

505 LN 163 / 111

4533

(1940-43)

A

Rapport sur les accidents du travail en 1940

	C.A. 24.12.41	15	VII
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	13. 1.42		
Dépêche du MTP à la SNCF	26. 1.43		

Rapport sur les accidents du travail en 1940

MINISTRE DE LA PRODUCTION
INDUSTRIELLE ET DES COMMUNICATIONS

Paris, le 26 janvier 1943

4ème Bureau

HS/SN n°8

Statistique des accidents du travail
et prévention de ces accidents

Le Ministre Secrétaire d'Etat

à M. le Président du Conseil d'Administra-
tion de la S.N.C.F.

(+) Ce rapport a été examiné
par le Conseil le 24 décembre 1941.

Vous m'avez adressé, le 13 janvier dernier, le rapport d'ensemble (+) relatif au fonctionnement des organismes de prévention des accidents du travail en 1940, ainsi que les documents annexes et les statistiques établies à la suite du recensement effectué le 15 février 1941 en conformité de la décision ministérielle du 20 mars 1937.

Après avoir soumis l'ensemble de ces documents à l'examen de mes services, j'ai l'honneur de vous faire part des observations auxquelles ils donnent lieu de ma part :

Je suis d'avis que l'amélioration signalée dans le rapport d'ensemble pour le taux de fréquence rapporté aux heures de travail est très discutable, car si le nombre d'heures de travail est une meilleure base de comparaison que l'effectif, il faut également tenir compte du trafic, lequel a sérieusement diminué en 1940.

Il est donc tout indiqué d'utiliser les taux de fréquence rapportés au nombre de wagons chargés comme le prescrit d'ailleurs la décision du 20 mars 1937 puisque l'examen des statistiques antérieures a démontré que c'était là un paramètre à la fois simple et susceptible de conduire à des résultats facilement interprétables.

Je ne vois aucun inconvénient à ce que vous m'adressiez en outre les éléments rapportés à d'autres paramètres, caractéristiques de l'intensité du trafic, en me réservant d'examiner si la production de ces éléments complémentaires sera de nature à constituer un progrès dans l'étude rationnelle des accidents du travail en vue d'améliorer la sécurité du personnel.

Je dois reconnaître qu'en tout état de cause, l'accroissement des accidents au cours de 1940 peut s'expliquer par les circonstances exceptionnelles de cette période comme le défaut d'éclairage inhérent à la situation actuelle, l'irrégularité des transports, la nécessité de remplacer une partie du personnel par des agents âgés, moins alertes, ou plus jeunes, donc moins expérimentés, enfin l'augmentation de la durée du travail.

Je note comme innovations particulièrement intéressantes :

- l'extension du service atténué pour les blessés légers,
- le développement des équipes de secours pour les premiers soins à donner aux blessés,
- l'adoption d'une rubrique uniforme et détaillée pour les circonstances dans lesquelles se produisent les accidents,
- enfin et surtout, une minutieuse analyse des conditions dans lesquelles sont survenus les accidents les plus graves et en particulier les accidents mortels.

Je vous invite, en conséquence, à poursuivre, malgré les difficultés actuelles, le développement, plus que jamais nécessaire, des mesures préventives, et à me faire parvenir, dans le plus court délai possible, les documents relatifs aux accidents survenus en 1941.

Le Directeur des Chemins de fer,

signé: MORANE.

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 13 janvier 1942

Rapport sur les accidents du
travail survenus en 1940 au
personnel de la S.N.C.F.

C O P I E

N° 4740/3

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser le rapport relatif aux accidents du travail survenus au personnel de la S.N.C.F. pendant l'année 1940.

Le nombre des accidents de toute gravité survenus en 1940 a été de 90 environ par mille agents en service, au lieu de 87 en 1939, soit une augmentation de 3,17%. Mais il convient de tenir compte du fait que la durée moyenne du travail effectué par un agent en 1940 a été d'environ 20% supérieure à la durée correspondante de 1939, de sorte que le nombre des accidents de 1940 rapporté au nombre d'heures de travail a diminué de plus de 15% par rapport à celui de 1939.

Le nombre des accidents mortels par mille agents en service a été en 1940 supérieur d'environ 23% à ce qu'il avait été en 1939, mais si on le rapporte au nombre d'heures de travail, l'augmentation n'est plus que de 0,80%.

Il convient en outre de remarquer que, malgré les circonstances défavorables du temps de guerre, ce nombre est inférieur à la valeur minimum enregistrée pendant la période de 1933 à 1938 et que, pour les accidents de toute gravité, ce nombre est également inférieur au minimum enregistré pendant la même période.

Dans le rapport sont soulignées les dispositions prises en 1940 pour l'instruction du personnel ainsi que les mesures matérielles prises, au sujet des installations, du matériel et de l'outillage. L'action préventive contrariée puis interrompue par les événements de 1940 a été, dès que possible, reprise avec vigueur dans toute la mesure compatible avec les difficultés inhérentes à la situation générale.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,
signé: FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux
Communications - Direction Générale des
Chemins de fer et des Transports
244, Boulevard Saint-Germain - PARIS (7°)

QUESTION VII - Rapport annuel sur les accidents du
travail en 1940.

P.V. (p.7)

M. LE PRESIDENT indique que, pour un effectif de personnel voisin de 400.000 agents, le nombre total des accidents du travail survenus en 1940 a été de 35.156, soit, en dépit des conditions exceptionnelles dans lesquelles l'exploitation a dû être assurée au cours de ladite année, une diminution de 3.069 unités par rapport au nombre correspondant de 1939. Si l'on tient compte de l'allongement de la durée du travail d'une année à l'autre, le nombre d'accidents rapporté au nombre d'heures de travail a diminué de 15%.

Par contre, le nombre des accidents mortels a été, en 1940, de 265 au lieu de 249 en 1939, soit, compte tenu du nombre d'heures de travail, une augmentation de 0,80%. Toutefois, il y a lieu de noter que la progression enregistrée en 1940 reste, malgré les circonstances défavorables, encore inférieure au minimum enregistré pendant la période 1933-1938.

M. LIAUD insiste pour que les études, actuellement en cours, en vue du rétablissement des délégués à la sécurité, aboutissent rapidement.

Sous le bénéfice de cette observation, le Conseil approuve les termes du rapport qui sera adressé à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

M. LE PRÉSIDENT. - Le Conseil est saisi du Rapport annuel sur les accidents du travail en 1940. Ce Rapport n'appelle pas d'observations particulières. Il est évident que, pendant l'année 1940, les circonstances ont fait obstacle aux études et à la mise en oeuvre des mesures intéressant la sécurité du personnel. Il résulte néanmoins des conclusions du Rapport que, dans l'ensemble, la situation ne marque pas d'aggravation par rapport à 1939. Pour 100.000 agents, le nombre d'accidents s'est élevé à 9.000, contre 8.700 en 1939.

Mais si l'on tient compte du fait que la durée du travail a été plus longue en 1940 qu'en 1939, ce chiffre marque une diminution de 18 %.

Malheureusement, le nombre des accidents mortels est en augmentation, passant de 249 en 1939 à 268 en 1940, soit, compte tenu du nombre d'heures de travail, une augmentation de 0,80 %.

M. LIARD. - Je crois devoir insister auprès du Directeur Général pour que l'étude en cours, au sujet du rétablissement éventuel des délégués à la sécurité et qui, je crois, est actuellement en instance au Secrétariat d'Etat aux Communications, reçoive enfin une solution. Il y a près d'un an que ce rétablissement est à l'étude et il y aurait intérêt, du point de vue de la prévention des accidents du travail, à ce qu'on aboutisse le plus tôt possible.

M. LE PRÉSIDENT. - Il n'y a pas d'autres observations ?

Le Conseil approuve le Rapport qui lui est soumis. Ce Rapport sera adressé à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 24 décembre 1941

VII - Rapport annuel sur les accidents du travail
en 1940

Pos.,

fixer Voies et de la voie. L'ensemble des accidents
qui ont eu lieu.

adopté

20 Décembre 1941

Le Directeur Général

R A P P O R T

au Conseil d'Administration.

Rapport annuel sur les accidents du travail survenus en 1940 au Personnel de la S.N.C.F. à adresser au Secrétariat d'Etat aux Communications.

La S.N.C.F. doit adresser, chaque année, au Secrétariat d'Etat aux Communications un rapport concernant les accidents du travail survenus à son personnel pendant l'exercice précédent.

En conséquence, le rapport ci-joint relatif à l'exercice 1940 est soumis à l'approbation du Conseil d'Administration.

Ce Rapport comprend deux parties :

Première Partie.

Mesures de nature à éviter les accidents du travail ou à en atténuer les conséquences.

Les événements de 1940 ont profondément troublé les études entreprises en faveur de la Sécurité du Personnel ainsi que la réalisation des décisions prises.

Cependant, l'unification de l'organisation relative à la prévention des accidents du travail a été prolongée dans les Services de l'Exploitation jusqu'aux Arrondissements, par la création de commissions ainsi que d'agents spécialisés et, dans les établissements importants des Services du Matériel et de la Traction, par l'institution de chefs de sécurité et de conseils de sécurité. Le tableau synoptique ORG de la page 2 du Rapport donne le schéma de l'organisation actuelle relative à la Sécurité du Personnel de la S.N.C.F. et bien adapté, semble-t-il, à la structure de chacun des grands Services et à la nature de leurs travaux.

Si la sélection du personnel a été entravée par les événements, par contre l'instruction du personnel a pu être intensifiée par la remise de brochures illustrées aux nouveaux embauchés. Des commentaires ont accompagné cette distribution indépendamment des causeries et des démonstrations pratiques faites pour l'ensemble du personnel d'exécution.

Parmi les plus importantes des autres mesures étudiées ou mises en application en 1940 figurent :

- l'amélioration et l'extension des pistes de pleine voie et des itinéraires pour la circulation du personnel,
- l'amélioration des conditions de travail des caleurs dans les gares de triage,
- les mesures propres à assurer la protection des soudeurs et des découpeurs au chalumeau,
- la mise au rebut des câbles et élingues en chanvre ou en acier qui ne peuvent être réparés par des industriels spécialistes,
- la création d'écoles de manutention dans les Services V.B.

D'autre part, l'instruction du personnel sur les soins à donner aux blessés, l'amélioration et l'extension des moyens de secours ont été suivies dans toute la mesure du possible, malgré la dislocation de certaines équipes de secouristes et la disparition ou l'utilisation de matériel de secours pendant l'exode.

Il y a enfin lieu de signaler l'effort tout spécial fait pour utiliser les agents légèrement blessés en service atténué. Indépendamment de la meilleure surveillance des blessures qui en résulte, il a été possible de récupérer une somme de travail très importante du point de vue de la défense nationale : en un trimestre les Services M.T. ont pu ainsi obtenir un appoint de 21.000 journées d'agents.

Deuxième partie.

Renseignements statistiques relatifs aux accidents du travail survenus en 1940.

Pour un effectif de personnel voisin de 400.000 agents, le nombre total des accidents du travail survenus en 1940 a été de 35.156, (soit environ 9.000 accidents par 100.000 agents) nombre en diminution de 3.069 unités par rapport au nombre correspondant de 1939. Si l'on tient compte de l'accroissement d'environ 22 % de la durée du travail en 1940 par rapport à celle de 1939, ce nombre d'accidents rapporté au nombre d'heures de travail a diminué de plus de 15%.

Par contre, le nombre des accidents mortels du travail survenus en 1940 a été de 365 (soit environ 66 accidents mortels pour 100.000 agents) au lieu de 249 en 1939, nombre en augmentation de 23 unités, c'est-à-dire que rapporté au nombre d'heures de travail, il a subi une augmentation de 0,80 %. Cependant, malgré les circonstances défavorables, cette fréquence est inférieure à la valeur minima enregistrée pendant la période de 1933 à 1938 qui a précédé les années de guerre, tandis que la fréquence des accidents de toute gravité est elle aussi inférieure au minimum constaté en 1936 pour la période de 1933 à 1939.

L'importance de ces améliorations souligne l'intérêt de poursuivre et de développer l'action de la prévention des accidents du personnel dont les résultats sont particulièrement importants du point de vue social et si favorables également aux intérêts de la Société Nationale.

P^r Le Directeur Général,
LECLERC du SABLON.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS



SÉCURITÉ DU TRAVAIL

RAPPORT

relatif aux

Accidents du Travail

*survenus en 1940
au Personnel de la S.N.C.F.*



	Pages
C ₁ - Mesures intéressant plus particulièrement le Service de l'Exploitation	14
C ₂ - Mesures intéressant plus particulièrement le Service du Matériel et de la Traction	15
C ₃ - Mesures intéressant plus particulièrement le Service de la Voie et des Bâtiments	15
 Chapitre IV - Mesures prises ou envisagées pour réduire les conséquences des accidents du travail	 16
A - Instruction du personnel sur les soins à donner aux blessés	16
B - Amélioration et extension des moyens de secours	16
C - Pratique du service " atténué "	17
 <u>Deuxième Partie</u>	
 <u>RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES RELATIFS AUX ACCIDENTS DU TRAVAIL SURVENUS EN 1940</u>	
 Chapitre V - Généralités	 21
 Chapitre VI- Les accidents survenus en 1940 considérés du point de vue de leurs conséquences au regard des victimes	 22
A - Accidents de toute gravité	23
B - Accidents mortels	26
 Chapitre VII - Les accidents survenus en 1940 considérés du point de vue de leurs circonstances	 28
A - Accidents de toute gravité	28
A ₁ - Considérations concernant l'ensemble du personnel des Services régionaux et l'ensemble de chacun des 3 grands Services	28
A ₂ - Classement des grands Services régionaux d'après les fréquences relatives aux circonstances des accidents du travail de toute gravité	33
B - Accidents mortels	38
B ₁ - Généralités	38
B ₂ - Commentaires relatifs aux circonstances des accidents mortels les plus fréquents ou d'accidents typiques	38
B ₃ - Accidents mortels consécutifs à des faits de guerre	43

.....

	Pages
 Chapitre VIII - Les accidents survenus en 1940 aux ouvriers d'entreprise	 44
 Conclusions	 45
 <u>TABLEAUX ET GRAPHIQUES</u>	
 Tableau ORG - Organismes chargés de la sécurité du personnel de la S.N.C.F.	 2
 Tableau PSY - Examens subis dans les laboratoires psychotechniques	 4
 Tableau S.At- Service atténué	 18
 Tableau A - Comparaison des nombres des accidents du travail survenus en 1940 par rapport à ceux des accidents survenus en 1939	 24
 Graphique FT ₁ - Variations annuelles de la fréquence des accidents du travail de toute gravité (Années 1933 à 1940)	 25
 Graphique FT ₂ - Variations annuelles de la fréquence des accidents mortels du travail (Années 1933 à 1940)	 27
 Graphiques V ₁ - Variations des nombres des accidents par million d'heures de travail (T) pour chacune des 18 circonstances de la Classification ministérielle (Années 1937 à 1940)	 29
V ₁ - Ensemble des Services régionaux	29
V ₂ - Services de l'Exploitation	30
V ₃ - Services du Matériel et de la Traction	31
V ₄ - Service de la Voie et des Bâtiments	32
 Tableaux de classement des Services régionaux d'après les circonstances des accidents (Années 1934 à 1940)	
CL.EX Services de l'Exploitation	34
Cl.MT Services du Matériel et de la Traction	35
Cl.VB Services de la Voie et des Bâtiments	36
 Tableau M - Classement des accidents mortels du travail survenus en 1940 d'après les circonstances	 39

Annexe I

Tableau T ₁	- Classement des accidents du travail suivant leurs conséquences au regard des victimes	46
------------------------	---	----

Annexe II

Tableau T ₂	- Classification des accidents du travail par circonstances	48
------------------------	---	----

Annexe III

Tableau T ₃	- Accidents du travail survenus en 1940 à des ouvriers d'entreprise	51
------------------------	---	----

Les événements survenus en 1940 ont profondément troublé les études entreprises par les Commissions de la sécurité du travail ou par les Régions en faveur de la prévention des accidents, ainsi que la réalisation des décisions prises.

En particulier, les destructions, l'abandon des lignes de certaines Régions, les difficultés de la reprise de l'exploitation et la rareté croissante de certaines matières premières ont freiné l'exécution de projets tels que ceux relatifs à l'amélioration des pistes et des itinéraires, à l'approvisionnement de vêtements de protection, etc... Toutes ces questions ont été ou seront reprises dès que possible.

D'autre part, l'éducation du personnel a été aussi très gênée. Pendant plusieurs mois, les Inspecteurs de la sécurité du travail n'ont pu remplir complètement leur rôle dans la zone libre ou dans la zone interdite du fait de l'obtention difficile des autorisations nécessaires au franchissement de la ligne de démarcation ou de la ligne Nord-Est (1).

Malgré les difficultés rencontrées le souci de la prévention s'im- plante de plus en plus, à la fois dans l'esprit du personnel d'exécution et dans celui du personnel dirigeant. Tout naturellement, afin de mieux coordonner les efforts des uns et des autres, la S.N.C.F. a poursuivi l'unification de l'organisation relative à la prévention des accidents du travail. Limitée, jusqu'à la fin de l'année 1939, aux échelons des Services centraux et régionaux, cette unification s'est prolongée dans les Services de l'Exploitation jusqu'aux Arrondissements, par la création de commissions et d'agents spécialisés et, dans les Services du Matériel et de la Traction, par l'institution de chefs de sécurité et de conseils de sécurité dans les établissements importants.

Le tableau ORG ci-joint (page 2) complète et remplace la partie du tableau synoptique annexé au rapport annuel concernant l'exercice 1938 et relative aux organismes chargés de la sécurité du personnel de la S.N.C.F. On y voit que l'unification se poursuit méthodiquement des échelons supérieurs vers les échelons d'exécution, en tenant compte de la structure de chacun des grands Services et de la nature de leurs travaux (2).

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 survenus en 1940.

(1) - Par la suite ces difficultés ont été résolues.

(2) - En raison de la dispersion du personnel des Services de la Voie et des Bâti- ments, il n'est pas envisagé de développer jusqu'à l'échelon de l'Arrondisse- ment ou à un échelon inférieur l'organisation unifiée. Il appartient au per- sonnel d'inspection et de contrôle, ainsi qu'aux Chefs d'Arrondissement et à leurs adjoints, de s'occuper des questions de prévention au cours de leurs tournées; ils peuvent ainsi toucher le personnel très dispersé, mieux que ne le ferait un agent de l'Arrondissement spécialisé dans ces questions.

I - Direction Centraux et Services Centraux	1	COMMISSION SUPERIEURE DE LA SECURITE DU TRAVAIL (Réunions à la demande) composée de : M. le Directeur Général Adjoint (Président), M.M. les Directeurs des Services Centraux M, T, V, P et M. le Chef de la 2ème Division du Service Central du Personnel		
	II - Services Centraux et Régionaux	2	COMMISSIONS CENTRALES DE LA SECURITE DU TRAVAIL M, T, V (Réunions mensuelles) de 8 Membres chacune, présidées respectivement par M.M. les Directeurs des Services Centraux M, T, V.	
III - Régions	3	1 TRINOME DE LA SECURITE DU TRAVAIL par Région groupant les Inspecteurs de la Sécurité du Travail de chacun des 3 grands Services (Doit effectuer une tournée par mois, au minimum).		
	4	Grand Service Régional	A	Exploitation 1 Inspecteur de la Sécurité du Travail appartenant à la Division du Service Général (Division G), 4ème Section. Le Chef de la Divi- sion G réunit périodiquement les agents spécialisés des Arrondis- sements
			B	Matériel et Traction 1 Inspecteur de la Sécurité du Travail appartenant à la Subdi- vision pa du Service Général
5	Arrondissement	A	Commission d'Arrondissement : (Réunions trimestrielles, au moins) Chef d'Arrondissement 1 Inspecteur du mouvement 1 Inspecteur des trains 1 chef de gare 1 chef de groupe ou agent spécia- lisé du siège de l'Arrondissement	
		B	La note Générale MT Affaires Générales N° 4 A4 du 16 mars 1940 spécifie que le <u>Chief d'Arrondis- sement est le Chef de la Sécurité</u> dans sa Circonscription et qu'il suit personnellement les questions de sécurité du travail	
6	Etablissement	A	B	C
			1° - Le Chef de l'Etablis- sement, secondé, si ce dernier com- porte plus de 200 agents, par un Chef de Sécurité. 2° - Conseil local de sécu- rité (dans les Etablissements de plus de 200 agents) (Réunion au début de chaque se- maine de sécurité, ou tous les six mois) Il comprend : - le Chef d'Etablissement, Pré- sident, - le Chef de sécurité, - le Chef de l'Ecole d'appren- tissage (le cas échéant), - un représentant de la maîtrise de chacune des professions prin- cipales de l'Etablissement, - des agents d'exécution apparte- nant aux principales professions (ils sont changés tous les six mois, par moitié).	

PREMIERE PARTIE

MESURES DE NATURE A EVITER LES ACCIDENTS DU TRAVAIL
OU A EN ATTENUER LES CONSEQUENCES

CHAPITRE I.

SELECTION ET INSTRUCTION DU PERSONNEL

A - Sélection du Personnel

Au cours de l'année 1940 et en plus des examens médicaux subis en
vue de l'admission ou à titre de contrôle périodique de l'aptitude des
agents déjà en fonctions, pour leur maintien dans l'emploi, la sélection
psychotechnique a été continuée malgré les conditions défavorables dues
aux événements.

Le Laboratoire de La Chapelle, fermé le 1er Septembre 1939, a repris
son activité le 15 Janvier 1940.

Le Laboratoire de Viroflay, de son côté, a étendu le champ de son
activité par l'utilisation d'un wagon-laboratoire spécialement aménagé pour
l'examen sur place de certaines catégories d'agents en province (1).

Au retour de l'évacuation, la décision a été prise d'unifier les
méthodes des deux laboratoires.

Toutefois, la suspension d'activité du Laboratoire de Viroflay, à
partir du 6 Décembre 1940, du fait de la réquisition des locaux de ce labo-
ratoire par l'armée d'occupation, est de nature à réduire sensiblement son
activité au cours de l'année 1941.

Le tableau PSY ci-joint (page 4) indique pour chaque emploi et pour
chacune des Régions le nombre des agents de la S.N.C.F. ou des candidats à
certains emplois, examinés respectivement par chacun des Laboratoires de
La Chapelle et de Viroflay. Ces examens ont conduit à éliminer ou à écarter
de certains emplois 288 agents sur 1.688 examinés, soit 17 % de ceux-ci.

Au cours de l'année 1940, le Laboratoire de La Chapelle a examiné
pour la première fois les candidats apprentis en province pour les Régions
du Nord et de l'Est.

Du fait des événements, les examens d'agents fréquemment blessés
n'ont pas été très nombreux au cours de l'année 1940 : les examens de ce
genre dont l'importance et l'intérêt ne sont plus à souligner seront repris
activement au cours de l'année 1941.

.....

(1) En dehors de la sélection des agents de la S.N.C.F., les Laboratoires de La
Chapelle et de Viroflay travaillèrent jusqu'au 10 Juin 1940 pour les besoins de
la Défense Nationale : apprentis, ouvrières d'usines et aviateurs (à Viroflay).

EXAMENS SUBIS DANS LES LABORATOIRES PSYCHOTECHNIQUES

Agents examinés de la Région	Paris-La Chapelle				Viroflay				
	Nord.	Est	S.E.	TOTAL	Est	Ouest	S.O.	S.E.	TOTAL
I - PERSONNEL SELECTIONNE									
A - EXPLOITATION									
Elèves bureau							10		10
Auxiliaires mineurs						+	+	+	319 ⁽¹⁾
Candidats aiguilleurs			267	267					
Aiguilleurs						60			60
B - MATERIEL ET TRACTION									
Examens d'embauchage (mineurs manoeuvres)	395	76		471					
Candidats apprentis	73 ⁽²⁾	36 ⁽³⁾		109					
Apprentis					+	+	+	+	154 ⁽⁴⁾
Conducteurs d'autorails		43		43				13	13
Conducteurs électriciens						1			1
Personnel de conduite ayant causé des accidents	3			3					
Soudeurs					27	3	63	17	110
C - VOIE ET BATIMENTS									
Candidats apprentis	46	79		125					
D - DIVERS									
	3			3					
TOTAL DE I	520	234	267	1021	27	64	73	30	667
					+	+	+	+	
II - GROUPES D'ETUDES									
A - EXPLOITATION									
Hommes d'équipe	54			54					
B - MATERIEL ET TRACTION									
Conducteurs de grue à combustible		40		40					
TOTAL DE II	54	40		94					-
TOTAL GENERAL	574	274	267	1115	27	64	73	30	667
					+	+	+	+	
TOTAL POUR L'ENSEMBLE DE LA S.N.C.F.				1782					

EXAMENS COLLECTIFS :

PARIS-LA CHAPELLE

(2) 568

(3) 876

1144

VIROFLAY

(1) 117

(4) 1652

1769

ENSEMBLE

2913

Par contre, une nouvelle catégorie d'agents, celle des conducteurs de grues à combustibles, a été examinée en vue de la détermination des tests à utiliser : la bonne conduite de tels engins demande, en effet, certaines qualités dont l'attention et la précision ne sont pas les moindres et dont l'absence ou l'altération risque de provoquer des accidents graves.

Il y a lieu, enfin, de signaler que depuis le mois de juin 1940 l'application de la psychotechnique a été étendue à l'admission des conducteurs de véhicules automobiles et à la vérification de leur aptitude physique au cours de leur carrière, indépendamment des examens médicaux auxquels ces agents sont désormais soumis dans les mêmes conditions que le personnel tenant un emploi dit "de sécurité".

B - INSTRUCTION DU PERSONNEL

L'importance capitale de l'instruction du personnel en matière de sécurité du travail n'est plus à démontrer. Aussi l'action entreprise à cet égard au cours des années précédentes a-t-elle été accentuée en 1940.

Il fallait non seulement mettre en garde le personnel déjà en service contre les risques supplémentaires de blessures résultant de l'état de guerre, mais aussi armer contre l'accident du travail les nouveaux embauchés, les retraités rappelés et les agents détachés d'un service dans un autre, le personnel de ces deux dernières catégories ayant perdu ou non encore acquis l'entraînement professionnel indispensable.

L'appel à "l'esprit de sécurité" était d'autant plus nécessaire qu'il fallait aussi combattre l'idée néfaste du peu d'importance des accidents du travail au regard des nombreuses blessures autrement graves que pouvaient subir les combattants ou même le personnel de la S.N.C.F. pendant son service. Il importait donc de convaincre les agents de la nécessité d'empêcher que les conséquences d'accidents du travail évitables s'ajoutent à celles des blessures causées par la guerre et dont il n'était pas toujours possible de se préserver.

Parmi les moyens mis en oeuvre en 1940 pour faire naître et développer "l'esprit de sécurité" chez le personnel, nous retiendrons ici :

- 1°- la distribution généralisée aux nouveaux embauchés de brochures illustrées relatives à la prévention des accidents du travail et les commentaires des prescriptions contenues dans ces brochures faits par les gradés locaux;
- 2°- les causeries en salle ou sur le terrain ainsi que les démonstrations pratiques faites par les Inspecteurs de la sécurité du travail ou les agents spécialisés des arrondissements de l'Exploitation ou les gradés locaux;
- 3°- les leçons sur la sécurité du travail faites dans les écoles d'apprentissage ou dans les écoles de perfectionnement et souvent suivies de questions posées aux examens;

- 4°- la semaine de sécurité du 4 au 12 mars 1940 (1) commune aux trois grands Services de l'ensemble de la S.N.C.F. Son heureuse action s'est ajoutée à celle des semaines échelonnées sur le semestre organisées par les établissements des Services du Matériel et de la Traction (2).
- 5°- l'apposition d'affiches imprimées :
- a) affiches-slogans hebdomadaires des Services M.T. (45 slogans ont été retenus);
 - b) affiches-slogans trimestrielles s'appliquant à l'ensemble des Services;
 - c) affiches trimestrielles ou semestrielles relatives aux circonstances dans lesquelles certains accidents mortels graves ou typiques se sont produits;
 - d) affiches trimestrielles donnant le classement des Etablissements d'après leur taux de fréquence (Service M.T.);
- 6°- l'affichage d'images extraites de la brochure illustrée relative à la sécurité du travail, choisies parmi les plus suggestives;
- 7°- la distribution de tracts;
- 8°- la distribution de calendriers de sécurité : chaque agent du service actif a reçu un calendrier illustré comportant des conseils de sécurité se rapportant à ses fonctions (6 modèles ont été réalisés);
- 9°- la constitution d'équipes de moniteurs dans chaque Arrondissement de l'Exploitation d'une Région pour apprendre au personnel la pratique correcte de l'enrayage (3).

-
- (1) La semaine du 2ème semestre de 1940 n'a pu être organisée en raison des événements.
- (2) Le Service M.T. d'une Région a établi pour la semaine de sécurité un texte type de conférence destiné à faciliter la tâche des dirigeants locaux et rendre les conférences aussi vivantes que possible.
Le Service M.T. d'une autre Région a profité de la semaine de sécurité du 4 au 10 mars pour faire projeter un film relatif à l'utilisation des machines-outils et le film de la Compagnie du Chemin de fer métropolitain de Paris concernant les accidents dans les ateliers et la circulation sur les voies ferrées.
- (3) La création d'écoles de manutention pour les agents des Services de la Voie et des Bâtiments a été étudiée dès le début de 1940, mais n'a pu être réalisée pendant cette année à cause des événements. De telles écoles avaient déjà fonctionné lors des embauchages importants de 1937.

CHAPITRE II

QUESTIONS ETUDIÉES.

Les travaux des Commissions de la sécurité du travail interrompus par les événements des mois de mai et juin 1940 ont repris en Septembre et octobre. Les questions étudiées dont l'importance est la plus marquée sont indiquées ci-après :

A - QUESTIONS COMMUNES A PLUSIEURS GRANDS SERVICES

1°- Circulation dans l'enceinte du Chemin de fer.

Une campagne active de création et d'amélioration des pistes de pleine voie et des itinéraires de gares a été menée. De même on s'est attaché à réduire, dans toute la mesure du possible, les risques d'accidents créés par l'obscurcissement des lumières en repérant les obstacles, en dégagant les voies et les entrevoies. En particulier, le comblement des fosses à piquer le feu a été décidé, chaque fois qu'il ne risque pas de gêner le Service de la Traction.

2°- Organisation d'une semaine de sécurité, pendant le premier semestre de 1940.

(Pour mémoire : voir Chapitre I-B)

3°- Affiches-slogans trimestrielles.

(Voir le Chapitre II-B, 5° b)

4°- Calendriers de sécurité.

(Pour mémoire : voir le Chapitre II-B, 8°)

5°- Fiche unifiée d'accident du travail et instruction relative à son établissement.

Une fiche d'accident du travail d'un modèle unifié et l'instruction relative à son établissement ont été étudiées.

Cette fiche, utilisée à partir du 1er janvier 1941, marque une deuxième phase de l'unification des statistiques, la première correspondant à l'usage depuis le 1er janvier 1940 d'une classification unifiée des circonstances des accidents et à l'établissement de deux types de statistiques mensuelles relatives l'une aux circonstances, l'autre aux conséquences des accidents.

6°- Freinage automatique des cabestans.

L'étude des circonstances d'accidents survenus à l'occasion de manœuvres au cabestan a été faite en vue de documenter la Commission temporaire chargée d'examiner l'utilité d'un frein automatique.

B - QUESTIONS INTERESSANT PLUS PARTICULIEREMENT
UN SEUL SERVICE.

7°- (EX) Complément d'organisation du Service de prévention des accidents du travail à l'Exploitation.

(Pour mémoire : Voir Introduction).

8°- (EX) Amélioration des conditions de travail des caleurs dans les gares de triage.

La mise en oeuvre des améliorations indiquées ci-après a été décidée, dans la mesure compatible avec la situation générale :

- éclairage des têtes de faisceau, à condition d'éviter les reflets,
- suppression du plus grand nombre possible d'obstacles et peinture en blanc de ceux qui doivent subsister,
- utilisation de rails d'évitement des sabots d'enrayage,
- installation éventuelle de haut-parleurs.

9°- (EX) Adoption de quatre types de gants, respectivement spécialisés à :

- la manutention des caisses présentant des aspérités,
- la manutention des pièces coupantes, fers bruts de coulage, etc.,
- la manipulation des boyaux de chauffage et aux manoeuvres au cabestan,
- au potassage et à la désinfection.

10°- (EX) Adoption de 7 modèles d'écriteaux-pancartes de prévention, en tôle émaillée ou fibro-ciment avec peinture émail, comportant des inscriptions très brèves et très lisibles rappelant au personnel les précautions essentielles qu'il doit observer telles que : "Ne stationnez pas inutilement sur les voies" etc.

11°- (EX) Affiches illustrées : 14 modèles d'affiches illustrées sont retenus pour l'ensemble des Services de l'Exploitation, après examen des affiches éditées par les anciens Réseaux ou certaines Régions et de modèles nouveaux.

12°- (MT) Complément d'organisation de la prévention des accidents du travail dans les Services du Matériel et de la Traction (pour mémoire : voir Introduction).

13°- (MT) Précautions à prendre en raison des risques créés par la réduction de l'éclairage.

- révision des conditions du camouflage des lumières pour améliorer l'éclairage des voies des dépôts;

- utilisation de lampes à pétrole à feu clignotant pour signaler les fosses à piquer le feu des dépôts et surtout les fosses noyées.

14°- (MT) Lutte contre l'incendie :

Expériences d'extinction de feux; mise en garde du personnel contre le danger de l'emploi dans les espaces clos d'extincteurs au tétrachlorure de carbone ou au bromure de méthyle.

15°- (MT et VB) Préparation d'une instruction générale relative aux câbles et élingues en chanvre; d'autre part, mise au rebut des câbles et élingues en chanvre ou en acier usés et réparation de ces appareils par des industriels spécialistes.

16°- (MT) Mise à l'essai d'un nouveau masque à cagoule avec adduction d'air pour la peinture au pistolet.

17°- (MT) Vêtements de protection pour les femmes :

Combinaison, serre-tête, gants.

18°- (MT) Mise à l'essai de dispositifs de retenue de bouterolles pour marteaux pneumatiques.

19°- (MT) Précautions à prendre contre le gel des soupapes hydrauliques des postes oxyacétyléniques.

20°- (MT) Adoption de 45 affiches-slogans dont chacune doit être apposée pendant une semaine dans un ordre déterminé (voir Chapitre I. B, 5°, a).

21°- (MT) Mise en service d'un registre de sécurité dans chaque établissement du Service M.T., sur lequel sont notés :

- a) les anomalies relevées et les améliorations qui en découlent;
- b) les remarques faites aux agents qui enfreignent les consignes de sécurité ou travaillent dans de mauvaises conditions ainsi que, le cas échéant, les punitions infligées;
- c) les suggestions relatives à la sécurité, la suite donnée et la date de réalisation, s'il y a lieu;
- d) les accidents ayant ou non entraîné une interruption de service. Les responsabilités encourues, les mesures prises ou envisagées et, le cas échéant, les punitions infligées aux blessés ou aux gradés sont indiquées sur le registre.

22°- (V) Préparation d'une instruction relative à la protection des ouvriers d'entreprise pendant leur circulation, leur stationnement et leur travail dans les emprises du Chemin de fer (1).

23°- (V) Création d'écoles de manutention (Voir Chapitre I.B, 9°, page 8).

24°- (V) L'unification de l'outillage à main de manutention commencée en 1939 a été activement poursuivie.

25°- (V) Organisation de centres de réparation d'outillage pour obtenir une réparation systématique et rationnelle de l'outillage des brigades de la voie et des ouvriers de métier.

26°- (V) Organisation de la remise aux agents d'outils en bon état, en échange des outils avariés.

27°- (V) Réparation des outils spéciaux tels que : crics, lampes à souder, etc. afin d'éliminer les risques que pourraient créer les réparations de fortune faites par les usagers eux-mêmes.

28°- (V) Deux types de lunettes pour cantonnier sont étudiés, l'un pour les régions tempérées, l'autre pour les régions chaudes et humides.

(Les règles de remise des lunettes sont unifiées).

29°- (V) Utilisation de gants pour le débroussaillage et la taille des haies.

30°- (V) Instruction pour la vérification, la modification ou l'installation de certains dispositifs de sécurité sur les installations existantes (câbles de caténaires, berceaux de protection des signaux, etc.).

31°- (V) Des instructions ont été données au sujet :

- du mode d'entraînement des sectionneurs des sous-stations,
- des précautions à prendre pour l'utilisation de l'air comprimé,
- de la respiration artificielle,
- de l'état hygrométrique des sous-stations.

(1) - Cette instruction est analogue à celle concernant le personnel de la S.N.C.F. mise en vigueur en Août 1939.

CHAPITRE III

MESURES PRISES, ESSAYÉES ou PREVUES pour AMÉLIORER les INSTALLATIONS FIXES, L'OUTILLAGE et le MATÉRIEL ROULANT .

De leur propre initiative ou à la suite des études faites par les Commissions de la sécurité du travail, les Régions ont pris, essayé ou prévu certaines mesures de nature à accroître la sécurité du personnel pendant son activité professionnelle. Celles qui présentent le plus d'intérêt sont indiquées ci-après et en regard. En marge, sont inscrits les numéros de celles des 18 rubriques de la classification ministérielle des circonstances des accidents du travail correspondant à la nature des accidents que ces mesures sont susceptibles d'éviter. Le signe + indique qu'il s'agit de mesures qui n'avaient encore été appliquées nulle part à la S.N.C.F.

- A -

MESURES DONT LA GÉNÉRALISATION A ÉTÉ EFFECTUÉE, POURSUIVIE ou PREVUE.

A₁ - Mesures communes à plusieurs grands Services.

- 2 et 8 - Peinture en blanc des sabots d'enrayage.
- 3 et 8 - Amélioration des pistes et de leur signalement.
- 3 et 8 - Désignation des pistes cyclables.
- 3 - Installation de lisses au pied des échelles de potences sur lesquelles l'agent en descendant tourne le dos aux trains.
- 3 - Création de refuges sur les passages inférieurs dangereux en raison de leur profil réduit et de leur longueur importante.
- 7 - Installation de "retours" de clôture aux extrémités des garde-corps de tous les passages inférieurs.
- 7 - Modification des transmissions par fil traversant l'échelle des mâts combinés.
- 8 - Peinture en blanc des obstacles bas.
- 8 - Installation de rideaux avertisseurs.
- 8 - Pose de lisses en bois, peintes en blanc, à l'entrée des tranchées.
- 8 - Eclairage des fosses à piquer non comblées par des lanternes occultées.
- 8 - Comblement des fosses à piquer dont l'utilisation s'avère nulle ou insuffisante.
- 8 - Enlèvement des fils de transmission de signaux, reconnus dangereux, et mise en canalisation souterraine.
- 18 - Création d'un deuxième accès aux abris qui n'en comportaient qu'un seul.

A₂ - Mesures intéressant plus particulièrement le Service de l'Exploitation

- 2 - Installation de haut-parleurs dans les triages importants.
- 2 - Suppression des crochets métalliques des câbles de cabestan.
- 3 - Port de bourgerons blancs par les agents chargés du graissage des aiguilles sur les voies fréquentées.
- 8 et 9 - Utilisation de sable de clain par temps humide, sur certains quais de manutention, pour éviter les glissades.
- 9 - Emploi de divers types de gants de protection :
pour la manutention de paniers de fleurs en bambou refendu
pour la manutention de caisses avec aspérités.
- 9 - Port de manique en cuir pour la manutention des pièces coupantes.
- 9 - Adjonction d'une 4^{ème} roue aux chariots à 3 roues affectés au transport de tubes, en vue d'augmenter leur stabilité.

A₃ - Mesures intéressant plus particulièrement le Service du Matériel et de la Traction

- 3 et 8 - Amélioration de l'éclairage des dépôts (voies de classement, en particulier) compte tenu des exigences de la défense passive.
- 3 et 6 + Peinture en blanc des disques de tampons et des extrémités des traverses d'attelage pour augmenter la visibilité des machines et tenders pendant la nuit.
- 7 - Installation de rampes de sécurité pour travailler sur les plateformes arrière des locomotives désaccouplées au cours du levage.
- 7 - Rampes de sécurité mobiles pour appareils permettant l'entretien et la réparation des toitures des voitures et des wagons.
- 7 - Application de taquets de limite de course aux échelles coulissantes.
- 9 + Utilisation de griffes spéciales pour la manutention des barres d'acier, des profilés, etc...
- 9 + Utilisation d'un chariot spécial pour le transport des ressorts de suspension et des bielles.
- 9 + Utilisation d'un chariot spécial à 2 roues facilitant les manutentions des crics et des ressorts de suspension des voitures et wagons.
- 9 et 13 - Distribution de gants de travail.
- 10 - Aménagement de fosses de sécurité, en contrebas de la recette inférieure des monte-charges des quais à combustibles.

- 10 + Installation de barrières dans les recettes inférieures des monte-charges à combustibles des quais mécaniques, interdisant le passage d'une cage dans l'autre.
- 10 + Etablissement de règles pour le versement aux vieilles matières des câbles et élingues en chanvre ou en acier en mauvais état.
- 10 + Suppression des marchepieds aux extrémités des grues roulantes afin d'éliminer les risques de serrage entre le contrepoids et la plateforme des grues.
- 14 - Amélioration de la protection des machines-outils, en général. En particulier :
- application aux toupies d'un protecteur du type suisse;
- application d'un protecteur aux grosses scies circulaires;
- application d'un protecteur aux scies à ruban;
+ application d'un dispositif de sécurité aux scies alternatives.
- 16 + Mise à la disposition des mécaniciens de boîtes spéciales renfermant la réserve de carbure nécessaire aux lampes à acétylène des locomotives à vapeur.
- 16 - Application de mesures propres à assurer la protection des soudeurs et découpeurs au chalumeau.
- 18 - Mesures à prendre contre le gel des soupapes hydrauliques des postes acétyléniques.

A⁴ - Mesures intéressant plus particulièrement le Service de la Voie et des Bâtiments

- 3 - Emploi du jalon-garage.
- 7 + Application de lanières antidérapantes ou de chevrons en lattes de bois sur les marchepieds des draisines.
- 7 + Installation d'un escalier extensible d'accès aux wagons-ateliers dont les marches sont toujours horizontales quelle que soit la hauteur du plancher du wagon par rapport au sol. On évite ainsi les chutes par glissade.
- 11 - Emploi de lunettes de protection.
- 13 - Emploi de moufles pour les travaux de débroussaillage et de taille des haies.

MESURES MISES A L'ESSAI EN VUE DE LEUR GENERALISATION

B₁ - Mesures intéressant plus particulièrement le Service de l'Exploitation

- 3 et 8 + Essai d'un dispositif d'éclairage au moyen de lanternes à acétylène occultées destiné à rendre visible l'extrémité des lames des chariots transbordeurs.
- 3 - Utilisation de la cale porte-drapeau par les graisseurs d'aiguilles.
- 4 + Essai de crochets garde-corps pour portes de certains fourgons.
- 5 + Essai de taquets d'arrêt pour empêcher la fermeture intempestive des portes de fourgons.
- 16 + Essais de gants en caoutchouc à utiliser par les agents chargés du potasage et de la désinfection.

B₂ - Mesures intéressant plus particulièrement le Service du Matériel et de la Traction

- 8 + Modification des armatures métalliques protégeant les fosses mouillées à scories de certains dépôts.
- 8 + Signalement, au moyen de lampes à pétrole à feu clignotant, des points dangereux pour la circulation du personnel la nuit.
- 10 + Montage d'un dispositif limitant la levée des bennes des grues à combustibles afin d'éviter la rupture des câbles.
- 10 - Remplacement de l'éclairage à l'acétylène des grues à combustibles par l'éclairage électrique obtenu au moyen de groupes turbogénérateurs.
- 13 + Application d'un fourreau pour le rangement du crochet sur certains tenders afin d'éviter des heurts et l'engagement du gabarit.

B₃ - Mesures intéressant plus particulièrement le Service de la Voie et des Bâtiments

- 13 - Essai de gants pour la taille des haies, le débroussaillage et l'essartage des talus.

MESURES PRISES, ESSAYEES OU PREVUES MAIS DONT LA GENERALISATION N'EST PAS ACTUELLEMENT ENVISAGEE

C₁ - Mesures intéressant plus particulièrement le Service de l'Exploitation

- 2 + Expérimentation d'un crochet permettant de placer ou de déplacer le sabot-frein.
- 3 + Protège-tibias pour les cabestaniers.

- 3 - Port de bourgerons blancs par les agents chargés du graissage des aiguilles dans les zones très fréquentées.
- 8 + Comblement du chemin de roulement de certains chariots transbordeurs afin de mettre le sol à niveau des rails transversaux.
- 9 - Essai de crochets pour faciliter la manutention des paniers de viande.

C₂ - Mesures intéressant plus particulièrement le Service du Matériel et de la Traction

- 7 + Dispositif de protection destiné à éviter les chutes des ouvriers peintres travaillant sur la toiture des voitures.
- 7 - Installation de plateforme avec rampe de sécurité sur les élévateurs-culbuteurs permettant le vidage complet des bennes à combustibles sans monter sur les tenders.
- 8 + Essai de lampes de signalisation à feu clignotant aux extrémités des fosses à piquer.
- 10 + Dispositif évitant les projections de combustibles hors des tenders, au cours des chargements.
- 10 + Mise en service d'un balancier de levage coudé pour la manoeuvre des essieux coudés.
- 10 + Essai d'un crochet double appliqué aux ponts roulants pour la manutention des cylindres.
- 11 et 16 + Essai d'un nouveau masque à cagoule avec adduction d'air pour les sableurs.
+ Masque à cagoule avec adduction d'air pour la peinture au pistolet.
- 14 - Essais de dispositifs de retenue de bouterolles pour marteaux pneumatiques.
- 14 + Création d'outillages spéciaux pour le démontage des mandrins et plateaux de tours, facilitant le travail des tourneurs et supprimant toute chance d'accident au cours de cette opération.
- 17 - Utilisation de jetons "courant coupé voie X" pour éviter les accidents provoqués par le courant électrique de traction aux agents occupés à la vérification ou à la réparation des machines électriques.

C₃ - Mesures intéressant plus particulièrement le Service de la Voie et des Bâtiments

- 13 - Essai de gants en cuir souple pour la taille des haies, le débroussaillage et l'essartage des talus.

CHAPITRE IV

MESURES PRISES OU ENVISAGEES POUR REDUIRE LES CONSEQUENCES DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

A - Instruction du personnel sur les soins à donner aux blessés.

La formation de secouristes prévue pour l'ensemble de la S.N.C.F. n'a pu être réalisée en raison des circonstances. Dès l'Armistice, quelques Régions ont entrepris la réorganisation de leurs équipes de secouristes bouleversées, en particulier, par les départs aux Armées et l'exode. Certaines en ont profité pour augmenter le nombre des centres de secouristes(1).

Le Service V.B. d'une Région a développé l'instruction du personnel au point d'avoir au moins, dans chaque équipe, deux agents capables de donner les premiers soins élémentaires. Une telle mesure est d'autant plus précieuse qu'elle intéresse un personnel travaillant dispersé.

Des conférences et des démonstrations pratiques relatives au secours aux électrocutés ont été continuées dans certains centres aux agents dirigeants qui assurent un service sur les lignes électrifiées ou dans des postes électriques importants. Il est prévu, à cet égard, de donner aux secouristes les connaissances nécessaires.

B - Amélioration et extension des moyens de secours.

Les premiers soins à donner à un blessé sont d'une importance primordiale pour son avenir; aussi convient-il de les lui donner au plus tôt, donc le plus près possible. Ceci exige de posséder non seulement un personnel compétent, mais aussi des moyens de secours appropriés : boîtes de secours (types des gares et des trains), boîtes de secours simplifiées à la disposition des secouristes, boîtes ou paquets de pansement individuels remis à certains agents travaillant isolément (2) et loin des autres moyens, brancards. De plus, sur les lignes électrifiées, le personnel dispose d'appareils pour pratiquer mécaniquement la respiration artificielle, en cas d'électrocution (3).

Telle était la dotation des diverses Régions dès le temps de paix, mais, en certains endroits, le matériel de secours a eu à souffrir des événements militaires et il a fallu le reconstituer.

(1) - Au 31 décembre 1940, l'une des Régions comptait 385 secouristes répartis en 105 équipes (60 au Service Ex, 45 au Service M.T.) - Une autre a formé 42 équipes de 10 agents pour la désinfection consécutive à l'emploi des gaz de combat.

(2) - En certains endroits, les agents de la Voie disposent d'un nécessaire pour le traitement immédiat des morsures de serpents venimeux.

(3) - Une seule Région a 221 appareils Panis en service.

Par ailleurs, la Commission Centrale de la Sécurité du Travail V a étudié et mis au point l'unification du matériel de pansement des brigades de la voie dont la réalisation est confiée au Service Médical.

Les agents seront ainsi dotés de pansements pour les blessures moyennes et, de plus, de désinfectants et pansements minimes pour traiter des excoriations souvent génératrices de complications graves quand elles ne sont pas traitées à temps.

C - Pratique du service "atténué".

Les avantages qui découlent de la pratique du Service atténué peuvent se résumer comme suit :

1° - du point de vue humain :

- a) une surveillance plus attentive des blessures car les blessés se trouvant à proximité du cabinet médical peuvent être l'objet de soins plus fréquents que s'ils restaient à leur domicile;
b) l'appoint de travail fourni par les agents utilisés en service atténué n'est pas négligeable (surtout si le travail est bien choisi en fonction de la nature et de la gravité de la blessure).

2° - du point de vue de l'intérêt de la S.N.C.F. et même de celui de la Nation :

La récupération de productivité, intéressante déjà en temps de paix, l'a été davantage encore en temps de guerre pendant laquelle toute récupération de travail ou de matières premières était un devoir impérieux au regard de la défense nationale.

La campagne menée par les Services actifs et le Service Médical a été le plus intense au Service du Matériel et de la Traction où pendant le seul 4ème trimestre de 1940 environ 21.000 journées d'agents (pour plus de 2100 cas) ont été récupérées.

Le tableau Sat ci-joint (page 18) indique les résultats de sondages effectués dans les Services de l'Exploitation et du Matériel et Traction. L'examen de ce tableau fait ressortir que, rapporté au nombre des accidents ayant entraîné une interruption de service de moins de 20 jours, le nombre des cas de service atténué est de 23 % dans les services EX et 75 % dans les Services M.T. Ce pourcentage beaucoup plus élevé s'explique, d'une part, par la campagne dont il a été question ci-dessus et d'autre part par le fait que le nombre des petites blessures est moins élevé au Service de l'Exploitation qu'au Service du Matériel et Traction (1).

(1) - Les derniers renseignements relatifs aux conséquences réelles des blessures datent de 1937:

Table with 3 columns: (1) Nombre d'accidents par 1000 agents, (2) Pourcentage du nombre (1) par rapport au nombre rapporté à 1000 agents des accidents ayant entraîné une incapacité inférieure à 20 jours. Rows include accidents followed by incapacity of 4 days or more and less than 20 days for services EX and MT.

SERVICE ATTENUÉ

RÉGION	Nombre de cas	Nombre de journées de service atténué	Durée moyenne du service atténué par cas	Nombre d'accidents avec interruption de service inférieure à 20 jours et consolidés	Pourcentage du nombre des cas (col. 2) par rapport au nombre de la col. (5)	Nombre des accidents survenus en 1940 suivis d'une incapacité temporaire inférieure à 20 jours et rapporté à 1.000 agents	Pourcentage du nombre de la col. (7) par rapport au nombre des accidents de toutes conséquences et rapporté à 1.000 agents
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Service de l'Exploitation							
(Année 1940 pour E-SO-SE; 4 premiers et 4 derniers mois de 1940 pour N; 1er trimestre 1941 pour O)				(Année 1940)			
E	76(A)	825	12,8(B)	1.626	4,7 % minimum	58,8 maximum	65,6 %
N	386	4.662	12,1 minimum	807	47,8 %	41,8	69,1 % maximum
O	317(A)	4.059	12,8(B)	461	68,8 % maximum	52,3	62,9 %
SO	253	5.210	20,7 maximum	1.291	19,6 %	42,2 minimum	54,3 % minimum
SE	441	6.192	14,1	2.147	20,5 %	48,0	57,4 %
Ensemble	1.473	20.948	13,5	6.332	23,2 %	48,6	60,9 %
Service du Matériel et de la Traction							
(4ème trimestre de 1940)				(Année 1940)			
E	358	3.368	9,4 minimum	511	70,0 %	83,0	69,4 %
N	669	6.394	9,5	896	74,7 %	99,0 maximum	77,2 % maximum
O	468	4.976	10,2	576	81,2 %	73,0	64,5 %
SO	42	824	19,6 maximum	338	12,4 % minimum	61,5 minimum	57,5 minimum
SE	587	5.530	9,7	513	114,4 % maximum	62,4	60,6 %
Ensemble	2.124	21.092	9,9	2.834	74,9 %	75,0	66,1 %

(A) - Le nombre de cas a été calculé en fonction du nombre connu des journées de service atténué et de la durée moyenne (B).

(B) - Durée moyenne par cas prise égale à la moyenne des valeurs pour les Régions du Nord et du Sud-Est.

La durée moyenne du service atténué par cas est plus importante dans les Services EX (13,5 journées) que dans les Services M.T. (9,9 journées) vraisemblablement parce qu'il est plus facile d'utiliser en service atténué un agent des Services EX qu'un agent des Services M.T. où les travaux sa-lissants ou de force sont plus nombreux qu'aux Services EX et ne permettent pas, à cause des risques d'infection ou de réouverture des plaies, une reprise de travail avant que la blessure soit suffisamment consolidée.

Le tableau SAT permet également de se rendre compte de l'effort fait dans chaque Région par les Services en faveur du service atténué (nombres de la colonne 6) : les différences importantes que l'on relève entre les résultats obtenus par les différents Services peuvent provenir, soit du fait que certains d'entre eux ne se sont pas préoccupés autant que d'autres de pratiquer le service atténué, soit du fait que l'entente avec les médecins locaux n'a pas été aussi étroite.

Si nous désignons, d'autre part, par :

A - le nombre des accidents ayant donné lieu, sans interruption de service, à la pratique du service atténué;

a - le nombre des accidents ayant donné lieu à interruption de service de moins de 20 jours, puis à service atténué;

n - le nombre des accidents ayant donné lieu à interruption de service de moins de 20 jours et à reprise du service sans période inter-médiaire de service atténué;

un calcul simple (1) permet de démontrer que :

1° - l'augmentation du nombre A a pour effet de diminuer les nombres des colonnes 5, 7 et 8 tandis que le nombre de la colonne 6 augmente;

(1) - Désignons, en effet, par N le nombre total des accidents ayant entraîné une interruption de service de moins de 20 jours ou ayant entraîné, sans interruption de service, un service atténué.

Nous avons : $N = A + a + n$

d'où : $n = N - (a + A)$

Dans le tableau S.At. le nombre de :

la colonne (2) a pour valeur : $a + A$

" (5) " : $n + a = N - (a + A) + a = N - A$

" (6) " : $\frac{a + A}{n + a} \times 100 = \frac{a + A}{N - A} \times 100$

" (7) " : $\frac{n + a}{\text{effectif}} \times 1.000 = \frac{N - A}{\text{effectif}} \times 1.000$

de plus, si on désigne par G le nombre des accidents ayant donné lieu à une interruption au moins égale à 20 jours ou à une incapacité permanente, le nombre de la colonne (8) a pour valeur :

$$\frac{n + a}{G + n + a} \times 100 = \frac{N - A}{G + N - a} \times 100 = \frac{1}{1 + \frac{G}{N - A}} \times 100$$

2°- l'augmentation du nombre 'a' a pour effet d'augmenter le nombre de la colonne 6.

En particulier si, dans un Service, on constate que la fréquence des petits accidents est grande et que le pourcentage de la colonne 6 est faible, c'est que la pratique du service atténué n'est pas en honneur dans ce Service. Si, dans un Service on constate que la fréquence des petits accidents est faible alors que celle des accidents plus graves est au moins aussi grande que dans les mêmes Services des autres Régions et si, d'autre part, le pourcentage de la colonne 6 est faible, c'est que l'on maintient les agents dans leur service normal (malgré la perte de rendement qui peut en résulter) ou que l'on n'a pas recensé complètement les cas de pratique du service atténué.

En résumé, le tableau S At est de nature à renseigner les Services sur leur situation propre et à leur permettre de comparer celle-ci à celle des Services des autres Régions. Le redressement nécessaire peut être réalisé par une entente étroite entre les médecins et les chefs locaux, surtout pour déterminer les travaux susceptibles d'être confiés temporairement aux agents blessés, compte tenu de la nature des blessures et de la profession du blessé.

L'attention des Services est également attirée sur l'intérêt de ne pas prolonger au delà d'un délai suffisant à la consolidation normale de la blessure, l'utilisation au service atténué d'un blessé, c'est-à-dire de faire reprendre, dès que possible, à celui-ci ses fonctions normales.

DEUXIEME PARTIE

RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES RELATIFS
AUX ACCIDENTS DU TRAVAIL SURVENUS EN 1940

CHAPITRE V

GENERALITES.

La perturbation apportée par les événements dans la marche du service et, en particulier, la suspension presque complète du trafic sur deux Régions (du début de Mai à la fin de Juin 1940) rendent difficile l'appréciation des résultats obtenus grâce à la prévention des accidents du travail. Une opinion valable ne peut, en tout cas, se fonder sur les nombres des accidents survenus à 1.000 agents respectivement en 1940 et pendant chacune des années précédentes, car on ne peut pas négliger la variation importante de la durée moyenne du travail d'un agent d'une année à l'autre, durée qui caractérise celle de l'exposition aux risques d'accidents (1). C'est pourquoi, en sus du nombre d'accidents rapporté à 1.000 agents (F) utilisés dans les statistiques destinées au Secrétariat d'Etat aux Communications, il est fait usage du nombre d'accidents rapporté au million d'heures de travail (T) (base de comparaison généralement adoptée par les industriels).

Il y a lieu, aussi, de noter l'impossibilité où l'on a été à la Région du Nord de recenser complètement les accidents survenus pendant les mois de Mai à Août; l'interpolation réalisée laisse une incertitude sur l'opinion que l'on peut se faire dans la comparaison des résultats de cette Région entre eux ou de ceux-ci à ceux des autres Régions.

Les variations très importantes du trafic, inégales sur les Régions, les suspensions temporaires de l'exploitation de nombreuses lignes et la diminution du trafic sur l'ensemble du Réseau depuis Mai 1940 sont d'autres facteurs de trouble dans le rapprochement des résultats statistiques (2).

A ces difficultés s'ajoute encore celle de l'influence créée par le service doux ou atténué sur le décompte des accidents du travail, influence qui ne manquera pas de s'accroître à l'avenir. On sait, en effet, que seul l'accident suivi d'une interruption du travail d'au moins une journée est compris dans la statistique des accidents de la S.N.C.F.; les accidents donnant lieu à la pratique du service atténué, sans interruption préalable

(1) La durée moyenne du travail effectué par un agent et par an a été:

$\frac{1932}{2312^h}$	-	$\frac{1933}{2304^h}$	-	$\frac{1934}{2304^h}$	-	$\frac{1935}{2304^h}$	-	$\frac{1936}{2312^h}$	-	$\frac{1937}{1848^h}$	-	$\frac{1938}{1855^h}$	-	$\frac{1939}{2216^h}$	-	$\frac{1940}{2700^h}$
-----------------------	---	-----------------------	---	-----------------------	---	-----------------------	---	-----------------------	---	-----------------------	---	-----------------------	---	-----------------------	---	-----------------------

(2) C'est ainsi que le nombre des kilomètres-trains a été d'environ 262 millions en 1940 contre environ 381 millions en 1939.

du travail, ne sont pas recensés. Il s'ensuit que, du fait de la mise en application du service doux, certains Régions ont pu voir diminuer le nombre de leurs accidents officiellement recensés; or on ne peut imputer des améliorations aux mesures de prévention que si le nombre total d'accidents recensés ou non a lui-même diminué.

Pour pouvoir se rendre compte qu'il en est bien ainsi, il conviendra d'accoler aux statistiques habituelles, celles des cas où les agents sont maintenus au travail en service atténué, en décomptant les journées correspondantes succédant ou non à une période de travail. Ces relevés permettront d'apprécier plus judicieusement les résultats obtenus par une Région ou un Service, d'une année à l'autre, tant que l'uniformité de la pratique du service atténué dans les Régions ne sera pas réalisée (1).

Ces remarques préliminaires faites, seront examinés successivement :

- les accidents du point de vue de leurs conséquences au regard des victimes, en ne tenant compte que de la répartition des nombres d'accidents d'après les durées réelles d'interruption du travail ou les incapacités permanentes qu'ils ont causées (sans indication des taux d'invalidité);
- les accidents du point de vue de leurs circonstances;
- les cas de maladies professionnelles : aucun cas n'ayant été enregistré en 1940, il n'en sera plus fait mention dans ce rapport (2);
- les accidents survenus aux ouvriers d'entreprise.

CHAPITRE VI

LES ACCIDENTS SURVENUS EN 1940 CONSIDERES DU POINT DE VUE DE LEURS CONSEQUENCES AU REGARD DES VICTIMES.

Le tableau I (Annexe I) donne le classement des accidents du travail suivant leurs conséquences au regard des victimes, respectivement pour l'ensemble du Personnel de la S.N.C.F., les Services centraux, les agents des Compagnies, l'ensemble des Services régionaux, les Directions régionales, chacun des trois grands Services régionaux et les Economats.

.....

(1) Voir Chapitre IV-C page 17 et le tableau S.At.

(2) Le nombre des cas de maladies professionnelles enregistrés à la S.N.C.F. a heureusement toujours été faible : 1 en 1937 - 3 en 1938 - 2 en 1939. Mais l'emploi de peinture comportant un solvant à base d'hydrocarbure benzénique (à défaut d'autre solvant) a jusqu'au 1er septembre 1941, causé la mort de 2 agents. Les précautions prescrites doivent donc être complètement et correctement observées pour éviter le retour de tels accidents.

Les nombres des accidents du travail survenus du fait de la guerre n'ont pas été compris dans ceux du Tableau T1 (ni dans ceux du Tableau T2, dont il est question plus loin).

Une comparaison valable ne peut être établie entre les nombres d'accidents survenus respectivement en 1939 et 1940 correspondant respectivement à des incapacités de travail temporaires inférieures à 20 jours, d'une part, et à des incapacités égales ou supérieures à 20 jours ou des incapacités permanentes, d'autre part. En effet, les nombres de 1939 résultent des relevés statistiques mensuels fournis par les Régions (1) et correspondent aux incapacités probables indiquées sur les premiers certificats médicaux, tandis que les relevés mensuels Pg, établis à partir du 1er Janvier 1940, permettent de classer les accidents d'après leurs conséquences réelles. Les comparaisons faites dans la suite du rapport ne porteront donc que sur les accidents de toute gravité et les accidents mortels survenus pendant chacune des années 1939 et 1940, dont les nombres sont exactement connus.

A - Accidents de toute gravité.

Dans le Tableau A ci-joint (page 24) une comparaison est établie entre les nombres des accidents de toute gravité, d'une part, ceux des accidents mortels, d'autre part, rapportés respectivement à 1.000 agents à l'effectif (F) et au million d'heures de travail (T) pour l'ensemble des Services Régionaux et pour chacun des Services EX, MT et VB.

F pour les accidents de toute gravité est en augmentation de :

3,17 %	pour l'ensemble des Services Régionaux,
4,93 %	-d°- de l'Exploitation,
1,11 %	-d°- du Matériel et de la Traction,
6,28 %	-d°- de la Voie et des Bâtiments.

Mais si l'on tient compte de l'accroissement d'environ 22 % de la durée du travail en 1940 par rapport à celle de 1939, on constate que T a, au contraire, subi les réductions importantes respectives de : 15,33 %, 13,88 %, 17,01 %, 12,77 %.

C'est encore en raison de la variation du nombre d'heures de travail par agent et par an qu'il a paru intéressant de reporter sur un graphique FT1 (page 25) les valeurs annuelles de F et T de 1933 à 1940, pour l'ensemble des Services Régionaux (ligne E) et pour l'ensemble de chacun des Services (2) EX, MT, VB (lignes EX, MT, VB).

L'examen des lignes T fait ressortir :

a) que de 1933 à 1939 la situation a été la meilleure pour E, EX, MT et VB pendant 1936;

b) qu'en 1940, la situation a été meilleure qu'en 1936 sensiblement pour E et VB, un peu moins pour EX, considérablement pour MT.

.....

(1) Des explications ont été données à ce sujet dans le Chapitre V-A, 2e, 3e et 4e alinéas du rapport relatif à l'exercice 1939.

(2) 1933 est l'année où les anciens grands Réseaux français ont publié ensemble et pour la première fois les renseignements statistiques relatifs aux accidents du travail.

ANNÉE 1940

COMPARAISON DES NOMBRES DES ACCIDENTS DU TRAVAIL SURVENUS EN 1940

(Recensement au
15 février 1940)

PAR RAPPORT A CEUX DES ACCIDENTS SURVENUS EN 1939

Services	Régions	ACCIDENTS DE TOUTE GRAVITE						ACCIDENTS MORTELS					
		Nombre par 1.000 Agents			Nombre par million d'heures de travail			Nombre par 1.000 Agents			Nombre par million d'heures de travail		
		1939	1940	Différ. en %	1939	1940	Différ. en %	1939	1940	Différ. en %	1939	1940	Différ. en %
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)		
ENSEMBLE des SERVICES REGIONAUX	E	90,666	99,214	+ 9,43	40,914	36,746	- 10,19	0,651	0,807	+ 23,96	0,294	0,299	+ 1,70
	N	92,455	92,302	- 0,17	41,721	34,186	- 18,06	0,475	0,522	+ 9,89	0,214	0,193	- 9,81
	O	87,236	93,505	+ 7,19	39,366	34,631	- 12,03	0,620	0,517	- 16,61	0,280	0,191	- 31,79
	S.O.	73,657	82,577	+ 12,11	33,239	30,584	- 7,99	0,572	0,880	+ 53,85	0,258	0,326	+ 26,36
	S.E.	90,999	85,115	- 6,47	41,065	31,524	- 23,23	0,462	0,647	+ 40,04	0,205	0,240	+ 17,07
	Ens.	87,219	89,984	+ 3,17	39,359	33,327	- 15,33	0,552	0,679	+ 23,01	0,249	0,251	+ 0,80
	EXPLOITATION	E	86,334	89,687	+ 3,88	38,959	33,217	- 14,74	0,947	0,903	- 4,65	0,427	0,334
N		62,902	60,474	- 3,86	28,385	22,398	- 21,17	0,724	0,847	+ 11,46	0,327	0,314	- 3,98
O		78,508	83,246	+ 6,04	35,428	30,832	- 12,97	0,713	0,673	- 5,61	0,322	0,249	- 22,67
S.O.		62,779	77,671	+ 23,72	28,330	28,767	+ 1,54	0,818	1,110	+ 35,70	0,369	0,411	+ 11,38
S.E.		83,407	83,661	+ 0,30	37,639	30,985	- 17,68	0,502	0,826	+ 64,54	0,227	0,306	+ 34,80
Ens.		76,158	79,913	+ 4,93	34,367	29,597	- 13,88	0,773	0,873	+ 12,94	0,349	0,323	- 7,45
MATÉRIEL et TRACTION		E	100,081	119,723	+ 19,62	45,163	44,342	- 1,82	0,392	0,849	+ 116,58	0,177	0,314
	N	117,959	127,627	+ 8,20	53,230	47,269	- 11,20	0,174	0,375	+ 115,52	0,079	0,139	+ 75,95
	O	110,506	113,341	+ 2,57	49,867	40,928	- 17,93	0,488	0,342	+ 29,92	0,220	0,127	- 42,27
	S.O.	107,310	107,123	- 0,17	48,425	39,675	- 18,07	0,425	0,811	+ 90,82	0,192	0,301	+ 56,77
	S.E.	123,328	103,043	- 16,45	55,651	38,164	- 31,42	0,480	0,555	+ 15,62	0,217	0,206	- 5,07
	Ens.	112,196	113,442	+ 1,11	50,630	42,016	- 17,01	0,396	0,582	+ 46,97	0,179	0,216	+ 20,67
	VOIE et BATIMENTS	E	83,817	86,416	+ 3,10	37,824	32,006	- 15,38	0,617	0,621	+ 0,65	0,278	0,230
N		97,676	81,869	- 16,18	44,078	30,320	- 31,21	0,592	0,279	- 52,87	0,268	0,103	- 61,57
O		67,953	82,075	+ 20,78	30,665	30,398	- 0,87	0,669	0,572	- 14,50	0,302	0,212	- 29,80
S.O.		52,321	61,464	+ 17,47	23,611	22,764	- 3,59	0,396	0,653	+ 64,90	0,179	0,242	+ 35,20
S.E.		53,042	58,110	+ 9,55	23,936	21,522	- 10,09	0,345	0,429	+ 24,35	0,156	0,159	+ 1,92
Ens.		68,543	72,845	+ 6,28	30,931	26,980	- 12,77	0,512	0,524	+ 2,34	0,231	0,194	- 16,02

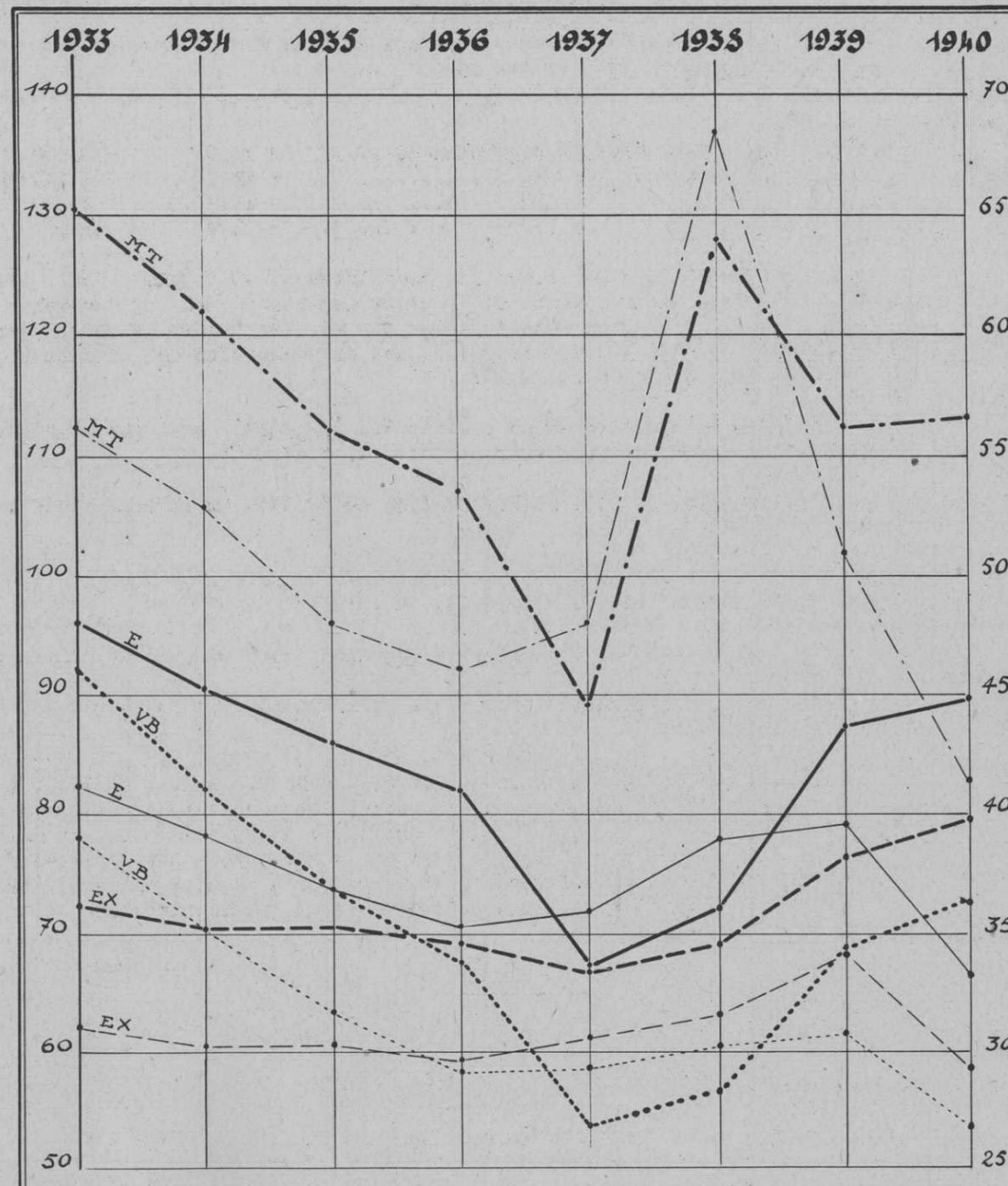
VARIATIONS ANNUELLES DE LA FRÉQUENCE DES ACCIDENTS DE TRAVAIL

ACCIDENTS DE TOUTE GRAVITÉ

F

F: Nombres d'accidents par 1000 agents. (Traits gras)
T: Nombres d'accidents par million d'heures de travail (Traits fins)

T



Ces résultats laissent présager que si l'on revenait à des conditions de vie normales, et si l'on pouvait procéder aux améliorations matérielles envisagées, la fréquence des accidents du travail décroîtrait très certainement par rapport à celle des meilleures années d'avant-guerre.

Cette perspective est, en vérité, très encourageante !

B - Accidents mortels.

Le tableau A indique les variations en % de F et T en 1940 par rapport aux nombres de 1939; elles sont :

	F	T
pour l'ensemble des Services régionaux de	+ 23,01	+ 0,80
-d°- EX	+ 12,94	- 7,45
-d°- MT	+ 46,97	+ 20,67
-d°- VB	+ 2,34	- 16,02

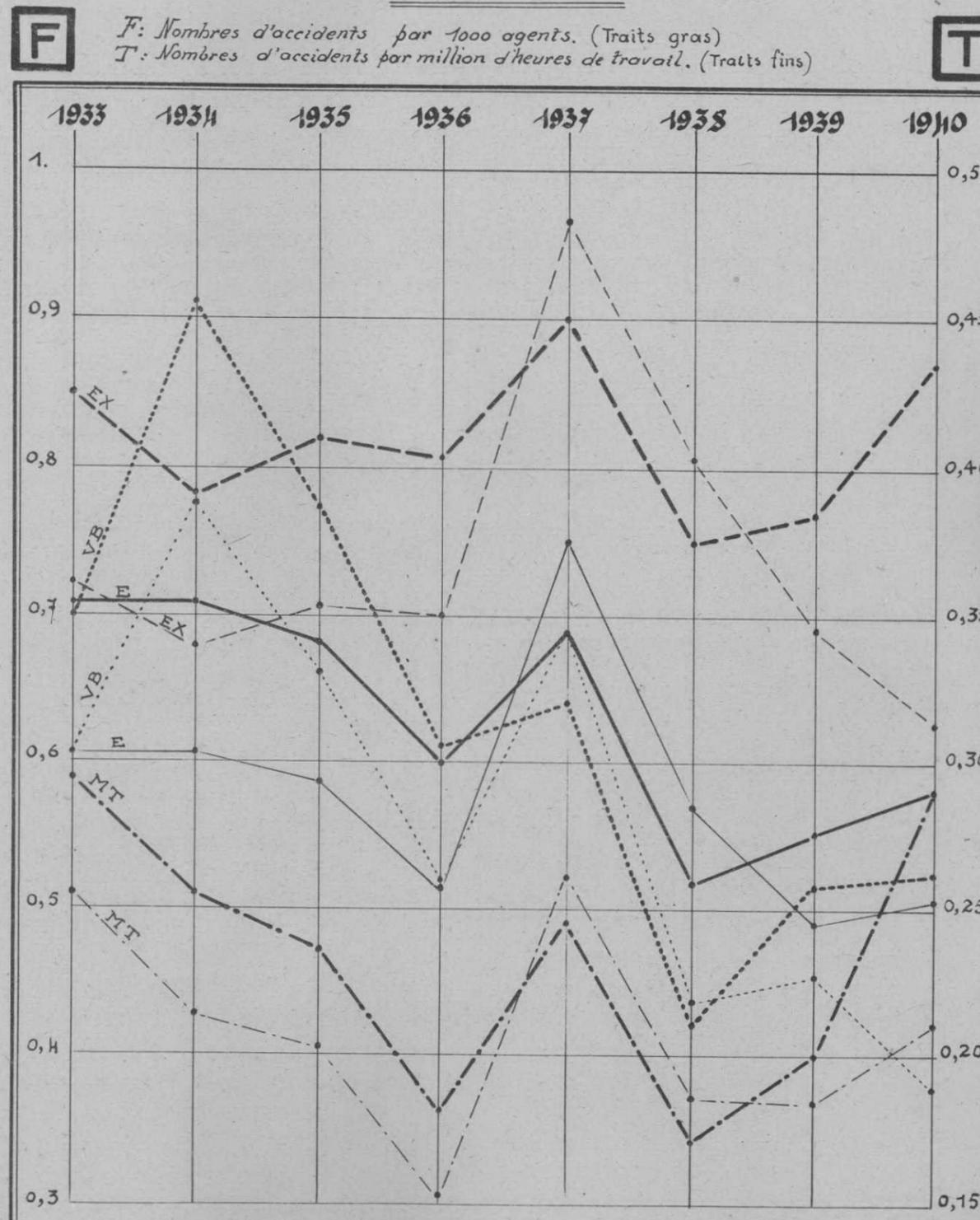
Il apparaît donc une situation esensiblement stationnaire pour l'ensemble, une amélioration pour EX et VB (très importante dans ce dernier Service) et une aggravation considérable pour MT. Les causes de cette aggravation ressortent dans l'étude détaillée des circonstances des accidents mortels exposés dans le Chapitre VII.

D'autre part, l'examen du tableau FT2 (page 27), analogue au tableau FT1 mais établi pour les accidents mortels, montre que :

- T pour l'ensemble est plus faible en 1940 qu'en 1936 (meilleure année du temps de paix);
- pour l'Exploitation T est très nettement inférieure à la valeur de 1934 (valeur minima pour la période de 1933 à 1939);
- pour MT, T est nettement supérieure à la valeur de 1936 (valeur minima);
- pour VB, T est en diminution très nette par rapport à la valeur de 1938 (valeur minima).

Malgré l'aggravation de la situation des Services M.T. en 1940, on peut formuler, au sujet des accidents mortels, des conclusions analogues à celles relatives aux accidents de toute gravité : dans l'ensemble, et malgré les difficultés créées par l'état de guerre, la situation a été meilleure que pendant l'année la plus favorable et un retour à la paix amènerait très certainement de nouvelles améliorations d'une très grande importance pour les agents et leurs familles.

VARIATIONS ANNUELLES DE LA FRÉQUENCE DES ACCIDENTS DE TRAVAIL
ACCIDENTS MORTELS



CHAPITRE VII

LES ACCIDENTS SURVENUS EN 1940 CONSIDERES DU POINT DE VUE DE LEURS CIRCONSTANCES

A - ACCIDENTS DE TOUTE GRAVITE.

A¹ - Considérations concernant l'ensemble du personnel des Régions et l'ensemble de chacun des 3 grands Services

Le tableau T2 (annexe II) donne le classement des accidents du travail survenus en 1940 par circonstances pour les mêmes Services et groupements de Services que le tableau T₁.

Les améliorations obtenues respectivement par l'ensemble des Services Régionaux, des Services EX, MT et VB pour chacune des circonstances, au cours des années 1937 à 1940 sont rendues sensibles par l'examen de 4 graphiques V¹ à V⁴ (pages 29 à 32) montrant les variations de T pour chacune des 18 rubriques de la classification ministérielle relative aux circonstances des accidents du travail.

L'on voit que la ligne concernant l'année 1940 est au dessous de toutes les autres lignes pour E (tableau V₁) sauf pour la rubrique 1 (déraillements ou collisions de trains, dont les causes relèvent plus souvent de la sécurité des circulations que de la prévention des accidents du travail).

Pour les Services de l'Exploitation la ligne de 1940 est en dessous des lignes des années antérieures, sauf pour les rubriques 1, 4 (chute dans un véhicule ou hors d'un véhicule en marche par suite ou non de choc), 9 (manutention sans appareil mécanique).

Pour les Services du Matériel et de la Traction, la ligne de 1940 est au-dessous des autres, sauf pour les rubriques 1, 3 (agent stationnant ou circulant surpris par un véhicule en mouvement), 6 (accidents d'attelage), 11 (projection d'un corps étranger dans l'oeil).

Pour les Services de la Voie et des Bâtiments, la ligne de 1940 est au dessous des autres, sauf pour les circonstances : 1, 4, 5 (agent sur une machine ou un train en marche heurtant un obstacle mobile ou non, etc.), 7 (chute d'un endroit élevé : véhicule, échelle, etc.), 10 (manutention avec appareil mécanique), 11, 12 (chute ou projection d'objets ou matériaux non manutentionnés (sauf 11), 14 (travaux avec machines-outils), 16 (incendie, feu, jet de vapeur ou liquide chaud, utilisation d'explosifs ou de corrosifs, soudure etc.).

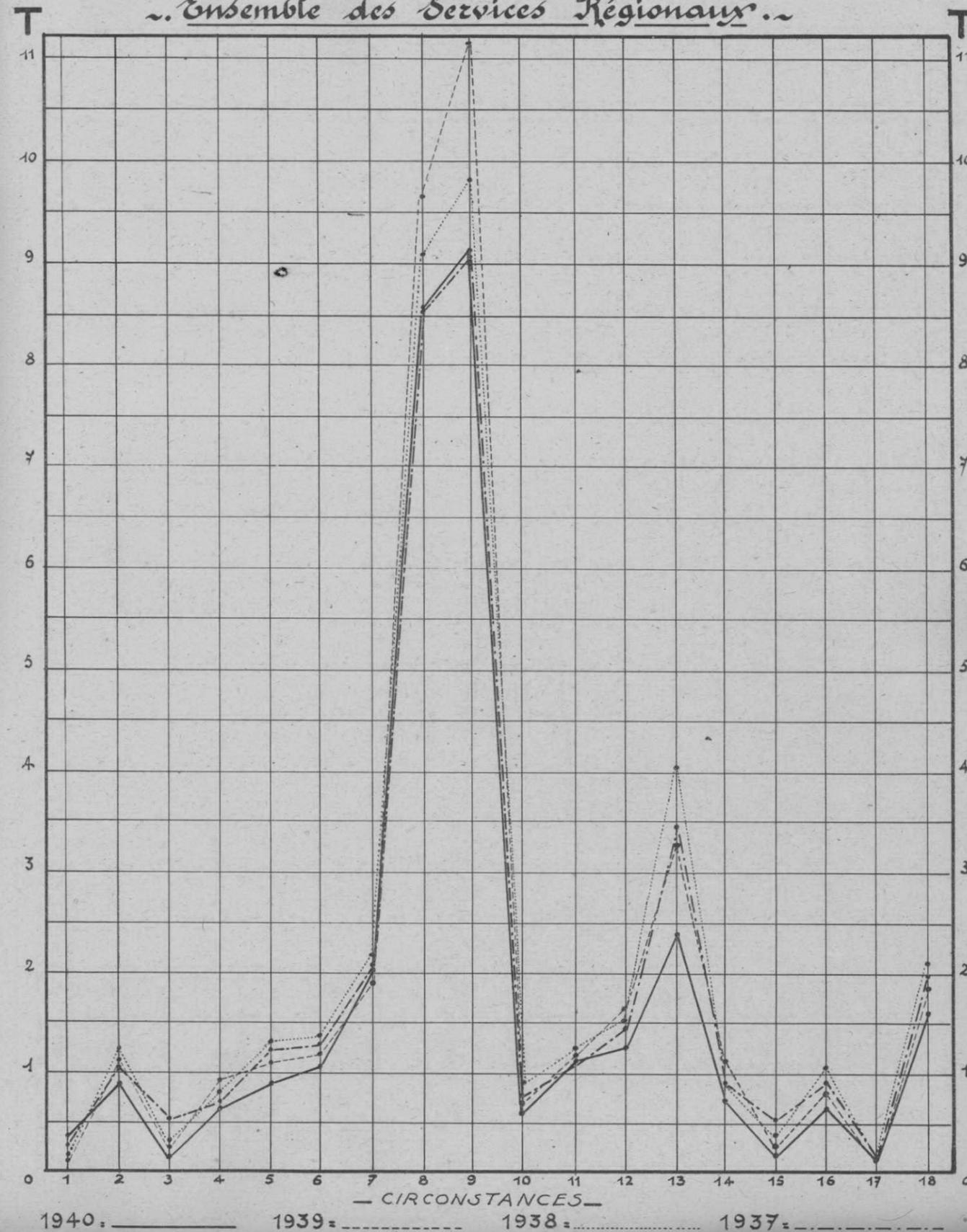
Par contre, des améliorations importantes, soit à cause de la valeur absolue de T, soit en raison de la gravité des blessures, ont été obtenues en 1940 par rapport à 1939 :

- a) par les Services EX, pour les rubriques : 2 (opérations de triage), 5, 6, 9 et 10.

VARIATION DES NOMBRES DES ACCIDENTS

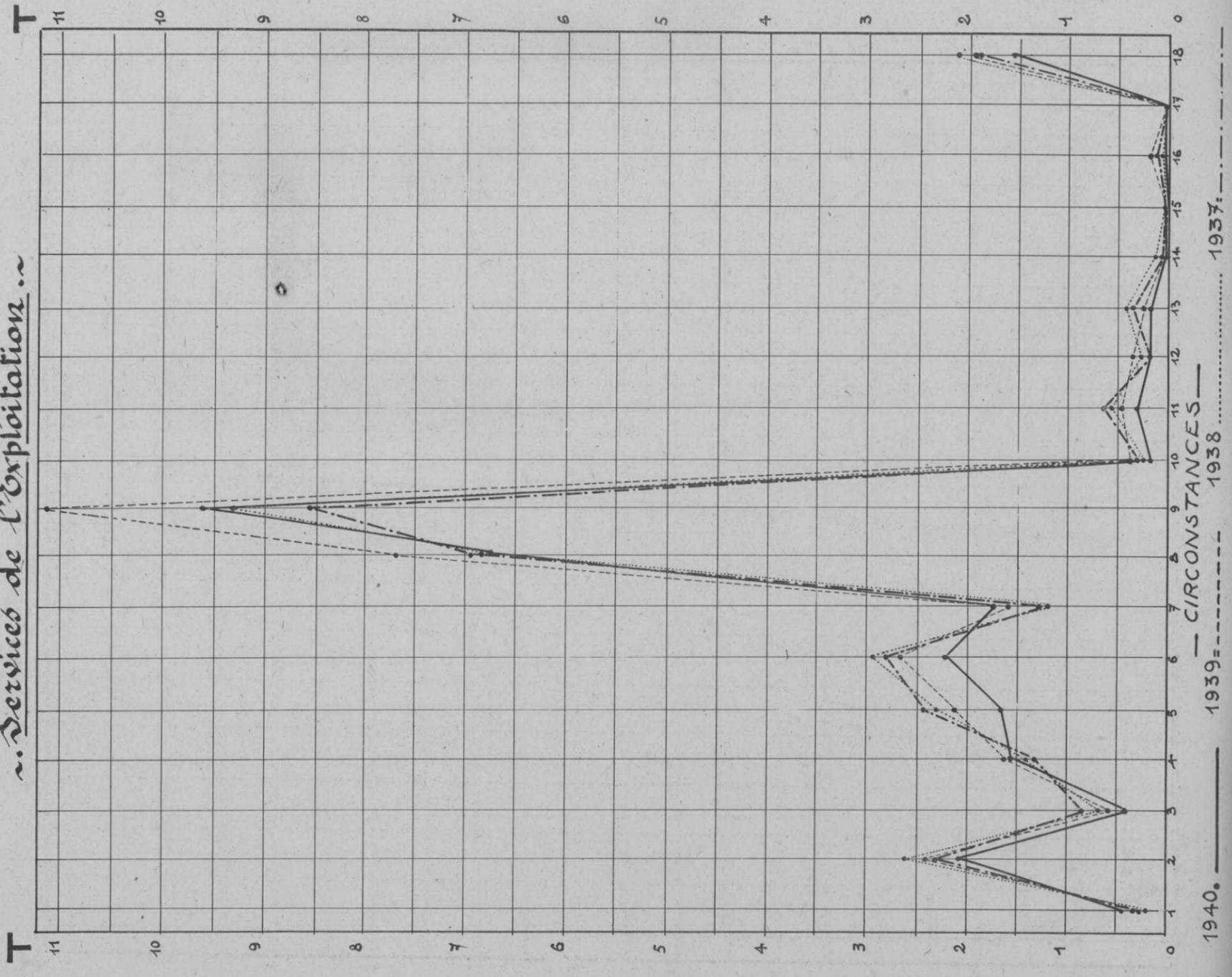
par million d'heures de travail (T) pour chacune des 18 Circonstances de la Classification Ministérielle

~ Ensemble des Services Régionaux ~

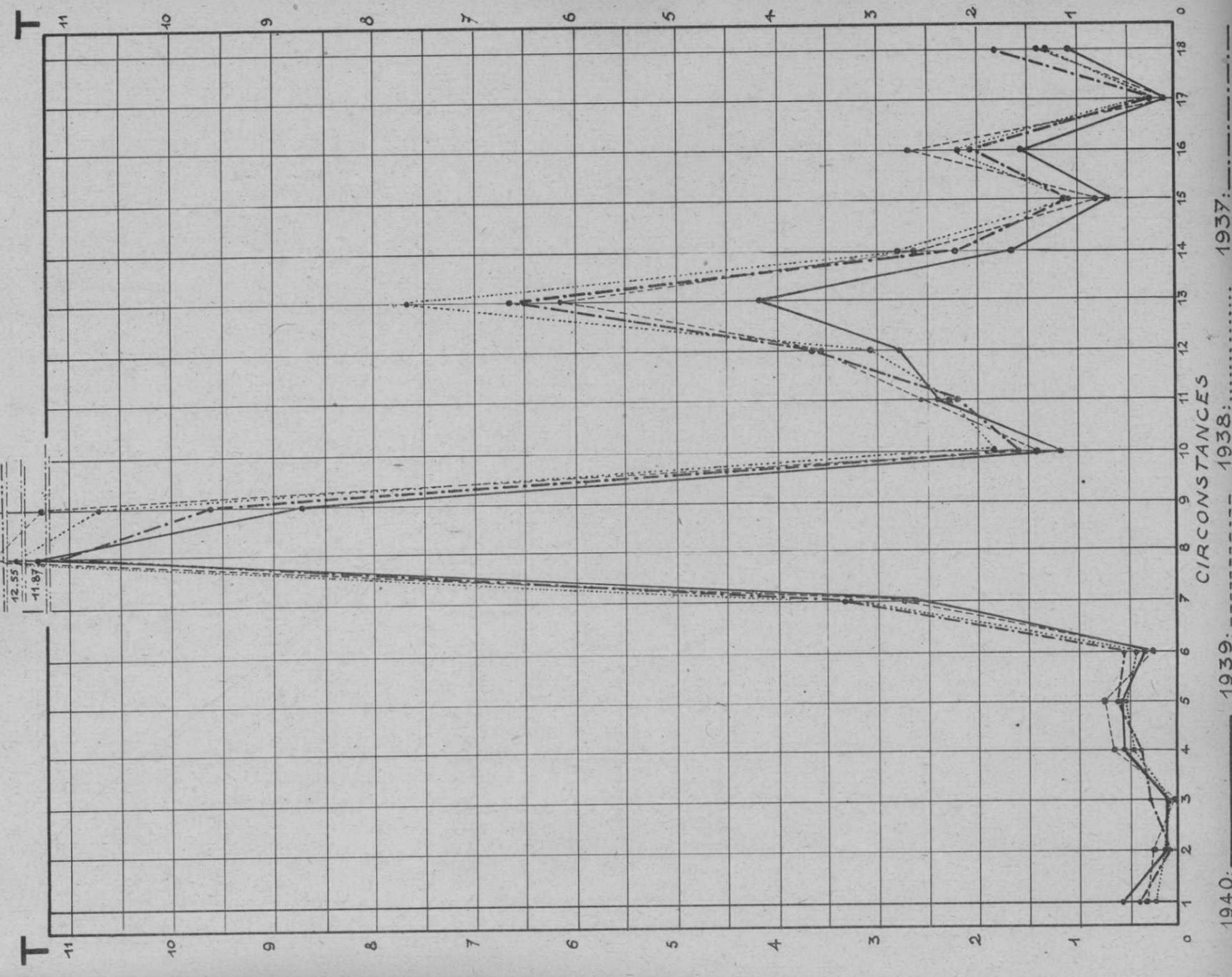


1940: ——— 1939: - - - - - 1938: 1937: - - - - -

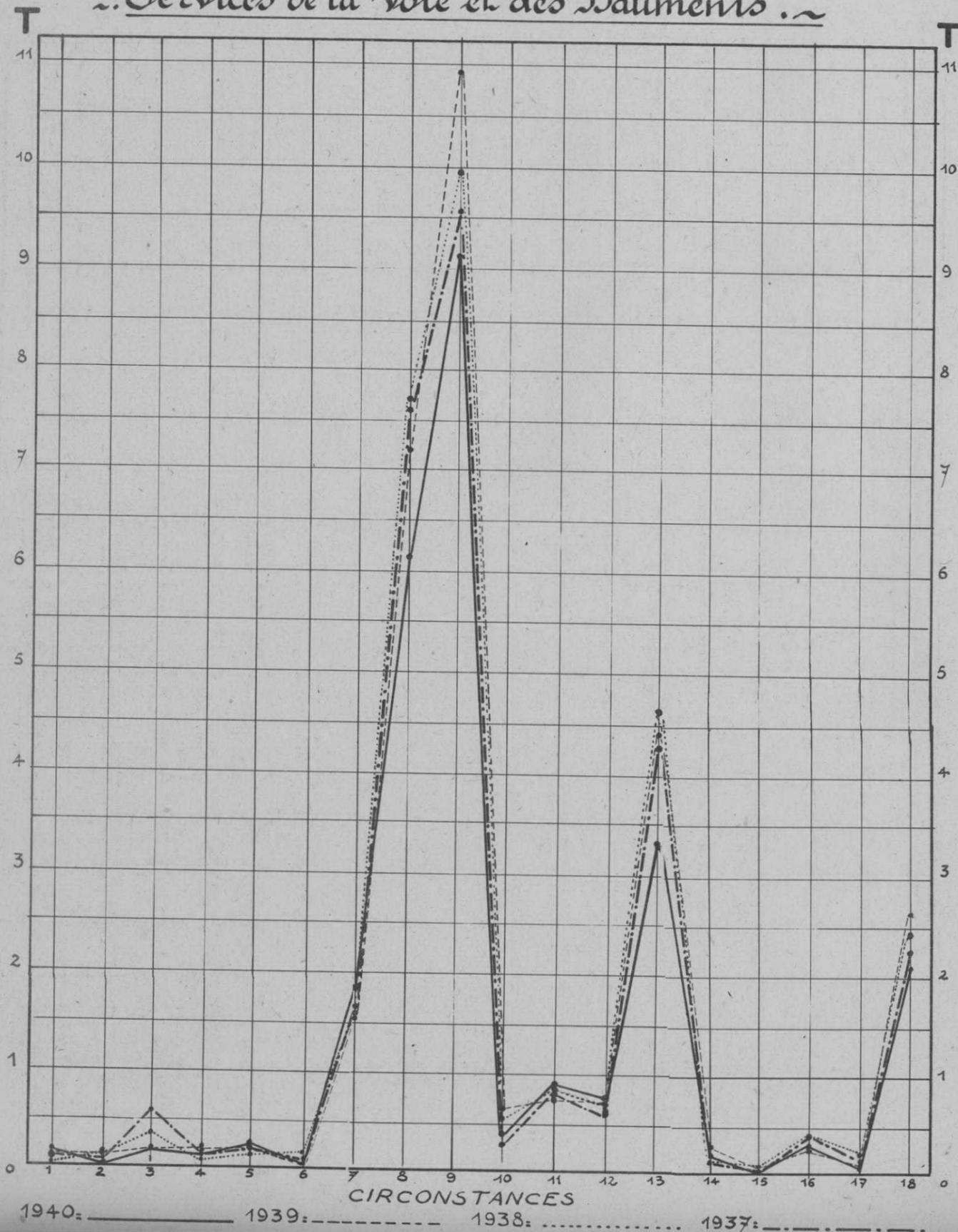
Services de l'Exploitation



Services du Matériel et de la Traction



Services de la Voie et des Bâtiments



b) par les Services MT, pour les rubriques : 2, 4, 5, 8 (heurts contre un appareil de voie, chute dans une fosse à piquer, etc.) 9, 10, 12, 13 (travaux avec outils à main), 14 et 16.

c) par les Services V.B. pour les rubriques : 8, 9, 10, 13, 14.

A² - Classement des grands Services Régionaux d'après les fréquences relatives aux circonstances des accidents du travail de toute gravité.

Dans trois tableaux Cl EX, Cl MT, Cl VB, (pages 34 à 36) se rapportant à chacun des trois grands Services, est indiqué le classement des Régions (ou des anciens grands Réseaux) dans l'ordre croissant des fréquences relatives à chacune des 18 circonstances des accidents de la classification ministérielle pour les années 1934 à 1940 (1).

Il aurait été intéressant d'indiquer les fréquences correspondantes afin d'éviter au lecteur de recourir aux rapports annuels de 1934 à 1940 pour connaître les écarts entre les fréquences des diverses Régions et l'ordre de grandeur de ces fréquences (celui-ci peut d'ailleurs être connu par la lecture des tableaux V2, V3 ou V4), mais cette indication aurait donné lieu à un travail trop important pour le cadre du présent Rapport.

Avant toute autre considération, il y a lieu de remarquer qu'à la rubrique 18 une Région tient la tête du classement avec une constance remarquable. Or, cette rubrique correspond aux circonstances diverses, c'est-à-dire aux accidents dont les nombres n'ont pu être classés dans une des 17 autres rubriques. Il semble donc que le personnel de cette Région chargé de la statistique soit plus soucieux d'un bon classement que le même personnel des autres Régions et l'on n'ignore pas la grande importance de cette opération, du point de vue de la prévention. D'autre part, la décroissance des nombres de la rubrique 18 d'année en année, prouve une amélioration du classement progressive facilitée par l'adoption, au début de 1940, d'une nomenclature plus détaillée qu'auparavant des circonstances des accidents.

Les enseignements à tirer de l'examen des Tableaux Cl EX, Cl MT, Cl VB sont multiples; les plus évidents sont énumérés ci-après :

1°- le classement des Services ou Régions d'après les circonstances des accidents confirme que les accidents du travail ne sont pas dus au hasard; si les facteurs de leur production ne sont pas toujours mesurables, on en devine toutefois l'existence;

2°- les principaux facteurs capables d'influer sur le nombre des accidents du travail sont :

(1) - Ces tableaux et les commentaires qui suivent ont été inspirés par une étude très intéressante de M. TERNY, Inspecteur Principal à la Direction de la Région du Nord. Le nombre inscrit dans chacune des cases correspond à chacune des 18 rubriques; la lettre T indique l'ensemble des circonstances.

Années 1934 à 1940					1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5						
Classement d'après les circonstances des accidents					1934	N	O	SE	SO	E	O			N	SE	SO	O	E	SO	N	SE				
					1935	N	SE	SO	O	E	(A)						SO	N	O	SE	E	N	SO		
					1936	SE	N	SO	E	O	(B)						N	O	O	E	SE	SO	N		
					1937	SE	N	SO	E	O	E						2	N	SE	O	O	SO	N	E	SE
					1938	N	E	SE	SO	O	O							SO	SE	E	SO	O	E	N	SE
					1939	O	SE	E	SO	N	SO							SE	N	O	E	E	O	SE	SO
Services de la Voie et des Bâtiments					1940	SE	O	N	SO	E	(C)														
1934	SE	SO	N	O	E	O	N	SE	E	SO	SO	O	N	SE	E	SE	E	SO	N	O					
1935	SE	N	SO		E	O	O	N	E	SO	SE	O	N	E	SO	SE	E	SE	SO	N	O				
1936	N	O	SO	SE	E	E	SO	O	SE	N	O			SO	SE	N	E	SE	SO	O	N				
1937	SE	N	E	SO	O	O	N	SO	SE	E	O	E		6	SO	SE	SO	SE	E	N	O				
1938	SO	SE	E	N	O	SO	N	O	SE	E	O			SO	E	SE	SO	SE	E	O	N				
1939	SO	E	SE	O	N	SO	N	E	O	SE	SE	E		SO	N	O	SO	SE	O	E	N				
1940	O	SO	SE	N	E	O	SO	E	N	SE	N	E		O	SE	SO	SE	SO	E	N	O				
1934	SO	O	N	E	SE	SE	SO	N	E	O	SE	N	E	O	SO	SO	SE	E	O	N					
1935	SO	O	E	N	SE	SE	SO	O	N	E	E	N	SE	O	SO	SO	SE	O	E	N					
1936	SO	O	N	E	SE	SE	O	SO	N	E	SE	E	O	SO	N	SO	SE	O	E	N					
1937	SO	E	O	N	SE	SE	O	SO	N	E	SE	SO		8	N	O	SO	E	O	SE	N				
1938	SO	E	O	N	SE	SE	O	SO	N	E	SE	O		9	E	SO	N	SO	E	O	N	SE			
1939	SO	E	O	N	SE	SE	O	SO	E	N	SE	O		10	E	SO	N	SO	E	O	N	SE			
1940	N	SO	E	O	SE	SE	SO	O	N	E	SE	E		11	SO	O	N	SE	SO	E	N	O			
1934	SE	SO	N	E	O	O	SO	N	SE	E	SE	E	O	SO	N	(D)				SO	O				
1935	N	SE	SO	E	O	O	SO	SE	E	N	SE	E	O	SO	N	(E)					N				
1936	SO	O	E	SE	N	SE	SO	O	E	N	SE	E	O	SO	N	(F)					O				
1937	SO	E	O	SE	N	SE	SO	O	N	E	SE	E		12	SO	O	N	(G)			15	N			
1938	SO	O	E	SE	N	SO	N	SE	E	O	SE	SO		13	O	E	N	(H)				N			
1939	O	E	SO	SE	N	SO	SE	N	E	O	SE	SO	E	O	N	SE	SO	O	N	E					
1940	E	SO	N	SE		O	SE	SO	E	O	N	SE	E	SO	O	N	(J)				N				
1934	SO	SE	N	E	O	N	SE	O	E	SO	SE	E	N	O	SO	SO	SE	N	O	E					
1935	SE	SO	O	N	E	SE	E	O	N	SO	SE	O	E	N	SO	SE	SO	O	E	N					
1936	SE	SO	O	N	E	SE	E	SO	N	O	SE	E	SO	N	O	SO	SE	O	E	N					
1937	SE	SO	O	N	E	N	SE	E	SO	O	SE	SO		14	N	O	E	SO	SE	O	N	E			
1938	SO	SE	O	N	E	SO	E	SE	O	N	SE	SO		15	N	O	E	SO	SE	O	N	E			
1939	SO	O	SE	E	N	SE	E	SO	O	N	SE	SO	O	N	E	SO	SE	O	E	N					
1940	SO	N	O	SE	E	E	SE		N	SO	O	SE	SO	O	E	N	SE	SO	N	O	E				

(A) E-O-SE (B) E-SO-SE (C) N-O-SE (D) E-N-SE (E) E-O-SO-SE (F) E-N-SO-SE
 (G) E-O-SO-SE (H) E-O-SO-SE (J) E-O-SO-SE

- le trafic;
- le climat;
- la valeur professionnelle et l'aptitude physique des agents;
- l'action des chefs;
- l'état des installations, des machines et de l'outillage (1).

Certes, une partie des différences des fréquences des Régions ou Services peut être imputée aux deux premiers facteurs. Au sujet du trafic on pourrait cependant émettre l'opinion qu'à priori 1.000 agents d'une Région quelconque ont sensiblement le même rendement et courent sensiblement les mêmes risques que 1.000 agents d'une autre Région (2). En tout cas, pour l'examen de chaque circonstance, il sera judicieux de rechercher les éléments (tonnage manutentionné, kilomètres-trains, nombre de wagons manoeuvrés, etc.), de nature à influencer la fréquence considérée.

Quoi qu'il en soit, on admettra facilement que les 3 derniers facteurs énumérés plus haut ont une influence prépondérante sur la fréquence des accidents et qu'ils sont de nature à différencier les résultats obtenus par les Régions ou les Services. Par conséquent, le fait de constater qu'un Service Régional est toujours en tête pour une rubrique déterminée, doit inciter à examiner de près les procédés de travail résultant des 3 facteurs : technique, éducation professionnelle, surveillance des chefs et, au besoin, à les adopter ailleurs où la situation est moins bonne.

En résumé, sans vouloir tirer des 3 tableaux Cl EX, Cl MT, Cl VB, des conclusions dont la valeur serait discutable, il semble toutefois qu'on puisse leur attribuer la valeur d'indicateurs des situations particulièrement bonnes ou particulièrement mauvaises, de nature à guider l'action des personnes qui veulent réellement faire oeuvre de prévention.

(1) - La grande influence de la pratique du service doux a aussi été mise en lumière.

(2) - A condition d'admettre, toutefois, que la proportion des agents exerçant une même fonction est la même dans les Régions ou Services considérés.

B - ACCIDENTS MORTELS.

B₁ - Généralités

Le Tableau M, page 39, indique pour chacun des trois grands Services et leur ensemble les nombres absolus et les pourcentages des accidents mortels du travail survenus en 1940, classés d'après les circonstances. Les accidents mortels provoqués par des faits de guerre ne sont pas compris dans les nombres sus-visés.

Etant donné qu'il n'a pas été établi de tableau analogue au Tableau M pour les accidents mortels de 1939 et que ces accidents ont été influencés par l'état de guerre et les mesures préparatoires, il paraît intéressant de recourir au Rapport annuel de l'exercice 1938 (Tableau VII, pages 26 et 27) exercice relativement normal, en vue d'en tirer un enseignement du point de vue de la prévention.

Dans l'exposé qui suit, et sauf indication contraire, les nombres entre parenthèses sont les nombres absolus de 1938 multipliés par un coefficient fonction des effectifs de personnel et des durées de travail, afin que les nombres de 1938 soient comparables à ceux de 1940 (1).

B₂ - COMMENTAIRES RELATIFS AUX CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS MORTELS LES PLUS FREQUENTS OU D'ACCIDENTS TYPIQUES.

B2- I - Accidents causés par des trains, manoeuvres ou véhicules en mouvement (accidents d'attelage exclus).

1 - Le nombre des accidents mortels par déraillement ou collision de trains a considérablement augmenté : pour E : 23 (9), soit + 14 et particulièrement pour MT : 14 (4) soit + 10. La densité des circulations, les conditions physiques et psychologiques dans lesquelles le personnel dût accomplir son service ne sont pas étrangères à cette aggravation.

2 - Le calage (et surtout le calage tardif) a fait 12 victimes EX contre (6), soit + 6. Les réductions d'éclairage imposées par la défense passive ont pu jouer dans 4 cas, les autres accidents étant survenus en plein jour. Il convient aussi de ne confier le calage qu'à des agents suffisamment agiles : 6 victimes étaient âgées de 40 à 54 ans, une autre de 17 ans. La mobilisation d'une partie du personnel a obligé les Services à le remplacer par d'autre plus âgé, donc moins alerte, ou plus jeune, donc moins expérimenté.

Les opérations de triage autres que le calage ont fait 19 victimes EX contre (11), 5 MT contre (2). Parmi les 19 agents EX, 8 étaient âgés de plus de 40 ans, 8 autres de plus de 30 ans. Le froid intense a été la cause de 3 des 6 accidents mortels du fait de glissades : la bonne adaptation des chaussures aux conditions du travail et au climat est un important facteur de sécurité, elle risque d'être compromise par les difficultés croissantes d'obtenir des chaussures en cuir.

3 - Le nombre des agents tués en circulant sur les voies a considérablement diminué pour EX : 28 (56). Par contre, celui des agents

(1) - Les effectifs de 1940 sont ceux de 1938 diminués d'environ : 23 % pour EX et VB, 21 % pour MT, 22,5 % pour l'ensemble des Services (E).
Les durées moyennes du travail d'un agent sont respectivement 1.855 h. et 2.700 h. pour 1938 et 1940. Le coefficient est 1,12 pour EX et VB, 1,15 pour MT, 1,13 pour E.

CLASSEMENT DES ACCIDENTS MORTELS DU TRAVAIL

TABEAU M

SURVENUS EN 1940 D'APRES LES CIRCONSTANCES

(NOMBRES ABSOLUS ET POURCENTAGES)

	EX		MT		VB		ENSEMBLE	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
I - Accidents causés par des véhicules en mouvement (sauf accidents d'attelage)								
1 - Dérailllements ou collisions de trains	7	5,2	14	17,0	2	4,1	23	8,7
2 - Opérations de triage								
(calage, enrayage, freinage)	12	9,0	1	1,2	-	-	13	4,9
a) calage	12	9,0	1	1,2	-	-	13	4,9
b) autres opérations	19	14,2	5	6,1	1	2,0	25	9,4
3 - Agent surpris								
a) en circulant sur les voies	28	21,0	8	9,7	10	20,5	46	17,2
b) travaillant sur la voie sans protecteur	2	1,5	9	10,9	7	14,3	18	6,8
c) travaillant sur la voie avec protecteur	-	-	-	-	6	12,3	6	2,2
d) autres cas	6	4,5	-	-	1	2,0	7	2,6
(circonstances 1 et 2 exclues)								
4 - Chute dans ou hors d'un véhicule								
(circonstances 1 et 2 exclues)	8	6,0	-	-	1	2,0	9	3,4
a) montée en marche	8	6,0	-	-	1	2,0	9	3,4
b) chute d'un véhicule	5	3,7	2	2,5	-	-	7	2,6
5 - Divers								
a) agent sur un véhicule en marche heurtant un obstacle fixe (pont, poteau, etc.)	-	-	6	7,3	-	-	6	2,2
b) agent sur un véhicule en mouvement heurtant un obstacle mobile (train croiseur, portière ouverte, etc.)	1	0,7	2	2,5	-	-	3	1,2
c) autres cas	1	0,7	-	-	-	-	1	0,4
II -								
6 - Accidents d'attelage								
a) entrée tardive dans un attelage	8	6,0	-	-	-	-	8	3,0
b) glissade sur traverse ou ballast	3	2,2	-	-	-	-	3	1,2
c) autres cas	13	9,7	-	-	-	-	13	4,9
III - Accidents pendant le stationnement ou la circulation dans les emprises du chemin de fer (rubriques I et II exclues)								
7 - Chute d'un endroit élevé (véhicule arrêté, échelle, etc.)	3	2,2	11	13,4	7	14,3	21	7,8
8 - Autres cas : heurt contre un appareil de voie, chute dans fosse, etc.	3	2,2	-	-	-	-	3	1,2
IV - Manutention								
9 - Sans appareil mécanique	4	3,0	1	1,2	1	2,0	6	2,2
10 - Avec appareil mécanique	-	-	5	6,1	-	-	5	1,9
V - Chute ou projection d'objets ou matériaux, non manutentionnés								
11 - Projection d'un corps étranger dans l'oeil	-	-	-	-	-	-	-	-
12 - Autres cas (y compris éboulements)	-	-	-	-	1	2,0	1	0,4
VI - 13 - Travaux avec outils à main	-	-	2	2,5	1	2,0	3	1,2
VII - 14 - Travaux avec machines-outils	-	-	2	2,5	-	-	2	0,8
VIII - 15 - Brûlures causées par machines à vapeur	-	-	-	-	-	-	-	-
IX - 16 - Foyers, feux, matières brûlantes, corrosives ou toxiques	1	0,7	3	3,7	1	2,0	5	1,9
X - 17 - Courant électrique								
a) contact avec caténaire ou pantographe	-	-	1	1,2	1	2,0	2	0,7
b) contact avec rail ou frotteur de prise de courant	-	-	1	1,2	-	-	1	0,4
c) autres cas	-	-	4	4,9	-	-	4	1,6
XI - 18 - Circonstances diverses	10	7,5	5	6,1	9	18,5	24	9,0
TOTAL	134	100,0	82	100,0	49	100,0	265	100,0

du MT, tués en travaillant sans protection a augmenté : 9 (4); 4 de ces accidents survenus la nuit ont été favorisés par l'insuffisance de l'éclairage général, à laquelle il a été partiellement remédié en peignant en blanc certaines parties de l'avant et de l'arrière des locomotives. La mise en place rigoureuse des damiers, des drapeaux rouges ou des lanternes à feux rouges est aussi de nature à remédier à une telle situation, indépendamment de l'usage de la carte ou du carnet de sécurité par les visiteurs.

4 - La montée sur des véhicules en marche est toujours la cause de fréquents accidents graves ou mortels, bien qu'une amélioration sensible ait été constatée : 9 accidents en 1940 contre (15). Une telle pratique est à éviter (là où elle n'est pas interdite) dans toute la mesure du possible et surtout par les agents qui n'ont plus l'agilité de leurs cadets : sur les 9 victimes, une seule, âgée de 19 ans, manquait vraisemblablement d'entraînement, tandis que toutes les autres avaient un âge compris entre 34 et 54 ans (6 âgés de plus de 40 ans).

5 - 6 agents MT (contre (1) en 1938) montés sur des véhicules en marche ont heurté des obstacles fixes : 4 heurts de ponts (dont 1 la nuit), 1 heurt de caténaire en plein jour.

B₂ II - ACCIDENTS D'ATTELAGE.

6 - Les opérations d'attelage ont causé 24 accidents mortels contre (33) dont 13 survenus en plein jour, 2 pendant l'attelage de véhicules dont les organes de choc étaient incomplets. La plupart de ces accidents étaient donc évitables, d'autant plus que parmi les 15 victimes, 7 âgées d'au moins 30 ans devaient avoir un entraînement professionnel suffisant.

B₂ III - ACCIDENTS AUX AGENTS CIRCULANT OU STATIONNANT DANS LES EMPRISES DU CHEMIN DE FER (rubriques I et II exclues).

7 - Le nombre des chutes d'un endroit élevé suivies de mort s'est accru d'une manière alarmante : 21 contre (8), particulièrement dans les Services MT (11 contre 6) et VB (7 contre 1). Les nombres de ces accidents se répartissent d'après les âges des victimes, comme indiqué ci-après :

28 et 29 ans : 4; 30 à 39 ans : 5; 40 à 53 ans : 12.

Ce dernier nombre souligne la nécessité d'éviter de confier à des agents relativement anciens des travaux à exécuter à une distance importante du sol, avant de les avoir fait examiner médicalement et, au besoin, au Laboratoire psychotechnique. Sur les 8 victimes d'accidents du fait de l'emploi d'échelles 5 étaient âgées de 38 à 48 ans. Ces chutes se localisent surtout entre 9h.30 et 11h., 15h. et 18h., certes ces périodes semblent correspondre aux pointes d'activité professionnelle, mais il serait intéressant de rechercher si des phénomènes digestifs anormaux ne sont pas susceptibles de favoriser de tels accidents.

B₂ IV - ACCIDENT DE MANUTENTION.

9 - La manutention sans appareil mécanique est à l'origine de décès dont le nombre est sensiblement stationnaire et qui sont assez souvent les conséquences de petites blessures. C'est ainsi qu'un agent, âgé de 35 ans, marié, père de 3 enfants, piqué au pouce de la main gauche en manutentionnant de la ferraille est décédé d'une septicémie. L'attention des agents a été maintes fois attirée sur le

danger des petites plaies qui, du fait de leur apparence bénigne, n'incitent pas le blessé à recourir aux premiers soins d'urgence.

L'arrimage des colis sur les chariots doit être fait soigneusement tant pour leur conservation que pour éviter leur chute, cause possible d'accident du personnel : un agent a été blessé à la tête, mortellement, par la chute d'un colis de poids supérieur à 200 kgs mal arrimé sur un chariot qu'il poussait (âgé de 42 ans, il a laissé une veuve et un jeune orphelin).

L'état des sols et des chaussures est aussi à surveiller pour éviter des chutes aux conséquences d'autant plus graves que l'agent, dont les mains sont occupées, ne peut se retenir dans sa chute. Deux telles chutes ont entraîné des fractures du crâne aux conséquences mortelles.

10- 5 accidents mortels (contre (2)) ont été causés par la manutention avec appareil mécanique : 4 d'entre eux résultent de l'emploi de grues à combustibles; dans 3 cas, les victimes ont été serrées entre le châssis de la grue et le contrepoids ou le bâti (accidents survenus en plein jour, à des agents âgés de 39-40 et 42 ans, donc ayant un certain entraînement professionnel). (1)

B₂- VI - TRAVAUX AVEC OUTILS A MAIN.

13- 3 accidents mortels (contre (0)) sont survenus pendant des travaux avec outils à main. L'un d'eux résulte d'une piqûre à un doigt subie au cours de débroussaillage par un cantonnier qui, s'étant fait soigner seulement cinq jours plus tard, est décédé des suites de complications (il a laissé une veuve et un orphelin de 8 ans).

B₂- VII - TRAVAUX AVEC MACHINES-OUTILS.

14- Le travail avec machines-outils a causé 2 accidents mortels contre (0) : l'un d'eux est dû à un vice caché d'un appareil; l'autre cas concerne un agent âgé de 48 ans, entraîné par un alésoir non protégé, tandis qu'il travaillait dans le foyer d'une machine.

B₂-IX - ACCIDENTS AUTRES QUE CEUX REPRIS A LA RUBRIQUE VIII CAUSES PAR DES FOYERS, FEUX, MATIERES BRULANTES, CORROSIVES OU TOXIQUES.

16- 5 accidents mortels contre (1) sont à déplorer. Survenus à des agents dont on ne peut nier l'entraînement professionnel puisqu'ils étaient âgés de 42 à 53 ans, ils soulignent d'une façon étonnante l'utilité de développer "l'esprit de sécurité" (en particulier les réflexes) en l'absence duquel les améliorations matérielles (souvent très coûteuses, seraient de peu d'efficacité.

(1) - Dans le chapitre I - A, il a été fait mention de la recherche de tests de sélection pour les conducteurs de grues à combustibles; l'attention particulièrement développée de ces agents et des réflexes rapides sont en effet susceptibles d'éviter des accidents au personnel utilisé dans le champ d'action de l'engin, concurremment avec les précautions que ce personnel doit prendre lui-même.

- deux agents furent intoxiqués par l'oxyde de carbone pour être restés dans une atmosphère insuffisamment aérée, l'un auprès d'un calorifère, l'autre auprès d'une chaudière. Ceci doit attirer l'attention des agents chargés de la conduite de tels appareils. On doit insister aussi sur la nécessité, en hiver, d'aérer suffisamment les locaux de travail où se trouvent des poêles, malgré le froid et l'insuffisance éventuelle de combustible qui ne permettrait pas d'obtenir une température normale;

- un agent s'approchant d'un brasero, qu'il était chargé d'alimenter en coke, vit ses vêtements souillés d'huile et de graisse s'enflammer et fut brûlé vif. Or, les difficultés croissantes de se procurer des vêtements de travail et des produits de nettoyage font craindre le retour de tels accidents, surtout chez le personnel de conduite des locomotives, si des précautions particulières ne sont pas prises par les intéressés.

- sur une locomotive en marche, l'arrachement d'une entretoise de plaque de foyer occasionna une fuite de vapeur; le mécanicien monta sur le tender pour éviter d'être brûlé, mais heurta de la tête la poutre d'un pont.

- enfin, l'utilisation malhabile d'air comprimé pour la mise en marche d'un groupe Diesel de secours provoqua l'explosion d'un réservoir et la mort d'un agent.

B₂ - X - COURANT ELECTRIQUE.

-17-Le nombre des accidents mortels causés par le courant électrique est resté stationnaire : 7. A deux exceptions près, ils intéressent des électriciens, dont 3 d'entre eux ont été victimes d'un manque de précautions. Les deux autres ont été les victimes, l'un d'un contact accidentel avec une ligne en charge produit par un tiers, l'autre d'un cas fortuit.

B₂ - XI - AUTRES CIRCONSTANCES.

18-Viennent enfin les accidents mortels classés à la rubrique 18 et qui sont singulièrement plus nombreux que ceux de l'année 1938 : 24 contre (14). Cette recrudescence provient, en partie, d'un accident qui fit cinq victimes: un contrôleur du Service de l'Exploitation, un mécanicien, un chauffeur, un inspecteur et un contrôleur principal du Service VB partis sur une locomotive pour reconnaître l'état de la voie sur une ligne menacée par une inondation, tombèrent avec la machine dans une brèche formée dans la voie sous l'action des eaux.

D'autre part, le froid exceptionnel de l'hiver 1939-1940 fut la cause de 3 congestions cérébrales (victimes âgées de 35, 52 et 53 ans).

En outre, 10 accidents mortels sont survenus à des agents circulant à bicyclette en dehors des emprises du chemin de fer : 8 d'entre eux furent tamponnés par des véhicules automobiles (1).

(1) - Il convient toutefois de remarquer que 7 de ces accidents intéressent des agents qui obéissaient à un ordre de repliement.

Ceci incite à renouveler au personnel les recommandations relatives à l'observation du code de la route et à la prudence, mesure d'autant plus utile que le nombre des cyclistes est très considérable depuis la diminution du nombre des trains et surtout des moyens de transports automobiles (1).

Une remarque concernant l'âge des victimes s'impose ici encore : sur les 10 victimes, 3 étaient âgées de 33 à 39 ans, les autres de 45, 50, 53, 53, 54, 54 et 59 ans. Cette constatation tend à prouver une fois de plus que les "anciens" quoique plus entraînés professionnellement que les "jeunes" doivent quand même être prudents, parce que les aptitudes physiques diminuent avec l'âge.

Parmi les 265 victimes d'accidents mortels du travail, 238 étaient mariées et ont laissé 448 orphelins dont 266 âgés de moins de 16 ans.

B₃ - ACCIDENTS MORTELS CONSECUTIFS A DES FAITS DE GUERRE.

A la liste trop longue des victimes d'accidents mortels du travail dans des circonstances d'ordre purement professionnel, il convient d'ajouter celle des 546 agents tués en service en 1940 du fait d'évènements de guerre. De plus, la S.N.C.F. déplore la disparition en service de 42 agents. Au total 853 agents ont été tués par faits de guerre ou ont disparu pour la même cause pendant l'exercice de leur profession en 1940 (2). Leur nombre est sensiblement égal à celui des 865 agents mobilisés et tués pendant la même année (3).

- (1) - Les véhicules automobiles sont beaucoup moins nombreux qu'en temps de paix, mais le péril actuel n'est guère moindre, car les véhicules circulent plus vite (surtout ceux de l'armée d'occupation). Dans une étude publiée dans "Le Populaire" du 26 juin 1939, M. Alex CORNILLE indiquait que plus de 2 millions de voitures circulaient en France, tuant plus de 5.000 personnes chaque année. A Paris, on comptait 1 blessé pour 10 autos et une voiture mise à mal sur 2 (50% des accidents étaient dus au facteur humain: l'imprudence ou l'inexpérience des conducteurs). Cette hécatombe n'était d'ailleurs pas particulière à la France: aux Etats-Unis d'Amérique, pendant la période de 15 ans allant de 1923 à 1937, les accidents de la circulation routière coûtèrent la vie à 441.000 personnes, soit à presque 200.000 personnes de plus que les victimes des 6 guerres auxquelles prirent part les Etats-Unis de 1770 à 1937 et qui durèrent en tout 15 ans.
- (2) - En outre, 97 agents non mobilisés sont morts, en dehors du service, de blessures causées par des faits de guerre.
- (3) - De plus, 528 agents mobilisés ont été blessés en 1940.

CHAPITRE VIII

Les ACCIDENTS SURVENUS en 1940 aux OUVRIERS
d'ENTREPRISE

Le tableau T3 (Annexe III) indique les nombres des accidents mortels et des accidents suivis d'une incapacité permanente survenus en 1940 au personnel d'entreprise.

Le nombre des accidents mortels est supérieur de 7 unités à celui des mêmes accidents survenus en 1939 (22 contre 15); le nombre des accidents ayant entraîné une incapacité permanente est, par contre, en diminution de 15 unités (22 contre 37).

Il est difficile de savoir si la situation du personnel d'entreprise s'est améliorée du point de vue de la prévention des accidents du travail, car on ne connaît pas les nombres d'heures de travail effectuées par lui pendant chacune des années 1939 et 1940.

Les accidents se répartissent, d'après les circonstances, comme il est indiqué ci-après :

- Rubrique 2 : Opérations de triage : 2 accidents avec incapacité permanente partielle (1 au cours de manoeuvre au cabestan; 1 au cours d'enrayage au sabot-frein à main).
- Rubrique 3 : Ouvriers surpris par un train ou un véhicule en mouvement : 10 accidents mortels et 1 accident avec incapacité permanente partielle.
- Rubrique 4 : Chute d'un véhicule pendant la marche : 1 accident avec incapacité permanente partielle.
- Rubrique 7 : Chute d'un endroit élevé : 4 accidents mortels et 2 accidents avec incapacité permanente partielle (1).
- Rubrique 8 : Chutes par glissade ou pour une autre cause : 2 accidents avec incapacité permanente partielle.
- Rubrique 9 : Manutention sans appareil mécanique : 5 accidents avec incapacité permanente partielle.

(1) - 2 accidents mortels sont survenus à des ouvriers circulant l'un sur la partie vitrée d'une rotonde à machines, l'autre sur la toiture en fibro-ciment d'une halle, sans avoir préalablement placé des planches ou une échelle à plat.

Le risque de tels accidents peut d'ailleurs peser sur les agents de la S.N.C.F., chargés de travaux sur les toitures et, en particulier, de la peinture des vitres ou de la mise en place quotidienne (ou du retrait) de panneaux pour satisfaire aux exigences de la défense passive.

- Rubrique 10 : Manutention avec un treuil : 1 accident avec incapacité permanente partielle.
- Rubrique 11 : Projection d'un corps étranger dans l'oeil : 1 accident avec incapacité permanente partielle.
- Rubrique 12 : Eboulements de terre : 6 accidents mortels et 1 accident avec incapacité permanente partielle.
Chute de madriers ou de planches : 3 accidents avec incapacité permanente partielle.
- Rubrique 14 : Travaux avec une scie à ruban : 1 accident avec incapacité permanente partielle.
- Rubrique 17 : Electrocutation : 1 accident mortel.

La remise à chaque ouvrier d'entreprise de l'instruction relative aux précautions à prendre pendant le stationnement, la circulation et le travail sur les voies, étudiée en 1940 et mise au point en 1941, sera de nature à diminuer le nombre des accidents de circulation, les plus nombreux et les plus graves.

CONCLUSIONS

Le rapport ci-dessus montre qu'en 1940 près de 9.000 agents sur 100.000 ont été les victimes d'accidents du travail de toute gravité contre 8.700 en 1939. Compte tenu de la durée du travail (supérieure en 1940 à celle de 1939) ces nombres correspondent à une diminution de fréquence de plus de 15 % et marquent une amélioration par rapport aux années précédentes (de 20 % par rapport à 1933). Malheureusement 68 agents sur 100.000 ont été victimes d'accidents mortels en 1940 (contre 55 en 1939) et la fréquence rapportée à la durée du travail n'accuse pas d'amélioration par rapport à 1939 (elle accuse toutefois une amélioration par rapport aux années antérieures, de plus de 18 % par rapport à 1933, en particulier).

On a indiqué ci-dessus les mesures d'ordre technique prises ou développées au cours de l'année 1940 en vue d'assurer une plus grande sécurité du personnel mais on n'insistera jamais trop sur l'intérêt au moins aussi grand que présente l'éducation des agents en vue de se préserver des accidents; il faut savoir en effet que 80 % au moins de ceux-ci sont dus à des causes relevant du facteur humain (ignorance du danger, ou insouciance, négligence, témérité ou confiance excessive en soi, etc...) et qu'un bon nombre d'entre eux peuvent être évités.

Année 1940

Tableau T¹

(Recensement au 15 février 1941)

suivant leurs conséquences au regard des Victimes

	Effectifs moyens 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			
			Nombres absolus	par 1.000 agents	par 100.000 wagons chargés	Nombres absolus	par 1.000 agents	par 100.000 wagons chargés	Nombres absolus	par 1.000 agents	par 100.000 wagons chargés	Nombres absolus	par 1.000 agents	par 100.000 wagons chargés	
ENSEMBLE DE LA S.N.C.F.	397.298	11.255.288	22.299	56,127	198,121	12.592	31,694	111,876	265	0,667	2,354	35.156	88,488	312,351	
SERVICES CENTRAUX	6.193	"	29	4,683	"	12	1,938	"	"	"	"	41	6,620	"	
AGENTS DES COMPAGNIES	871	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
ENSEMBLE DES SERVICES REGIONAUX (Directions Régionales comprises)	Est	73.084	1.639.606	4.856	66,444	296,169	2.336	31,983	142,473	59	0,807	3,598	7.251	99,214	442,240
	Nord	65.145	2.304.794	4.409	67,680	191,297	1.570	24,100	68,119	34	0,522	1,475	6.013	92,302	280,891
	Ouest	71.590	2.091.913	4.319	60,330	206,462	2.338	32,658	111,763	37	0,517	1,769	6,694	93,505	319,994
	S.O.	78.436	2.139.690	3.617	46,114	169,043	2.791	35,583	130,439	69	0,880	3,225	6.477	82,577	302,707
	S.E.	101.979	3.079.283	5.069	49,706	164,617	3.545	34,762	115,124	66	0,647	2,143	8.680	85,115	281,884
	Total	390.234	11.255.288	22.270	57,068	197,863	12.580	32,237	111,770	265	0,679	2,354	35.115	89,984	311,987
DIRECTIONS REGIONALES	Est	215	"	1	4,651	"	"	"	"	"	"	1	4,651	"	
	Nord	173	"	"	"	1	5,780	"	"	"	"	1	5,780	"	
	Ouest	189	"	1	5,291	"	"	"	"	"	"	1	5,291	"	
	S.O.	153	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	S.E.	202	"	1	4,950	1	4,950	"	"	"	"	2	9,900	"	
	Total	932	"	3	3,219	2	2,146	"	"	"	"	5	5,365	"	

	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	
SERVICES DE L'EXPLOITATION	Est	27.674	1.626	58,756	831	30,028	25	0,903	2.482	89,687
	Nord	23.597	986	41,785	421	17,841	20	0,847	1.427	60,474
	Ouest	26.728	1.399	52,342	808	30,230	18	0,673	2.225	83,246
	S.O.	30.629	1.291	42,150	1.054	34,412	34	1,110	2.379	77,671
	S.E.	44.764	2.147	47,963	1.561	34,872	37	0,826	3.745	83,661
	Total	153.392	7.449	48,562	4.875	30,477	134	0,873	12.258	79,913
SERVICES DU MATERIEL ET DE LA TRACTION	Est	25.893	2.149	82,995	929	35,878	22	0,849	3.100	119,723
	Nord	26.687	2.640	98,925	756	28,328	10	0,375	3.408	127,627
	Ouest	26.310	1.921	73,024	1.052	39,985	9	0,342	2.982	113,341
	S.O.	25.886	1.593	61,539	1.159	44,773	21	0,811	2.773	107,123
	S.E.	36.053	2.248	62,353	1.447	40,135	20	0,555	3.715	103,043
	Total	140.829	10.551	74,920	5.343	37,940	82	0,582	15.976	113,442
SERVICES DE LA VOIE ET DES BATIMENTS	Est	19.302	1.080	55,953	576	29,841	12	0,621	1.668	86,416
	Nord	14.340	781	54,463	389	27,127	4	0,279	1.174	81,669
	Ouest	17.484	956	54,679	469	26,825	10	0,572	1.435	82,075
	S.O.	21.427	726	33,862	577	26,929	14	0,653	1.317	61,464
	S.E.	20.960	673	32,109	536	25,573	9	0,429	1.218	58,110
	Total	93.513	4.216	45,085	2.547	27,237	49	0,524	6.812	72,845
ECONOMATS	Nord	348	2	5,747	3	8,621	"	"	5	14,368
	Ouest	879	42	47,782	9	10,239	"	"	51	58,020
	S.O.	341	7	20,528	1	2,933	"	"	8	23,460
	Total	1.568	51	32,525	13	8,291	"	"	64	40,816

T A B L E A U

relatif à la classification des accidents par circonstances

I - ACCIDENTS CAUSES 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 (heurte 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'oeil (sauf les cas prévus aux rubriques VI et VII). Col. 12. - Autres cas (y compris les éboulements).
VI - TRAVAUX AVEC OUTILS A 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-outil ou autre machine ou élément de machine).
VIII - BRULURES CAUSÉES PAR MACHINES A VAPEUR.	Col. 15. - (Flammes, jets de vapeur ou d'eau chaude provenant des locomotives ou des chaudières fixes.)
IX - ACCIDENTS AUTRES QUE CEUX REPRIS A LA RUBRIQUE VIII CAUSÉS PAR DES FOYERS, FEUX, MATIÈRES BRULANTES, CORROSIFS OU TOXIQUES.	Col. 16. - (Incendie, feu, jet de vapeur ou liquide chaud, utilisation d'explosifs ou de corrosifs, soudure, etc.)
X - COURANT ELECTRIQUE.	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.)

S.N.C.F.

Année 1940

(Recensement au 15 Février 1941)

CLASSIFICATION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL PAR CIRCONSTANCES

NOMBRE D'ACCIDENTS PAR 1.000 AGENTS EN SERVICE

		CIRCONSTANCES des ACCIDENTS																		TOTAL
		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 DE LA S.N.C.F.		1,042	2,434	0,858	2,268	2,499	2,754	5,487	22,615	24,390	1,759	3,348	3,461	6,567	1,870	0,725	1,915	0,183	4,314	88,488
SERVICES CENTRAUX		"	"	"	0,162	0,162	"	1,776	1,453	1,292	"	0,161	"	"	0,161	"	"	"	1,453	6,620
AGENTS DES COMPAGNIES		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
ENSEMBLE DES SERVICES REGIONAUX (Directions Régionales comprises)	Est	1,490	4,666	0,712	3,010	2,778	3,585	5,856	22,372	30,075	1,902	2,738	2,983	6,691	1,341	0,889	2,039	0,082	6,007	99,214
	Nord	1,535	1,167	0,691	2,333	1,658	2,057	4,344	23,578	23,594	1,668	4,037	3,623	9,226	3,377	1,366	1,596	0,077	6,355	92,302
	Ouest	1,145	2,025	0,852	2,305	1,984	2,612	7,124	22,769	23,872	2,095	3,310	4,232	8,507	2,333	0,587	2,333	0,363	5,057	93,505
	S.O.	3,676	4,131	0,765	1,555	1,976	2,741	5,548	14,496	26,812	2,180	3,888	3,570	5,431	2,499	0,586	1,339	0,370	4,016	82,577
	S.E.	0,686	0,794	1,196	2,363	3,766	2,903	5,030	29,791	20,936	1,265	3,177	3,314	4,746	0,598	0,451	2,314	0,069	1,716	85,115
	Total	1,061	2,478	0,871	2,306	2,542	2,803	5,558	23,002	24,811	1,791	3,406	3,524	6,688	1,901	0,738	1,950	0,187	4,309	89,984
DIRECTIONS REGIONALES	Est	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,651	4,651
	Nord	"	"	"	"	"	"	"	5,780	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,780
	Ouest	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,291	5,291
	S.O.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	S.E.	"	"	"	"	"	"	"	9,900	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9,900
	Total	"	"	"	"	"	"	"	3,219	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,146

		CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS											Total								
		I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12	13	14	15	16	17	18	XI
SERVICES DE L'EXPLOITATION	Est	1,518	10,045	0,867	5,529	3,499	7,950	5,203	18,176	26,559	0,325	1,192	0,217	1,012	0,072	0,036	0,506	0,038	6,975	89,887	
	Nord	2,084	2,756	0,932	4,196	2,797	4,450	1,398	17,121	16,223	0,581	0,720	0,127	0,212	"	"	0,551	"	4,577	60,474	
	Ouest	1,459	4,864	1,160	4,894	4,714	5,949	6,772	10,925	33,298	0,748	1,384	0,674	0,374	"	0,037	0,673	0,112	5,239	83,246	
	S.O.	0,914	10,415	1,045	2,908	3,820	6,170	5,322	10,382	30,331	0,281	0,881	0,359	0,294	0,130	0,033	0,163	0,033	4,212	77,671	
	S.E.	0,737	1,653	1,832	3,798	6,613	5,898	4,401	28,756	21,937	0,604	1,095	1,474	1,139	0,022	"	1,117	0,022	1,363	83,661	
	Total	1,239	5,646	1,245	4,179	4,570	6,108	4,680	18,573	25,855	0,534	1,063	0,678	0,671	0,046	0,020	0,652	0,039	4,114	79,913	
SERVICES DU MATERIEL ET DE LA TRACTION	Est	2,163	2,240	0,734	2,201	3,785	1,563	8,033	31,321	27,498	4,248	4,326	7,183	10,891	3,321	2,472	4,364	0,193	3,167	119,723	
	Nord	1,874	0,412	0,787	1,761	1,237	1,087	5,958	34,623	26,942	2,698	7,457	7,269	15,513	6,895	3,260	2,960	0,112	6,782	127,627	
	Ouest	1,596	0,570	0,456	1,254	0,418	1,026	6,006	39,693	13,569	3,783	5,055	8,666	15,470	5,549	1,558	5,093	0,684	3,915	113,541	
	S.O.	0,502	0,155	0,618	1,082	1,197	0,899	7,417	19,663	23,926	5,292	9,117	8,982	9,696	6,838	1,738	3,284	0,927	2,820	107,123	
	S.E.	1,026	0,194	0,749	1,747	1,831	0,832	7,295	34,838	23,133	2,082	6,879	5,963	7,766	1,637	1,276	4,660	0,166	0,999	103,043	
	Total	1,406	0,875	0,875	1,619	1,697	1,065	6,959	32,081	23,568	3,493	6,589	7,491	11,603	4,630	2,009	4,111	0,398	3,273	113,442	
SERVICES DE LA VOIE ET DES BATIMENTS	Est	0,570	0,259	0,466	0,518	0,466	0,052	3,937	16,631	39,908	1,036	2,849	1,347	9,274	0,518	"	1,140	"	8,445	86,416	
	Nord	0,139	"	0,139	0,418	0,628	"	6,346	14,296	26,918	2,022	3,279	2,719	12,692	2,511	0,139	0,837	0,139	8,647	81,869	
	Ouest	0,057	"	1,030	0,114	0,286	0,057	9,552	17,559	24,994	1,373	3,832	3,260	10,924	1,201	"	0,858	0,286	6,692	82,075	
	S.O.	0,560	0,047	0,560	0,233	0,327	0,140	3,734	14,374	22,028	1,213	1,960	1,680	7,747	0,700	"	0,700	0,187	5,274	61,464	
	S.E.	"	"	0,620	0,382	1,050	0,095	2,529	21,574	15,219	0,906	1,288	2,719	7,500	0,048	"	0,859	"	3,721	56,110	
	Total	0,278	0,064	0,577	0,332	0,558	0,075	4,994	16,992	25,291	1,262	2,545	2,299	9,314	0,887	0,021	0,877	0,118	6,363	72,845	
ECONOMATS	Nord	"	"	"	"	"	"	"	5,747	5,747	"	"	"	"	"	"	"	"	2,874	14,368	
	Ouest	"	"	"	"	"	"	"	4,550	14,790	28,441	7,963	"	1,138	"	"	"	"	1,138	56,020	
	S.O.	"	"	"	"	"	"	"	5,865	14,663	"	"	2,932	"	"	"	"	"	"	23,460	
	Total	"	"	"	"	"	"	"	2,551	10,842	20,408	4,464	"	0,638	0,638	"	"	"	"	1,275	40,816

S.N.C.F.

Année 1940

(Recensement au
15 Février 1940)

ANNEXE III

Tableau T³

ACCIDENTS du TRAVAIL

survenus en 1940 à des OUVRIERS d'ENTREPRISE travaillant pour
le compte des Régions et dont celles-ci ont eu connaissance

Nature des accidents	Régions	EST	NORD	OUEST	SUD-OUEST	SUD-EST	Ensemble
I- ACCIDENTS MORTELS	Exploitation	-	-	-	-	1	1
	Matériel et Traction	-	-	1	-	-	1
	Voie et Bâtiments	3	6	4	1	6	20
	Ensemble des 3 Grands Services	3	6	5	1	7	22
II-ACCIDENTS ayant entraîné une incapacité permanente.	Exploitation	-	-	-	-	3	3
	Matériel et Traction	-	-	1	-	-	1
	Voie et Bâtiments	1	2	2	7	6	18
	Ensemble des 3 Grands Services	1	2	3	7	9	22
III- NOMBRE total des accidents I + II	Exploitation	-	-	-	-	4	4
	Matériel et Traction	-	-	2	-	-	2
	Voie et Bâtiments	4	8	6	8	12	38
	Ensemble des 3 Grands Services	4	8	8	8	16	44