la manutention de paniers de fleurs en bambou refendu;
- 4° - application de cataphotes et de rideaux en piazzava aux abords des ponts et tunnels à ouverture réduite;
- 5° - installation sur les tenders de dispositifs matérialisant le gabarit;
- 6° - installation de barres de sécurité sur les baies latérales des cabines des locomotives à large gabarit;
- 7° - installation sur les machines à vapeur d'appareils à vision directe dits "déflecteurs" des systèmes Pottier et Pottier-Motch;
- 8° - utilisation d'une gaffe pour guider, depuis le quai à combustible, la benne de la grue de chargement des locomotives afin d'éviter la montée des agents sur les abris des machines-tenders pendant leur chargement en combustible;
- 9° - signalisation lumineuse aux postes de levage des wagons;
- 10° - utilisation dans des scieries mécaniques d'un appareil automatique de récupération et de distribution des chutes de bois;
- 11° - montage d'un interrupteur spécial sur les perceuses électriques portatives pour éviter des mises en marche accidentelles;
- 12° - télécommande de moteurs électriques puissants, placés dans de mauvaises conditions d'accès;
- 13° - commande extérieure des organes de manoeuvre des cabines à haute tension, par circuit-pilote à basse tension.

.....

DEUXIEME PARTIE

CHAPITRE V

MESURES PRISES OU ENVISAGEES POUR REDUIRE LES CONSEQUENCES

DES ACCIDENTS DU TRAVAIL.

A - Instruction donnée au personnel sur les premiers soins d'urgence aux blessés.

Depuis plusieurs années les anciens Réseaux s'étaient préoccupés d'initier des agents aux pratiques simples du secours immédiat aux blessés, avant leur transfert d'urgence en hôpital ou en clinique. Ces agents portent le nom de "secouristes".

La S.N.C.F. s'est attachée à poursuivre, en la perfectionnant, l'oeuvre entreprise. Il serait désirable de disposer d'un nombre de secouristes suffisant pour que l'un d'eux au moins soit en service à toute heure du jour, dans des chantiers importants des gares, dépôts, ateliers, et magasins ainsi que dans les équipes du Service de la Voie (1).

L'organisation actuellement envisagée à cet effet par la S.N.C.F. comporterait deux échelons:

En premier lieu des "moniteurs" choisis judicieusement en raison de leurs aptitudes, parmi les agents des cadres des différents services, recevront une instruction technique médicale assez poussée.

.....

(1) - A titre d'exemples:

1° - Dans une Région la formation de 820 secouristes en 1938 a porté l'effectif total de ces agents à près du tiers de l'effectif total du personnel. D'autre part, afin d'entretenir la formation des agents déjà instruits au cours des années précédentes, 100 séances de répétition (de deux leçons chacune) ont été organisées en 1938.

2° - 2.000 agents du Service de la Voie et des Bâtiments d'une autre Région ont été initiés aux fonctions de secouriste, pendant l'année 1938.

Chacun de ces moniteurs formera à son tour une équipe de "secouristes" et sera responsable de l'instruction pratique et de l'activité de celle-ci.

D'autre part, un "Manuel du secouriste" très simple, est à l'étude.

Enfin, le nombre des boîtes de secours de démonstration destinées à familiariser le personnel avec les médicaments et les instruments qu'il peut utiliser, en l'absence d'un Médecin, a été accru. L'action déjà entreprise pour familiariser le personnel (principalement sur les lignes à traction électrique) avec l'utilisation des appareils Cot, Paris, Chéron et avec la pratique de la respiration artificielle par la méthode de Schaefer a été poursuivie.

B - Amélioration et extension des moyens de secours.

Il est envisagé de généraliser l'usage d'une petite boîte de secours pour secouristes, d'un emploi plus courant et plus pratique que les grandes boîtes réglementaires de secours.

D'autre part, le nombre des dépôts de matériel nécessaire aux premiers soins a été accru en 1938 et l'on s'est préoccupé de signaler clairement ces dépôts aux agents par des indications portées sur les plans des itinéraires de circulation du personnel et des croix rouges peintes sur les locaux contenant les moyens de secours.

C - Rééducation professionnelle et fonctionnelle des accidentés du travail.

La Société Nationale envisage de développer l'application des méthodes de rééducation professionnelle et fonctionnelle aux agents victimes d'accidents du travail.

Actuellement, il est surtout fait appel, à cet effet, aux sept écoles de rééducation professionnelle agréées par l'Office National des Mutilés, Combattants, Victimes de la Guerre et Pupilles de la Nation.

Dans ces écoles, les mutilés du travail subissent un traitement susceptible de réduire leur incapacité physique

au minimum. Ils y reçoivent ainsi une instruction professionnelle compatible avec cette incapacité. C'est ainsi qu'ils peuvent apprendre les métiers d'horloger, de relieur, de cordonnier, d'ébéniste ou de menuisier, pour ne citer que les plus courants.

A la sortie de ces écoles, les rééduqués peuvent recevoir un prêt d'honneur qui facilite leur installation dans le métier appris. Certains deviennent des artisans ou retournent à la terre avec l'appoint de leur nouveau métier.

Les blessés susceptibles de se déplacer sans inconvénient peuvent obtenir une amélioration de leur état grâce à des traitements subis dans certaines installations thérapeutiques des hôpitaux ou d'établissements privés.

Parmi les installations les plus modernes, on peut citer celle du cabinet médical de Paris-St-Lazare, qui comporte un équipement complet d'électrothérapie (galvanisation, faradisation, ionisation, courants exponentiels, rayons ultra-violet, rayons infra-rouges, diathermie, ondes courtes) un équipement de radiographie et un équipement de méca-nothérapie avec synchronisateur.

b) - les accidents ayant entraîné des durées d'interruption de service au moins égales à 20 jours, ou des incapacités permanentes,

c) - les accidents ayant entraîné la mort,

d) - les accidents de toute gravité.

2° - Les Tableaux T2 (Annexe III) donnent une classification des accidents par circonstances (voir le renvoi 1, page précédente).

Nos remarques ne porteront pas sur les durées des interruptions de service ou sur les taux des incapacités permanentes relatives aux accidents, dont les nombres figurent dans les Tableaux T1, les valeurs de ces éléments ne devant être connues avec une approximation suffisante qu'au recensement du 1er octobre 1939. Nous ne considérerons que les nombres absolus ou le taux de fréquence (1) des accidents survenus en 1938.

Pour comparer les nombres des accidents rapportés aux effectifs intéressant respectivement les années 1937 et 1938, d'une part, et les années antérieures, d'autre part, il convient de multiplier les premiers de ces nombres par 1,2. Ce coefficient (valeur du rapport 48/40) a pour objet de tenir compte de l'application de la semaine de 40 heures en 1937 et 1938, alors que, précédemment, la durée hebdomadaire du travail était de 48 heures. Le temps pendant lequel chaque agent a été exposé aux risques d'accident a donc varié dans le rapport de 40 à 48.

Le Tableau II (page 19) groupe des renseignements statistiques relatifs aux années 1937 et 1938, extraits des Tableaux T1. Ils concernent respectivement l'ensemble du personnel de chacun des grands Services, l'ensemble du personnel des Régions, l'ensemble du personnel de la S.N.C.F.

L'examen du Tableau II donne lieu aux remarques suivantes:

B - ACCIDENTS DE TOUTE GRAVITE.

Le nombre et le taux de fréquence des accidents de toute gravité se sont accrus respectivement de 6,89 % et de 5,93 % en 1938 par rapport à 1937, en ce qui concerne l'ensemble des Régions.

Le taux de fréquence relatif à chaque grand Service s'est accru: l'aggravation la plus faible est à l'actif du

.....

(1) - Sauf indication contraire, le "taux de fréquence" est le rapport d'un nombre d'accidents à 1.000 agents.

TABLEAU III

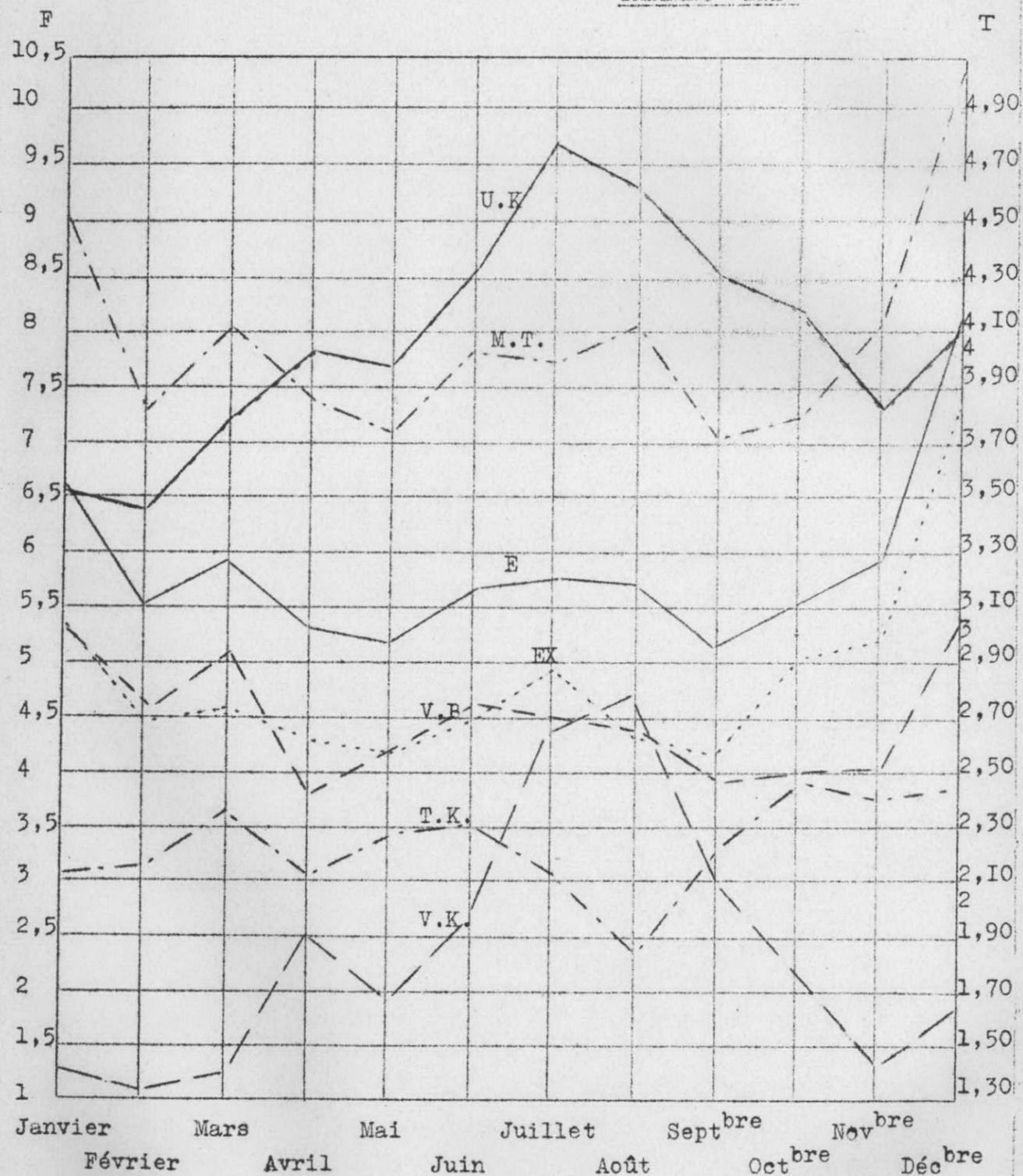


TABLEAU III

Année 1958

VARIATIONS MENSUELLES RESPECTIVES DE LA FREQUENCE DES ACCIDENTS DU TRAVAIL ET DU TRAFIC

- LEGENDE -

1°- La fréquence des accidents du travail considérée est le nombre des accidents rapportés à 1.000 agents de l'effectif :

- a) - pour l'ensemble du Personnel des Régions (ligne E)
- b) - pour l'ensemble du Personnel de chacun des trois grands Services des Régions :
 (ligne EX pour le Service de l'Exploitation
 " MT pour le Service du Matériel et de la Traction
 " VB pour le Service de la Voie et des Bâtiments.

2°- Le trafic est caractérisé par :

- a) - le nombre de milliards de voyageurs-kilométriques (ligne V-K)
- b) - le nombre de milliards de tonnes-kilométriques (ligne T.K.)
- c) - le nombre de milliards d'unités kilométriques (égal à la somme des nombres (a) et (b) (ligne U.K.)

3°- F = échelle des fréquences des accidents du travail.

T = échelle des éléments du trafic.

Service de la Voie et des Bâtiments (+ 2,53 %), la plus forte concerne le Service du Matériel et de la Traction (+ 7,40 %).

Il semble que l'on puisse imputer une partie de cette aggravation à la période de froid subie en décembre 1938, qui a entraîné, par rapport au mois de décembre 1937, une augmentation du nombre absolu des accidents et une variation en pourcent du taux de fréquence égales respectivement à :

591 et 22,71 % pour l'ensemble des Services des Régions,
221 et 20,93 % pour l'ensemble des Services de l'Exploitation,
260 et 17,53 % pour l'ensemble des Services du Matériel et de la Traction,
110 et 25,18 % pour l'ensemble des Services de la Voie et des Bâtiments.

Bien que pour l'ensemble de l'année 1938 le Service de la Voie soit le moins touché par l'aggravation du taux de fréquence, la recrudescence des accidents est, pour le mois de décembre, plus sensible dans ce Service dont les Agents sont, en général, plus exposés aux intempéries que les agents des autres Services (au seul Service V.B. de la Région du Nord, le taux de fréquence a augmenté de 54,3 %). Les glissades ont été particulièrement nombreuses.

L'augmentation du chiffre caractérisant la fréquence des accidents de toute gravité peut encore être attribuée, en partie, à la campagne très active entreprise pour engager les agents à se faire soigner dans tous les cas de blessures, même bénignes, afin d'éviter des complications ultérieures. Les statistiques de la Société Nationale ne tiennent, en effet, compte que des accidents ayant entraîné une interruption de service et, partant, l'intervention du Médecin. Des accidents sont maintenant enregistrés alors qu'autrefois ils n'étaient pas connus, faute d'avoir entraîné une interruption de service. Toutefois, le fait d'envoyer un agent blessé à la visite médicale n'entraîne pas toujours systématiquement le retrait de l'agent de son service: dans bien des cas, le blessé peut continuer son travail après pansement dans les conditions habituelles de son emploi ou avec une activité restreinte. L'attention du Service Médical est attirée sur ce point et il lui est recommandé, en particulier, de se concerter avec les chefs d'Etablissement pour l'organisation des services atténués.

En ce qui concerne le Service de l'Exploitation, le nombre des accidents de manutention a augmenté du fait du

.....

remplacement par des agents du cadre de la S.N.C.F. d'une partie de l'effectif du personnel d'entreprise utilisé aux opérations de calage et de manutention. En 1938, le taux de fréquence des accidents de manutention (égal à 17,27) représente 29,15 % du taux relatif à l'ensemble des circonstances et accuse une augmentation de 9 % par rapport à celui de 1937. Cet accroissement contribue, lui aussi, à l'augmentation du taux de fréquence global de 1937 à 1938, les accidents de manutention étant de beaucoup les plus nombreux.

Le Tableau III (ci-contre) indique les variations du taux de fréquence moyen mensuel de chacun des grands Services et de l'ensemble des Services des Régions (taux extrait des états mensuels P F fournis par les Régions). Sur le tableau III sont indiquées les variations mensuelles du trafic caractérisé par:

- a) - le nombre de milliards de voyageurs kilométriques (ligne V - K),
- b) - le nombre de milliards de tonnes kilométriques (ligne T - K),
- c) - le nombre de milliards d'unités kilométriques égal à la somme des nombres précédents (lignes U - K).

Il paraît difficile de discerner l'incidence du trafic sur le taux de fréquence pendant les mois d'hiver, car les circonstances atmosphériques rendent le travail plus difficile que pendant la saison d'été. C'est, au contraire, pendant cette dernière saison que l'incidence du trafic sur le taux de fréquence se manifeste plus clairement en ce qui concerne les Services de l'Exploitation et du Matériel et de la Traction particulièrement chargés, en juillet, août et septembre.

Enfin, le Tableau IV (ci-dessous) indique la variation des taux de fréquence respectifs des accidents de toute gravité et des accidents mortels survenus à l'ensemble du personnel des anciens grands Réseaux pendant les années 1933 à 1937, et à celui de la S.N.C.F. pendant l'année 1938.

Les échelles adoptées pour les deux taux de fréquence ont été disposées de telle sorte que les courbes représentant leurs variations aient la même origine sur l'ordonnée relative à l'année 1933.

C - ACCIDENTS MORTELS.

La S.N.C.F. a eu à déplorer 262 accidents mortels du travail au cours de l'année 1938, en diminution de 23,61 % sur le chiffre de 1937 (343 accidents mortels). La diminution corrélatrice du taux de fréquence est de 24,34 %. Cependant, le taux de fréquence de 1938 reste encore supérieur de 8,47 à celui de l'année 1936, alors que de 1933 à 1936 le taux de fréquence avait diminué d'une manière continue de 16,90 % comme le montre le tableau IV.

Les trois grands Services ont renregistré une amélioration importante de leur situation du point de vue des accidents mortels: la plus forte diminution du taux de fréquence est à l'actif du Service de la Voie et des Bâtiments (34,47 %), la plus faible diminution concerne le Service de l'Exploitation (16,31 %).

Malgré cette heureuse constatation une incessante vigilance demeure nécessaire. En effet, l'analyse sommaire des causes et circonstances des accidents mortels (voir le tableau VI, page 24) montre que ces accidents sont presque toujours dus à un manque momentané d'attention de la part des victimes.

Enfin, le Tableau V (ci-contre) montre que le pourcentage des accidents mortels est surtout élevé pour les agents âgés de 25 à 29 ans (21,5 %) et de 40 à 44 ans (20 %).

D - ACCIDENTS SURVENUS EN 1938 AUX OUVRIERS
D'ENTREPRISE TRAVAILLANT POUR LE COMPTE DE LA S.N.C.F. ET
DONT CELLE-CI A EU CONNAISSANCE (VOIR L'ANNEXE IV).

a) - Accidents mortels.

Le nombre total des accidents mortels survenus au personnel d'entreprise en 1938 a diminué de 8 unités par rapport à celui de 1937 (39 accidents au lieu de 47). Cette réduction provient surtout de la substitution d'agents du cadre de la S.N.C.F. à des ouvriers d'entreprise employés par le Service de l'Exploitation au calage des wagons et à la manutention des marchandises. Il n'a été en effet enregistré, au titre du personnel d'entreprise de ce Service, que 2 accidents mortels en 1938 au lieu de 9 en 1937.

ACCIDENTS MORTELS DU TRAVAIL

SURVENUS EN 1938

AU PERSONNEL DE LA S.N.C.F.

Nombre et pourcentage des accidents
suivant l'âge des victimes.

Age des victimes	Pourcentage des accidents	0 % 5 % 10 % 15 % 20 % 25 %					
		0 %	5 %	10 %	15 %	20 %	25 %
20 à 24 ans	4,6		■				
25 à 29 ans	21,5		■	■	■	■	■
30 à 34 ans	10,7		■	■			
35 à 39 ans	17,3		■	■	■		
40 à 44 ans	20,00		■	■	■	■	
45 à 49 ans	12,7		■	■			
50 ans et plus	13,2		■	■			

La plupart des accidents mortels considérés sont d'ailleurs survenus, non au cours du travail proprement dit, mais à l'occasion de déplacements (ouvriers surpris par des convois alors qu'ils circulaient).

b) - Accidents ayant entraîné une incapacité permanente.

Le nombre total des accidents de cette nature a augmenté de 11 unités (70 accidents en 1938 au lieu de 59 en 1937).

Au Service de l'Exploitation cependant, une réduction importante est à signaler, pour la raison donnée ci-dessus (1 accident en 1938 au lieu de 15 en 1937).

Au Service du Matériel et de la Traction, on constate une augmentation de 16 accidents de 1937 à 1938.

Au Service de la Voie et des Bâtiments, une augmentation de 9 accidents a été enregistrée (50 accidents en 1938 au lieu de 41 en 1937). Cette recrudescence semble résulter de l'utilisation d'entreprises à l'équipement d'une partie de la ligne de Paris à Bordeaux pour la traction électrique (pour la Région intéressée, sur 23 accidents, on compte, en particulier, 6 chutes d'ouvriers du haut de consoles de caténaire.).

E - MALADIES PROFESSIONNELLES.

En 1938, il a été constaté quelques cas d'indisposition d'agents de conduite ou de réparation d'autorails, dues aux gaz des moteurs. Des améliorations aux installations (ventilation, en particulier) ont été apportées ou sont envisagées, à l'effet d'éviter le retour de ces inconvénients.

.....

CHAPITRE VII

ANALYSE QUALITATIVE DES RESULTATS OBTENUS.

A - ACCIDENTS DE TOUTE GRAVITE.

Le Tableau VI (page 24) établi à l'aide de renseignements extraits des Tableaux T2 (Annexe III) détaille les diverses circonstances d'accidents. Il comporte 4 graphiques, un pour l'ensemble des Services des Régions et un pour chacun des trois grands Services.

A la droite de chaque graphique figure le taux de fréquence concernant chaque circonstance. A la gauche est inscrit le pourcentage de ce taux de fréquence par rapport au taux de fréquence global de toutes les circonstances (Courbe supérieure: année 1937 - Courbe inférieure: année 1938).

Ce tableau met en évidence les circonstances des accidents dont la fréquence est élevée ou a subi une variation importante de 1937 à 1938, ce qui peut faciliter l'action préventive.

Les principales mesures d'ordre technique susceptibles d'abaisser le taux de fréquence des accidents correspondant à chacun des groupes de circonstances figurant aux Tableaux T.2. ont été énoncées dans le Rapport relatif aux accidents survenus en 1937. Il ne paraît pas opportun de les rappeler ici. Seuls les groupes de causes et de circonstances d'accidents les plus nombreux ou dont les variations du taux de fréquence de 1937 à 1938 ont été importantes sont indiqués ci-après. Cette énumération restreinte n'implique pas qu'il faille négliger les groupes de causes d'accidents dont les taux de fréquence sont faibles: ce serait une erreur d'autant plus regrettable que certains de ces accidents ont occasionné les blessures les plus graves.

Pour l'ensemble des Services, les variations du taux de fréquence (tf) de 1937 à 1938 sont:

+ 10,36 % pour les accidents de manutention sans appareil mécanique (tf = 18,52 représentant 26 % du taux de fréquence Tf = 70,60 relatif à l'ensemble des circonstances d'accidents).

.....

Comparaison des nombres d'accidents survenus respectivement en 1937 et en 1938, relatifs aux divers groupes de circonstances figurant dans les Tableaux T 2.

Voie et Bâtiments

NOTA. - Le mode d'établissement des tableaux graphiques ci-contre est indiqué à la page.....du Rapport.

I - Accidents causés par des trains, manoeuvres ou véhicules en mouvement (accidents d'attelage exclus).	Col. 1 - Déraillements ou collisions de trains.	0,290 %	0,158
		0,071 %	0,040
	Col. 2 - Opérations de triage (calage, enrayage, freinage des véhicules).	0,138 %	0,075
		0,262 %	0,146
	Col. 3 - Agents stationnant ou circulant, surpris par un véhicule en mouvement (circonstances 1 et 2 exclues).	0,186 %	1,012
II - Accidents d'attelage.	Col. 4 - Chute dans un véhicule ou hors d'un véhicule en marche par suite ou non de choc (circonstances 1 et 2 exclues).	1,195 %	0,666
		0,384 %	0,209
	Col. 5 - Autres circonstances (exemple: agent sur une machine ou un train en marche heurtant un obstacle mobile ou non).	0,305 %	0,170
		0,538 %	0,292
		0,421 %	0,235
III - Accidents aux agents circulant ou stationnant dans les emprises du chemin de fer (rubriques 1 et 11 exclues).	Col. 6 -	0,184 %	0,100
		0,624 %	0,113
	Col. 7 - Chute d'un endroit élevé (véhicule, échelle, etc....).	5,511 %	2,986
IV - Accidents de manutention.	Col. 8 - Accidents autres (heurt contre un appareil de voie, chute dans une fosse à piquer, etc....).	5,370 %	2,992
	Col. 9 - Sans appareil mécanique (à la main ou avec diable, chariot à bras, etc....).	25,713 %	13,930
		25,33 %	14,116
V - Chute ou projection d'objets ou matériaux non manutentionnés.	Col. 10 - Avec appareil mécanique (de manutention ou de levage: ponts roulants, grues, monte-charges, bennes, vagonnets, camionnettes électriques, etc....).	32,43 %	17,570
	Col. 11 - Projection d'un corps étranger dans l'oeil (sauf les cas prévus aux rubriques VI et VII).	33,302 %	18,555
	Col. 12 - Autres cas (y compris éboulements).	1,496 %	0,811
VI - Travaux avec outils à mains.	Col. 13 - (Outils à mains maniés par la victime ou toute autre personne, y compris projection d'éclats ou fragments).	1,749 %	0,975
	Col. 14 - (Travaux effectués par la victime ou toute autre personne: mise en marche, arrêt, conduite, réglage, entretien, réparation, avarie de moteur, transmission, meule, machine outils ou autre machine ou élément de machine).	3,165 %	1,715
	Col. 15 - (Flammes, jets de vapeur ou d'eau chaude provenant des locomotives ou des chaudières fixes).	3,020 %	1,683
VII - Travaux avec machines-outils.	Col. 16 - Incendie, feu, jet de vapeur ou liquide chaud, utilisation d'explosifs ou de corrosifs, soudure, etc....	2,455 %	1,330
	Col. 17 - Accidents provoqués par le courant électrique de traction, d'éclairage ou d'atelier.	2,509 %	1,398
	Col. 18 - Ne pouvant être rangées dans les rubriques précédentes.	14,918 %	8,082
VIII - Brûlures causées par machines à vapeur.	Col. 19 - (Outils à mains maniés par la victime ou toute autre personne, y compris projection d'éclats ou fragments).	15,293 %	8,521
	Col. 20 - Arrêt, conduite, réglage, entretien, réparation, avarie de moteur, transmission, meule, machine outils ou autre machine ou élément de machine).	0,987 %	0,535
	Col. 21 - (Flammes, jets de vapeur ou d'eau chaude provenant des locomotives ou des chaudières fixes).	1,093 %	0,609
IX - Accidents autres que ceux repris dans la rubrique VIII causés par des foyers, feux, matières brûlantes, corrosives ou toxiques.	Col. 22 - Incendie, feu, jet de vapeur ou liquide chaud, utilisation d'explosifs ou de corrosifs, soudure, etc....	0,029 %	0,016
	Col. 23 - Accidents provoqués par le courant électrique de traction, d'éclairage ou d'atelier.	0,057 %	0,032
	Col. 24 - Ne pouvant être rangées dans les rubriques précédentes.	1,510 %	0,819
X - Courant électrique.	Col. 25 - Accidents provoqués par le courant électrique de traction, d'éclairage ou d'atelier.	1,399 %	0,780
	Col. 26 - Incendie, feu, jet de vapeur ou liquide chaud, utilisation d'explosifs ou de corrosifs, soudure, etc....	0,215 %	0,117
	Col. 27 - Ne pouvant être rangées dans les rubriques précédentes.	0,24 %	0,138
XI - Autres circonstances.	Col. 28 - Incendie, feu, jet de vapeur ou liquide chaud, utilisation d'explosifs ou de corrosifs, soudure, etc....	8,137 %	4,409
	Col. 29 - Ne pouvant être rangées dans les rubriques précédentes.	8,143 %	4,537

0,88 %	0,592 :
0,601 %	0,430 :
2,80 %	1,884 :
2,99 %	2,141 :
1,52 %	1,023 :
1,115 %	0,797 :
1,95 %	1,315 :
1,93 %	1,385 :
3,44 %	2,318 :
3,29 %	2,353 :
3,73 %	2,511 :
3,52 %	2,520 :
5,88 %	3,954 :
5,61 %	4,010 :
23,37 %	15,715 :
23,53 %	16,806 :
24,95 %	16,778 :
25,91 %	18,517 :
2,17 %	1,461 :
2,26 %	1,621 :
3,42 %	2,302 :
3,19 %	2,284 :
4,11 %	2,769 :
3,62 %	2,587 :
9,59 %	6,453 :
10,439 %	7,458 :
2,39 %	1,607 :
2,77 %	1,980 :
1,43 %	0,967 :
1,08 %	0,773 :
2,51 %	1,690 :
2,62 %	1,877 :
0,28 %	0,190 :
0,25 %	0,180 :
5,52 %	3,711 :
5,074 %	3,625 :

Matériel et Traction

0,914 %	0,818
0,654 %	0,632
0,231 %	0,207
0,445 %	0,430
0,469 %	0,420
0,428 %	0,414
0,721 %	0,645
0,926 %	0,895
1,332 %	1,192
1,007 %	0,973
1,158 %	1,036
0,915 %	0,884
7,149 %	6,394
6,623 %	6,397
30,133 %	20,555
24,104 %	23,279
19,865 %	17,767
20,656 %	19,949
3,226 %	2,886
3,274 %	3,162
4,617 %	4,130
4,305 %	4,158
7,358 %	6,581
5,974 %	5,770
13,655 %	12,213
15,056 %	14,541
4,694 %	4,199
5,255 %	5,076
2,401 %	2,148
2,207 %	2,132
4,199 %	3,756
4,427 %	4,276
0,456 %	0,409
0,411 %	0,397
3,903 %	3,491
2,676 %	2,585

circonstances pour lesquelles les accidents sont les plus nombreux.

Certaines rubriques de la classification relative aux Tableaux T.2 ont été dégroupées. Il apparaît que certaines sous-rubriques "autres cas" (telles que 2b, 3f, 5c, 6a, etc...) devraient, à l'avenir, être elles-mêmes analysées et dégroupées car elles correspondent à des nombres d'accidents plus importants que ceux qui correspondent à des rubriques relatives à des circonstances précisées.

L'on voit que les accidents les plus nombreux (117, soit 44,4 % du nombre total égal à 262) sont survenus à des agents surpris par un mouvement.

- C O N C L U S I O N S -

Des considérations qui précèdent il résulte clairement que, dans tous les domaines de l'activité, le pourcentage des accidents du travail imputables au facteur humain est considérable.

Déjà le Rapport relatif aux accidents du travail survenus en 1937 dans les Chemins de fer français indiquait que 80 % (environ) du nombre des accidents du travail survenus aux agents d'un grand Service d'un Réseau étaient dus à des causes humaines. Un dépouillement, portant sur près de 6.000 accidents survenus en 1938 dans une Région, fait ressortir des pourcentages analogues:

72,3 % pour l'ensemble des Services

68,2 % pour le Service de l'Exploitation

77,4 % pour le Service du Matériel et de la Traction

72,1 % pour le Service de la Voie et des Bâtiments.

Une des plus importantes usines françaises de construction de véhicules automobiles attribue 92,85 % des accidents du travail à des fautes individuelles, 2,73 % à des causes techniques (outillage ou montage défectueux, etc...), 4,42 % à la fatalité.

Ces chiffres montrent qu'un nombre important d'accidents du travail est dû à l'inattention ou à la méconnaissance du risque professionnel.

.....

TABLEAU VII

I - ACCIDENTS CAUSES PAR DES VEHICULES EN MOUVEMENT
(sauf accidents d'attelage)

- Déraillements ou collisions de trains
- Opérations de triage (a - calage (calage, enrayage, freinage) (b - autres opérations)
 - (a - agent circulant sur les voies
 - (b - agent tué au cours d'une tournée de visite
- Agent surpris par un mouvement (circonstances 1 et 2 exclues)
 - (c - agent travaillant sur la voie sans protecteur
 - (d - agent travaillant sur la voie avec protecteur
 - (e - assurant un service de garde-barrière
 - (f - autres cas
- Chute dans ou hors d'un véhicule par suite ou non de choc (circonstances 1 et 2 exclues)
 - (a - montée en marche ou glissade sur marchepied
 - (b - chute d'un véhicule pendant la marche
 - (c - autres cas
- Autres circonstances
 - (a - agent sur un véhicule en mouvement heurtant un obstacle fixe (pont, poteau, etc...)
 - (b - agent sur un véhicule en mouvement heurtant un obstacle mobile (train croiseur, portière ouverte, etc...)
 - (c - autres cas

II - ACCIDENTS D'ATTELAGES

- (a - entrée tardive dans un attelage
- (b - sortie d'un attelage avant la fin de la réaction
- (c - chute provoquée par un appareil de changement de voie
- (d - glissade sur une traverse ou sur le ballast
- (e - autres cas

III - ACCIDENTS AUX AGENTS STATIONNANT OU CIRCULANT DANS LES EMPRISES DU CHEMIN DE FER
(rubriques I et II exclues)

- Chute d'un endroit élevé (véhicule arrêté, échelle, etc...)
- Autres cas : heurt contre un appareil de voie, chute dans une fosse à piquer, etc....

IV - ACCIDENTS DE MANUTENTION.

- Sans appareil mécanique: à la main, ou avec diable, chariot à bras, etc...
- Avec appareil mécanique de manutention ou de levage: grues, ponts roulants, monte-charges, bennes, camionnettes électriques, etc...

V - CHUTE OU PROJECTION D'OBJETS OU MATERIAUX NON MANUTENTIONNES.

SERVICE	ENSEMBLE DES SERVICES			
	EX	NT	VB	Pourcentages et Nombres absolus
5 : 3 : 0	3,0	8 accidents		
5 : 0 : 0	1,9	5 accidents		
11 : 2 : 0	4,9	13 accidents		
50 : 9 : 7	25,1	66 accidents		
2 : 1 : 2	1,9	5 accidents		
2 : 3 : 11	6,1	16 accidents		
0 : 0 : 4	1,5	4 accidents		
0 : 0 : 3	1,1	3 accidents		
9 : 6 : 8	8,7	23 accidents		
9 : 3 : 1	4,9	13 accidents		
13 : 3 : 0	6,1	16 accidents		
2 : 0 : 1	1,1	3 accidents		
2 : 8 : 0	3,8	10 accidents		
2 : 1 : 0	1,1	3 accidents		
4 : 0 : 1	1,9	5 accidents		
8 : 2 : 1	4,1	11 accidents		
8 : 1 : 0	3,4	9 accidents		
1 : 0 : 0	0,3	1 accident		
3 : 0 : 1	1,5	4 accidents		
5 : 1 : 0	2,2	6 accidents		
0 : 5 : 1	2,2	6 accidents		
2 : 0 : 1	1,1	3 accidents		
EX	NT	VB	Pourcentages et Nombres absolus	
2 : 1 : 2	1,9	5 accidents		
0 : 2 : 0	0,7	2 accidents		

Autres circonstances (agent sur un véhicule en mouvement heurtant un obstacle mobile (train croiseur, portière ouverte, etc...))
 (c - autres cas

11 - ACCIDENTS D'ATTELAGES

(a - entrée tardive dans un attelage
 (b - sortie d'un attelage avant la fin de la réaction
 (c - chute provoquée par un appareil de changement de voie
 (d - glissade sur une traverse ou sur le ballast
 (e - autres cas

111 - ACCIDENTS AUX AGENTS STATIONNANT OU CIRCULANT DANS LES EMPRISES DU CHEMIN DE FER (rubriques 1 et 11 exclues)

- Chute d'un endroit élevé (véhicule arrêté, échelle, etc...)
 - Autres cas : heurt contre un appareil de voie, chute dans une fosse à piquer, etc....

IV - ACCIDENTS DE MANUTENTION.

- Sans appareil mécanique: à la main, ou avec diable, chariot à bras, etc...
 - Avec appareil mécanique de manutention ou de levage: grues, ponts roulants, monte-charges, bennes, camionnettes électriques, etc...

V - CHUTE OU PROJECTION D'OBJETS OU MATERIAUX NON MANUTENTIONNES.

11 - Projection d'un corps étranger dans l'oeil (sauf les cas prévus aux rubriques VI et VII)
 12 - Autres cas (y compris éboulements)

VI - TRAVAUX AVEC OUTILS A MAINS.

13 - Outils maniés par la victime ou toute autre personne (y compris projection d'éclats ou fragments)

VII - TRAVAUX AVEC MACHINES-OUTILS.

14 - Travaux effectués par la victime ou toute autre personne : mise en marche, arrêt, conduite, etc...

VIII - BRULURES CAUSEES PAR MACHINES A VAPEUR.

15 - Flamme, jets d'eau chaude ou de vapeur provenant des locomotives ou chaudières fixes

IX - FOYERS - FEUX - MATIERES BRULANTES, CORROSIVES OU TOXIQUES (sauf accidents de la rubrique VIII)

16 - Incendie, feu, jet de vapeur ou liquide chaud, utilisation d'explosifs ou de corrosifs, soudure etc...

X - COURANT ELECTRIQUE.

(a - contact avec la caténaire ou avec un pantographe
 (b - contact avec le rail ou un frotteur de prise de courant
 (c - autres cas

XI - CIRCONSTANCES DIVERSES.

18 - Cas ne pouvant être rangés dans les rubriques précédentes

EX	MT	VB	Pourcentages	Nombres absolus		
2	1	0	1,1	3 accidents		
4	0	1	1,9	5 accidents		
8	2	1	4,1	11 accidents		
8	1	0	3,4	9 accidents		
1	0	0	0,3	1 accident		
3	0	1	1,5	4 accidents		
5	1	0	2,2	6 accidents		
0	5	1	2,2	6 accidents		
2	0	1	1,1	3 accidents		
2	1	2	1,9	5 accidents		
0	2	0	0,7	2 accidents		
0	0	0				
0	0	1	0,3	1 accident		
0	0	0				
0	0	0				
0	1	0	0,3	1 accident		
0	0	1	0,3	1 accident		
0	0	2	0,7	2 accidents		
1	0	0	0,3	1 accident		
0	3	0	1,1	3 accidents		
3	6	4	4,9	13 accidents		
TOTAL			149	61	52	= 262 accidents

Dans le domaine des accidents graves, plus encore que dans celui des autres accidents, c'est surtout par la vigilance que l'on peut améliorer la situation, car l'expérience montre qu'en fait les accidents graves ne sont généralement pas imputables au facteur technique (c'est-à-dire l'état des installations, du matériel ou de l'outillage).

L'analyse des éléments des accidents du travail qui vient d'être présentée montre aussi que l'adaptation physique et physiologique de l'ouvrier à son travail est également très importante du point de vue de la prévention des accidents du travail.

A cet égard, les travaux de M. LAHY ont fait ressortir que, d'une façon générale, 60 % des accidents du travail provenaient de ce que cette adaptation était insuffisante(1) Cet argument vient confirmer l'utilité de la sélection psychotechnique dont il a été question dans la première partie du présent Rapport (Chapitre III - A).

Parallèlement aux améliorations progressives qu'elle apporte à ses installations, à son matériel et à son outillage, la S.N.C.F. ne cesse de s'efforcer de perfectionner l'éducation de sécurité de son personnel, en stimulant la collaboration constante de tous, à tous les degrés de la hiérarchie.

L'espoir d'obtenir encore des résultats importants et durables, du point de vue de la diminution du nombre et de la gravité des accidents du travail, doit engager chacun à poursuivre un effort qui a pour enjeu l'intégrité des aptitudes physiques au travail, les vies humaines et le bonheur des familles: les 262 agents décédés d'accidents du travail en 1938 ont laissé 221 veuves et 523 orphelins, dont 302 âgés de moins de 16 ans. Ces nombres sont suffisamment éloquents et montrent, en particulier, du point de vue humanitaire, la valeur d'une amélioration aussi importante que celle réalisée de 1937 à 1938 en ce qui concerne les accidents mortels.

- Cf "Méthodes" n° 69 d'octobre 1938, p. 349 "L'évolution de l'organisation scientifique en France" par Mlle Thérèse LEROY et M. BOURDEL.

SERVICE CENTRAL
DU
PERSONNEL

SÉCURITÉ du PERSONNEL

T A B L E A U S Y N O P T I Q U E

montrant comment les

ORGANISMES CHARGÉS

DE LA SÉCURITÉ DU PERSONNEL DE LA S.N.C.F.

COMPLÈTENT OU REMPLACENT LES DIVERSES ORGANISATIONS SIMILAIRES

DES ANCIENS GRANDS RESEAUX DE CHEMINS DE FER FRANÇAIS

	P.L.M.	P.O. MIDI	S. N. C. F.
Inter-réseaux	3 Sous-Commissions interréseaux de prévention des accidents du travail : une pour chacun des Services EX, MT, et VB. (Les 3 présidents de ces sous-commissions se réunissent trimestriellement)	3 Commissions Centrales de Sécurité du Travail. (une par Service EX, MT, VB comprenant de 8 à 10 membres. Réunions mensuelles.	Commission Supérieure de Sécurité du Travail : 6 membres. Réunions à la demande.
Réseau	Conférences trimestrielles des Directeurs des Réseaux avec les Représentants du Personnel des Cadres et les Délégués techniques à la Sécurité.	Commission Supérieure de Prévention : 4 membres (1 fonctionnaire supérieur de la Direction et de chacun des 3 Grands Services). Réunions trimestrielles. NOTA: ces réunions sont préparées par la Conférence centrale interservices réunissant 3 Inspecteurs Divisionnaires (1 de chaque Grand Service).	Commission Supérieure de Sécurité du Travail, pour les affaires les plus importantes, les autres questions sont du ressort des Commissions Centrales de Sécurité compétentes.
Inter - Services	Commission des accidents et des incidents (traite quelques questions importantes relatives à la Sécurité du Personnel et d'autres affaires) - 4 membres (1 Ingénieur en Chef de la Direction, 1 Ingénieur principal de chacun des Grands Services) Réunions bi-mensuelles.	Trinôme de Sécurité du Personnel : 3 Membres (1 Inspecteur spécialisé de chacun des Grands Services) fait des tournées et des causeries au personnel, propose les améliorations nécessaires.	Trinôme de Prévention par Région : 3 Membres (1 Inspecteur de chacun des Grands Services) font des tournées et posent les améliorations nécessaires ; font partie des Commissions Centrales de Sécurité du Travail. Au total 3 x 5 = 15 M.
Réseau	3 Commissions divisionnaires de prévention (10 membres pour EX et MT, 7 membres pour VB). Au total : 27 membres. 7 à 8 réunions par an.	Un agent spécialement désigné pour s'occuper des questions de prévention dans chacun des grands Services EX, MT et VB: 18 agents au total	Agents des Trinômes des Préventions : 15 agents au total
Grand Service	Au Service de l'Exploitation : 1 Commission mobile par arrondissement fait des tournées et doit en principe visiter une Gr. Gare et 3 ou 4 Gares moins importantes par mois. 4 membres au moins	Commissions régionales : 1 par Inspection principale ou Gr. Atelier de chaque Gr. Service 4 membres. Réunions trimestrielles.	Commissions régionales : 1 par arrondissement ou atelier et P. Service (30 au total). Composition variable suivant le Service : 7 membres pour EX, 6 à 12 pour MT, 4 à 6 pour VB. Réunions trimestrielles.
Réseau	Au Service MT : 1 Conseil de Sécurité par établissement. Composition variable suivant l'importance de ce dernier (comprend jusqu'à 20 Membres dans les Ets les plus importants) Réunions trimestrielles.	Commissions locales inter-services permanentes dans 10 centres, comprenant chacune 3 Membres (1 de chaque Service) fonctionnant s/ le contrôle des Commissions régionales. NOTA: Des commissions locales interservices temporaires sont créées dans d'autres centres p. étudier certaines questions locales.	Commissions locales inter-services permanentes dans 10 centres, comprenant chacune 3 Membres (1 de chaque Service) fonctionnant s/ le contrôle des Commissions régionales. NOTA: Des commissions locales interservices temporaires sont créées dans d'autres centres p. étudier certaines questions locales.

Année 1938

CLASSEMENT DES ACCIDENTS DU TRAVAIL SUIVANT LEURS CONSEQUENCES

Tableau T¹

AU REGARD DES VICTIMES.

(Recensement au 15 février 1939)

Ensemble de la S.N.C.F.

Régions	Effectifs globaux	Nombre total de wagons chargés	Incapacités inférieures à 20 jours			Incapacités égales ou supérieures à 20 jours et incapacités permanentes			Accidents mortels			Nombre total d'accidents			Observations
			Nombres absolus	par I.000 agents	par 100.000 wagons chargés	Nombres absolus	par I.000 agents	par 100.000 wagons chargés	Nombres absolus	par I.000 agents	par 100.000 wagons chargés	Nombres absolus	par I.000 agents	par 100.000 wagons chargés	
- Ensemble des Services Régionaux (Administrations Régionales comprises) -															
EST(1)	107.140	3242.283	5.699	53,192	175,771	2.258	21,075	69,642	66	0,616	2,035	8.023	74,883	247,449	
NORD	78.746	3246.788	4.108	52,167	126,525	1.453	18,451	44,751	41	0,520	1,262	5.602	71,140	172,539	
OUEST	89.695	2292.072	4.049	45,141	176,652	1.766	19,688	77,048	38	0,423	1,657	5.853	65,254	255,358	
SUD-OUEST	97.332	2575.578	3.150	32,363	122,302	2.376	24,411	92,251	42	0,431	1,630	5.568	57,206	216,184	
SUD-EST	131.001	3393.092	6.733	51,396	198,432	4.147	31,656	122,218	75	0,572	2,210	10.955	83,625	322,861	
ENSEMBLE des Régions	503.914	14749.808	23.739	47,109	160,944	12.000	23,813	81,376	262	0,519	1,776	36.001	71,442	244,077	
(1) ex-Réseau A.L.	34.661	1538.578	1.325	38,227	86,118	541	15,608	35,162	20	0,577	1,299	1.886	54,412	122,580	
ex-Réseau de l'EST	72.479	1703.705	4.374	60,348	256,734	1.717	23,689	100,780	46	0,634	2,699	6.137	84,672	360,214	
- Services Centraux -															
Services Centraux	5.905	-	38	6,435	-	20	3,386	-	"	"	-	58	9,822	-	
- Agents des Compagnies -															
Compagnies	941	-	2	2,125	-	1	1,062	-	"	"	-	3	3,188	-	
ENSEMBLE de la S.N.C.F.	510.760	14749.808	23.779	46,556	161,215	12.021	23,535	81,499	262	0,512	1,776	36.062	70,604	244,491	

ANNEE 1938

AU REGARD DES VICTIMES

Tableau T₁

(Recensement au 15 février 1939)

- SERVICES DE L'EXPLOITATION -

Régions	Effectifs moyens globaux	Incapacités inférieures à 20 jours		Incapacités égales ou supérieures à 20 jours et incapacités permanentes		Accidents mortels		Nombre total d'accidents	
		Nombres absolus	par I.000 agents	Nombres absolus	par I.000 agents	Nombres absolus	par I.000 agents	Nombres absolus	par I.000 agents
EST (1)	39.128	1.896	48,456	765	19,551	42	1,073	2.703	69,080
NORD	29.416	1.059	36,000	424	14,413	24	0,815	1.507	51,230
OUEST	33.820	1.277	37,758	567	16,765	13	0,384	1.857	54,908
SUD-OUEST	39.155	1.092	27,889	853	21,785	22	0,561	1.967	50,236
SUD-EST	57.403	2.217	38,621	1.482	25,817	48	0,836	3.747	65,275
ENSEMBLE	198.922	7.541	37,909	4.091	20,565	149	0,749	11.781	59,224
(1) ex-Réseau AL	12.491	398	31,862	183	14,650	12	0,960	593	47,474
ex-Réseau EST	26.637	1.498	56,237	582	21,849	30	1,126	2.110	79,213

Année 1938

AU REGARD DES VICTIMES

Tableau T¹

(Recensement au 15 février 1939)

Services du MATERIEL et de la TRACTION.

Régions	Effectifs moyens globaux	Incapacités inférieures à 20 jours		Incapacités égales ou supérieures à 20 jours et incapacités permanentes		Accidents mortels		Nombre total d'accidents	
		Nombres absolus	par I.000 agents	Nombres absolus	par I.000 agents	Nombres absolus	par I.000 agents	Nombres absolus	par I.000 agents
EST (1)	40.633	2.523	62,092	954	23,478	13	0,319	3.490	85,890
NORD	32.390	2.211	68,261	726	22,414	9	0,277	2.946	90,953
OUEST	31.869	1.855	58,207	786	24,663	15	0,470	2.656	83,341
SUD-OUEST	29.228	1.369	46,838	1.087	37,190	9	0,307	2.465	84,336
SUD-EST	44.535	3.647	81,890	2.035	45,694	15	0,336	5.697	127,921
ENSEMBLE	178.655	11.605	64,957	5.588	31,278	61	0,341	17.254	96,577
(1)									
Ex-Réseau A.L.	14.420	646	44,798	234	16,227	6	0,416	886	61,442
Ex-Réseau EST	26.213	1.877	71,605	720	27,467	7	0,267	2.604	99,340

Année 1938

CLASSEMENT DES ACCIDENTS DU TRAVAIL SUIVANT LEURS CONSEQUENCES

Tableau T¹

AU REGARD DES VICTIMES

(Recensement au 15 février 1939)

Services de la VOIE et des BATIMENTS.

Régions	Effectifs moyens globaux	Incapacités inférieures à 20 jours		Incapacités égales ou supérieures à 20 jours et incapacités permanentes		Accidents mortels		Nombre total d'accidents	
		Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents
EST (1)	26.807	1.277	47,636	539	20,106	11	0,410	1.827	68,153
NORD	16.292	823	50,515	301	18,475	8	0,491	1.132	69,481
OUEST	22.774	846	37,147	405	17,783	10	0,439	1.261	55,370
SUD-OUEST	28.300	679	23,992	434	15,335	11	0,388	1.124	39,717
SUD-EST	28.807	866	30,062	630	21,869	12	0,416	1.508	52,348
ENSEMBLE	122.980	4.491	36,518	2.309	18,775	52	0,422	6.852	55,716
(1) ex-Réseau A.L.	7.300	279	38,219	124	16,986	2	0,273	405	55,479
ex-Réseau EST	19.507	998	51,161	415	21,274	9	0,461	1.422	72,896

CLASSEMENT DES ACCIDENTS DU TRAVAIL SUIVANT LEURS CONSEQUENCES

AU REGARD DES VICTIMES.

Tableau T₁

Année 1938

(Recensement au 15 février 1939)

- ADMINISTRATIONS REGIONALES -

Régions	Effectifs moyens	Incapacités inférieures à 20 jours		Incapacités égales ou supérieures à 20 jours et incapacités permanentes		Accidents mortels		Nombre total d'accidents	
		Nombres absolus	par I.000 agents	Nombres absolus	par I.000 agents	Nombres absolus	par I.000 agents	Nombres absolus	par I.000 agents
EST (1)	572	3	5,244	"	"	"	"	3	5,244
NORD	226	3	13,274	"	"	"	"	3	13,274
OUEST	147	3	20,408	"	"	"	"	3	20,408
SUD-OUEST	223	1	4,484	"	"	"	"	1	4,484
SUD-EST	256	3	11,718	"	"	"	"	3	11,718
ENSEMBLE	1.424	13	9,129	"	"	"	"	13	9,129
(1) ex-Réseau A.L.	450	2	4,444	"	"	"	"	2	4,444
ex-Réseau EST	122	1	8,196	"	"	"	"	1	8,196

ANNEE 1938

AU REGARD DES VICTIMES

Tableau T¹

(Recensement au 15 Février 1939)

ECONOMATS

Régions	Effectifs moyens globaux	Incapacités inférieures à 20 jours		Incapacités égales ou supérieures à 20 jours et incapacités permanentes.		Accidents mortels		Nombre total d'accidents.		Observations
		Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents	
NORD...	422	12	28,436	2	4,739	"	"	14	33,175	
OUEST..	1085	68	62,672	8	7,373	"	"	76	70,046	
SUD-OUEST	426	9	21,126	2	4,694	"	"	11	25,821	
ENSEMBLE	1933	89	46,042	12	6,207	"	"	101	52,250	

Année 1938

AU REGARD DES VICTIMES

Tableau T¹

(Recensement au 15 Février 1939)

- SERVICES CENTRAUX ET AGENTS DES COMPAGNIES -

Groupes	Effectifs moyens globaux	Incapacités inférieures à 20 jours	Incapacités égales ou supérieures à 20 jours et incapacités permanentes.		Accidents mortels		Nombre total d'accidents		Observations	
			Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents	Nombres absolus	par 1.000 agents		Nombres absolus	par 1.000 agents
- SERVICES CENTRAUX -										
I	2.100	3	1,428	3	1,428	"	"	6	2,857	
II	3.571	35	9,801	16	4,480	"	"	51	14,281	
III	234	"	"	1	4,273	"	"	1	4,273	
ENSEMBLE	5.905	38	6,435	20	3,386	"	"	58	9,822	
- AGENTS DES COMPAGNIES -										
Compagnies										
EST	142	"	"	"	"	"	"	"	"	
NORD	167	1	5,988	"	"	"	"	1	5,988	
P.O.	155	"	"	"	"	"	"	"	"	
MIDI	133	1	7,518	"	"	"	"	1	7,518	
P.L.M.	344	"	"	1	2,906	"	"	1	2,906	
ENSEMBLE	941	2	2,125	1	1,062	"	"	3	3,188	

S.N.C.F.

ANNEXE AU TABLEAU T 2

TABLEAU RELATIF
A LA CLASSIFICATION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL
PAR CIRCONSTANCES.

T.S.V.F.

1 - Accidents causés par des trains, manœuvres ou véhicules en mouvement (accidents d'attelage exclus).	(Col. 1 - Dérailllements ou collisions de trains. (Col. 2 - Opérations de triage (calage, enrayage, freinage des véhicules). (Col. 3 - Agent stationnant ou circulant, surpris par un véhicule en mouvement (circonstances 1 et 2 exclues). (Col. 4 - Chute dans un véhicule ou hors d'un véhicule en marche par suite ou non de choc (circonstances 1 et 2 exclues). (Col. 5 - Autres circonstances (exemple: agent sur une machine ou un train en marche heurtant un obstacle mobile ou non).
II - Accidents d'attelage.	(Col. 6 -
III - Accidents aux agents circulant ou stationnant dans les emprises du chemin de fer (rubriques I et II exclues).	(Col. 7 - Chute d'un endroit élevé (véhicule, échelle, etc....). (Col. 8 - Accidents autres (heurt contre un appareil de voie, chute dans une fosse à piquer, etc.....
IV - Accidents de manutention.	(Col. 9 - Sans appareil mécanique (à la main ou avec diable, chariot à bras, etc...) (Col. 10 - Avec appareil mécanique (de manutention ou de levage: ponts roulants, grues, monte-charges, bennes, wagnnets, camionnettes électriques, etc....).
V - Chute ou projection d'objets ou matériaux non manutentionnés.	(Col. 11 - Projection d'un corps étranger dans l'œil (sauf les cas prévus aux rubriques VI et VII). (Col. 12 - Autres cas (y compris les éboulements).
VI - Travaux avec outils à main.	(Col. 13 - (Outils à main maniés par la victime ou toute autre personne, y compris projection d'éclats ou fragments).
VII - Travaux avec machines-outils.	(Col. 14 - (Travaux effectués par la victime ou toute autre personne: mise en marche, arrêt, conduite, réglage, entretien, réparation, avarie de moteur, transmission, meule, machine-outils ou autre machine ou élément de machine).
VIII - Brûlures causées par machines à vapeur.	(Col. 15 - (Flammes, jets de vapeur ou d'eau chaude provenant des locomotives ou des chaudières fixes).
IX - Accidents autres que ceux repris à la rubrique VIII causés par des foyers, feux, matières brûlantes, corrosives ou toxiques).	(Col. 16 - (Incendie, feu, jet de vapeur ou liquide chaud, utilisation d'explosifs ou de corrosifs, soudure, etc...).
X - Courant électrique.	(Col. 17 - (Accidents provoqués par le courant électrique de traction, d'éclairage ou d'atelier).
XI - Autres circonstances.	(Col. 18 - (ne pouvant être rangés dans les rubriques précédentes).

CLASSIFICATION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL PAR CIRCONSTANCES

Annexe III

S.N.C.F.

Nombre d'accidents par 1.000 agents en service.

ENSEMBLE de la S.N.C.F.

Tableau T²

Année 1938

(Recensement au 15 février 1939)

Régions	Circonstances des Accidents																		
	I			II		III		IV		V		VI	VII	VIII	IX	X	XI		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
- ENSEMBLE DES SERVICES REGIONAUX (Administrations régionales comprises) -																			
EST (1)	0,345	3,612	0,840	1,754	2,128	2,996	4,116	13,851	22,428	1,876	1,857	2,230	7,541	1,633	0,690	1,736	0,065	5,180	
NORD	0,673	1,460	0,812	1,206	1,104	1,815	3,060	15,797	19,543	1,409	2,806	3,022	6,755	5,257	1,092	0,952	0,114	4,254	
OUEST	0,445	1,081	0,746	1,181	2,419	2,240	3,445	14,772	15,407	1,583	2,151	1,783	8,071	1,794	0,546	1,984	0,367	5,228	
SUD-OUEST	0,369	3,369	0,503	0,729	1,602	2,208	5,609	8,663	16,274	1,520	2,568	3,400	4,458	0,852	0,452	1,027	0,256	3,339	
SUD-EST	0,389	1,160	1,007	1,816	3,801	2,977	3,694	27,274	18,496	1,641	2,198	2,564	9,969	1,259	1,045	3,106	0,129	1,091	
ENSEMBLE des Régions	0,430	2,141	0,797	1,385	2,353	2,520	4,010	16,806	18,517	1,621	2,284	2,587	7,548	1,980	0,773	1,877	0,180	3,625	
(1) ex-A.L.	0,259	1,904	0,548	1,298	1,269	1,327	5,856	12,694	11,598	2,163	1,846	2,163	5,250	1,586	0,519	0,778	0,028	3,317	
ex-EST	0,386	4,428	0,979	1,972	2,538	3,794	3,283	14,404	27,607	1,738	1,862	2,262	8,636	1,655	0,772	2,193	0,082	6,070	
- SERVICES CENTRAUX -																			
Services Centraux	"	"	"	"	"	"	"	2,201	3,048	0,338	0,169	0,338	"	0,169	"	"	"	"	3,556
- AGENTS DES COMPAGNIES -																			
Compagnies	"	"	"	"	"	"	"	2,125	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,062
ENSEMBLE	0,424	2,112	0,787	1,366	2,322	2,486	3,982	16,620	18,272	1,601	2,257	2,553	7,449	1,953	0,763	1,852	0,178	3,620	

Année 1938

PAR CIRCONSTANCES (par 1.000 Agents en service).

Tableau T²

de la des
SERVICES VOIE ET BATIMENTS

(Recensement au 15 Février 1939)

Régions	Circonstances des Accidents																			
	I					II		III			IV		V		VI	VII	VIII	IX	X	XI
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
EST (1)	"	0,484	0,522	0,186	0,375	0,186	3,693	9,624	29,954	1,417	1,156	1,529	9,437	0,671	0,111	1,156	0,037	7,609		
NORD	"	"	0,552	0,245	0,122	"	5,953	13,319	28,664	1,350	2,455	2,332	6,813	2,271	0,061	0,982	0,306	4,051		
OUEST	0,087	0	0,439	0,263	0,175	0	4,259	10,538	16,597	0,746	1,624	1,009	11,548	0,526	0	0,702	0,263	6,586		
SUD-OUEST	0,070	0,070	0,247	0,035	0,106	0,106	1,095	9,010	16,784	0,989	0,565	0,742	6,113	0,176	0	0,459	0,035	3,109		
SUD-EST	0,034	0,104	1,457	0,173	0,347	0,208	1,527	26,590	5,519	0,520	2,881	1,700	8,609	0,104	"	0,694	0,138	1,735		
ENSEMBLE	0,040	0,146	0,666	0,170	0,235	0,113	2,992	14,116	18,555	0,975	1,683	1,398	8,521	0,609	0,032	0,780	0,138	4,537		
(1)ex-A.L.	0	0,136	0,547	0,136	0,410	0,136	4,520	7,534	19,863	3,150	1,643	1,643	9,178	0,273	0,410	0	0	5,890		
ex-EST	0	0,615	0,512	0,205	0,358	0,205	3,383	10,406	33,731	0,768	0,974	1,486	9,535	0,820	0	1,589	0,051	8,253		

Année 1938

(par 1.000 Agents en service)

Tableau T²

(Recensement au 15 février 1939)

E C O N O M A T S

Régions	Circonstances des Accidents																																
	I			II			III			IV			V			VI			VII			VIII			IX			X			XI		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30			
NORD	"	"	"	"	"	"	"	"	"	11,848	16,587	2,369	"	"	"	2,369	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"			
OUEST	"	0,921	"	"	0,921	0,921	14,746	3,686	34,101	0,921	0,921	5,529	3,686	"	"	0,921	"	"	0,921	"	"	"	"	"	"	"	"	2,764	"	"			
SUD-OUEST	"	"	"	"	"	"	2,347	4,695	9,390	4,695	"	"	2,347	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,347	"	"			
ENSEMBLE	"	0,517	"	"	0,517	0,517	8,794	5,690	24,831	2,069	0,517	3,103	2,586	0,517	"	0,517	"	"	0,517	"	"	"	"	"	"	"	"	2,069	"	"			

ACCIDENTS DU TRAVAIL

TABLEAU T.3

Année 1938

(Recensement au 15 février 1939)

survenus en 1938
à des Ouvriers d'Entreprise travaillant pour le compte des
Régions et dont celles-ci ont eu connaissance.

REGIONS	ACCIDENTS MORTELS						ACCIDENTS AYANT ENTRAINE UNE INCAPACITE PERMANENTE					
	EX	MT	VB	Economat	Administration Régionale	Ensemble	EX	MT	VB	Economat	Administra- tion Régionale	Ensemble
EST (1)	"	"	9	"	"	9	"	"	5	"	"	5
NORD	"	"	2	"	"	2	"	"	4	"	"	4
OUEST	"	1	3	"	"	4	1	19	1	"	"	21
SUD-OUEST	1	3	10	"	"	14	"	"	28	"	"	28
SUD-EST	1	"	9	"	"	10	"	"	12	"	"	12
ENSEMBLE	2	4	33	"	"	39	1	19	50	"	"	70
(1) ex- Réseau A.L.	"	"	4	"	"	4	"	"	"	"	"	"
ex-Réseau EST	"	"	5	"	"	5	"	"	5	"	"	5