Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 21 (1929)
Heft: 6

Artikel: La prévention des accidents dans l'exploitation des chemins de fer
Autor: Held, Ernst
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-383733

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Revue syndicale suisse

ORGANE MENSUEL DE L'UNION SYNDICALE SUISSE

21me année JUIN 1929 No 6

La prévention des accidents dans l'exploitation des chemins de fer.

Par *Ernst Held.*

La XIIe conférence internationale du travail qui s'est ouverte le 30 mai à Genève ayant de nouveau à s'occuper de la prévention des accidents, il n'est certainement pas déplacé de présenter les revendications les plus importantes du personnel des chemins de fer. Qu'il nous soit permis de prendre position en même temps à l'égard de différentes questions revêtant un caractère essentiel.

I.

C'est un fait généralement connu que les personnes occupées dans l'exploitation des chemins de fer sont exposées à des risques extraordinairement nombreux et grands. Cependant, il ne suffit pas de reconnaître ce fait pour en mesurer toute la portée. Des chiffres concrets sont nécessaires pour cela et c'est pourquoi nous voulons essayer de donner un bref aperçu sur la fréquence des accidents mortels et autres accidents survenus au cours de ces dernières années dans l'exploitation des chemins de fer suisses. Nous devons malheureusement déplorer d'emblée que les sources où l'on peut puiser des renseignements à ce sujet, présentent de grandes lacunes. C'est ainsi que l'on s'en est uniquement tenu à établir une distinction entre les accidents mortels et non mortels. Il n'a pas même été tenté de classer ces derniers d'après leur gravité. Aussi la statistique sur les accidents repose sur de telles bases que les chiffres indiqués ne peuvent être considérés que comme une évaluation.

D'après la statistique du Département fédéral des chemins de fer [1], le nombre des accidents mortels et non mortels parmi le personnel des chemins de fer suisses (chemins de fer à voie normale, chemins de fer à voie étroite et chemins de fer à crémaillère, non compris les tramways) présente le développement suivant:

[1] Statistique suisse sur les chemins de fer, publiée par le Département fédéral des postes et des chemins de fer.

Année	Accidents mortels		Accidents non mortels	
	Réseau entier	C. F. F.	Réseau entier	C. F. F.
1921	30	24	925	804
1922	19	15	909	765
1923	49	37	981	804
1924	34	23	965	822
1925	29	23	930	824
1926	32	28	265	227
1927	24	13	271	235
Total	217	163	5246	4481

La seule conclusion que l'on puisse tirer de cette récapitulation est que *217 cheminots de l'exploitation des chemins de fer suisses ont trouvé la mort dans l'exercice de leur profession pendant les sept dernières années, ce qui fait une moyenne de 31 victimes par année.* Ce tableau nous montre en outre *que sur ces 217 cas mortels, 163 ou 27,2 % en moyenne par année concernent l'exploitation des Chemins de fer fédéraux.* Nous n'avons indiqué le nombre des accidents non mortels que parce qu'il illustre d'une façon caractéristique l'importance du choix des bases de la statistique. On s'aperçoit tout de suite que le nombre des accidents non mortels baissa brusquement de l'année 1925 à l'année 1926. Cela provient du fait que la statistique n'est plus établie sur les mêmes bases depuis 1926. Tandis que tous les accidents, qui ont eu comme conséquence une incapacité de travail de 6 jours, étaient englobés jusqu'en 1925, l'obligation d'annoncer les accidents s'est relâchée depuis 1926, ce qui eut pour effet de réduire des trois quarts environ le nombre des accidents.

Il est possible que l'on se demande s'il ne serait pas indiqué, eu égard au chiffre à peu près stationnaire des accidents non mortels des années 1921—1925, de tirer certaines conclusions sur l'importance de cette catégorie d'accidents. Nous devons répondre par la négative, parce que ces chiffres ne tiennent pas équitablement compte des conditions réelles, attendu que tous les accidents ne sont pas relevés, mais seulement ceux qui ont entraîné une incapacité de travail de moins de six jours, et parce que les accidents sans gravité revêtent une importance d'ordre économique en raison de leur fréquence, importance que l'on ne doit pas perdre de vue en se livrant à un examen quelque peu approfondi. C'est pourquoi nous nous sommes efforcés de trouver d'autres sources pour les accidents non mortels.

Les rapports annuels de la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents à Lucerne [2] indiquent le nombre de *tous* les accidents non mortels portés à la connaissance de la Caisse, qui se sont produits dans les *régies fédérales*, incl. les Chemins de fer fédéraux. On sait que ces derniers constituent la principale entre-

[2] Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents, rapport annuel et comptes.

prise des régies de la Confédération. D'après l'effectif du personnel des Chemins de fer fédéraux, d'une part, et d'après celui des autres régies, d'autre part, il nous semble parfaitement juste de mettre *au moins deux tiers de ces accidents sur le compte des Chemins de fer fédéraux.* Nous obtenons alors l'image suivante:

Année	Régies ensemble	Chemins de fer fédéraux seulement
1921	6,027	4,018
1922	5,918	3,944
1923	5,530	3,686
1924	5,345	3,562
1925	5,348	3,564
1926	5,297	3,530
1927	5,370	3,580
Total	38,835	25,884

D'après ce tableau nous voyons que *pendant les sept dernières années 25,884 cheminots ont été victimes d'accidents plus ou moins graves dans l'exploitation des Chemins de fer fédéraux seulement, ce qui équivaut à une moyenne de 3697 par année.*

Si nous faisons le bilan, nous constatons alors qu'il s'est produit 163 accidents mortels et environ 25,900 non mortels dans l'exploitation des Chemins de fer fédéraux, ce qui fait une moyenne de 31, resp. 3700 par année; nous voyons en outre que le nombre des accidents mortels survenus dans tout le réseau des chemins de fer suisses s'est élevé à 217 au total ou à 31 en moyenne par année.

La place ne nous permet pas de comparer ces chiffres avec l'effectif exact du personnel. Cependant, nous ajoutons, à titre de renseignement, que l'effectif moyen s'élevait, en 1927, à 40,671 personnes pour tout le réseau et à 33,425 personnes pour les Chemins de fer fédéraux.

II.

Au point de vue économique, chaque accident constitue une perte pour les milieux intéressés. Nous ne pouvons pas examiner ici cette perte dans toute sa portée, car cela nous conduirait trop loin. C'est pourquoi nous nous contentons de la considérer du point de vue des intérêts de l'*ouvrier.*

L'ouvrier subit un préjudice économique du fait que lui ou les siens ne sont pas toujours pleinement indemnisés pour la perte de revenus résultant de l'accident. Les indemnités et les rentes sont limités légalement et leur fixation se base uniquement sur le revenu que touchait la victime dans l'entreprise assurée et non pas sur celui qu'il retirait encore d'occupations accessoires, de travaux domestiques, etc.

Mais l'ouvrier ou ses survivants ne subissent pas seulement un dommage matériel. Ils ont à supporter dans chaque cas un tort

moral. L'assurance accidents n'accorde aucune compensation pour les douleurs physiques et morales; elle ne peut rendre l'époux et le père à la veuve et aux orphelins, elle n'accorde pas non plus de compensation pour les infirmités pouvant résulter d'un accident. Elle ne fait qu'indemniser le préjudice matériel, et encore pas entièrement; il n'est pas question qu'elle accorde une prestation quelconque pour le tort moral. *C'est pourquoi une rente, si élevée soit-elle, ne peut remplacer les biens économiques et moraux tels qu'ils étaient avant l'accident. C'est pourquoi la prévention d'un accident vaut toujours mieux pour l'ouvrier que la liquidation la plus favorable d'un procès et que le droit de discussion des travailleurs en matière de prévention d'accidents ne se justifie pas seulement du point de vue moral, mais aussi du point de vue matériel.*

III.

Une foule de questions relatives à la prévention des accidents ne peuvent être résolues que sur le terrain international. Les difficultés qui s'opposent à la solution du problème ne s'en trouvent pas aplanies pour autant. La lutte des cheminots pour accroître la protection contre les risques d'accidents a également très peu avancée au cours des années dans les différents pays. Ainsi la question la plus brûlante, celle concernant l'introduction de

l'attelage automatique

est toujours pendante.

Aux Etats-Unis d'Amérique, l'introduction générale de l'attelage automatique des trains existe déjà en principe depuis la loi du 2 mars 1893. En face de l'exemple donné par les Etats-Unis et de l'augmentation croissante des accidents d'attelage résultant de l'extension du réseau ferré, la Fédération internationale des ouvriers des transports, avec siège à Amsterdam, a déjà inscrit depuis longtemps à son programme la revendication concernant l'introduction de l'attelage automatique des trains. Cela eut lieu la première fois à l'occasion du congrès tenu à Milan en 1905. Or, depuis ce moment-là, la réalisation de ce postulat a continuellement été encouragée dans la mesure du possible. Pendant les dernières années, la question de l'attelage automatique des trains a reçu une nouvelle impulsion. Le 29 octobre 1923, la Ve conférence internationale du travail adopta, sur la proposition du camarade *Charles Schurch,* secrétaire de l'Union syndicale suisse, une résolution en vertu de laquelle le Bureau international du travail était chargé de faire des enquêtes sur la fréquence des accidents survenant dans l'attelage des trains. Le résultat de ces enquêtes a été publié dans un rapport intitulé: *Attelage automatique des trains et sécurité des cheminots,* qui a paru en 1925. Bien que ces enquêtes eurent à souffrir des diverses

bases de statistique des différents pays, on peut dire qu'elles ont été exécutées très consciencieusement et la valeur des résultats ne peut être contestée. Le rapport précité en arrive à la conclusion que, dans les 11 plus importants pays d'Europe, *le système d'attelage actuel coûte chaque année la vie à environ 225 cheminots, et que ce système suranné est en outre la cause chaque année de 900 à 1500 accidents graves et de 4500 à 9000 accidents peu graves.*

La XIe conférence internationale du travail qui s'est particulièrement occupée de la prévention des accidents a chargé le conseil d'administration du B. I. T. de nommer une commission composée de 7 représentants des gouvernements, 7 délégués patronaux et 7 représentants des ouvriers pour examiner la question de l'introduction générale de l'attelage automatique des trains.

Il est presque superflu de dire que les patrons se sont opposés énergiquement à la nomination de cette commission et qu'ils cherchent encore aujourd'hui par tous les moyens à retarder sa constitution, si ce n'est même à l'empêcher. Malheureusement, on dirait toujours que les tâches les plus importantes des organisations patronales consistent à combattre en principe tout droit de discussion des travailleurs.

Pour être complet, il convient d'ajouter que l'on peut considérer la question de l'introduction de l'attelage automatique des trains comme résolue au point de vue technique. Comme preuve nous n'avons qu'à citer à part l'exemple de l'Amérique, le Japon qui vient de pourvoir tout le matériel roulant de son réseau de l'attelage automatique et qui fait les meilleures expériences aussi bien du point de vue de la prévention des accidents que du point de vue économique.

Une question non moins importante de la prévention des accidents sur le terrain international est l'extension croissante de

la conduite des locomotives par un seul homme.

Il n'y a pas seulement le personnel directement intéressé, mais aussi des personnes compétentes et clairvoyantes, étrangères à la question, qui prétendent que la conduite des locomotives par un seul homme aboutira inévitablement à un accroissement des accidents de chemins de fer déjà suffisamment fréquents. C'est pourquoi il est nécessaire que l'opinion publique soit renseignée à temps sur la portée de cette mesure de rationalisation. La XIe conférence internationale du travail a, sur l'instigation de la Fédération internationale des transports, fait aussi ici le premier pas. Elle a chargé le Bureau international du travail d'exécuter des enquêtes sur l'augmentation des risques d'accidents résultant de la conduite des locomotives électriques par un seul homme. On a dès lors la garantie que cette question fera l'objet d'un examen approfondi.

Comme postulats des cheminots sur le terrain international, il convient de citer encore l'encouragement de

la limitation du poids des fardeaux.

Cette question figure également à l'ordre du jour de la XIIe conférence internationale du travail qui siège actuellement à Genève et nous espérons qu'elle recevra aussi une solution satisfaisante. Il aurait été désirable d'étendre quelque peu la question, car dans ce domaine il n'y a pas seulement la limitation du poids des fardeaux qui soit nécessaire, mais aussi une normalisation en ce qui concerne le volume et la forme d'emballage des fardeaux, facteurs qui ont déjà souvent donné lieu à des accidents et à des préjudices d'ordre professionnel en raison de leur diversité.

Il est évident que les cheminots ne doivent pas cesser de vouer aussi leur attention à *la construction et à l'équipement des voitures de chemins de fer.* Au premier plan des revendications figurent ici la construction et l'entretien des

vigies des trains de marchandises.

Une protection insuffisante pendant des longs trajets sur des trains de marchandises a déjà souvent été la source d'infirmités pour la vie.

En 1928, les Chemins de fer fédéraux ont créé un service spécial de prévention des accidents. La création d'un organe indépendant était indiquée ici, attendu que la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents à Lucerne n'est compétente pour l'application de la prévention des accidents dans l'exploitation des Chemins de fer fédéraux que pour autant qu'il s'agit d'ateliers soumis à la loi sur les fabriques. Au reste, la prévention des accidents incombe au Département fédéral des chemins de fer et, pour le rayon des Chemins de fer fédéraux, ceux-ci sont eux-mêmes compétents en vertu de la loi du rachat.

Ce nouveau service créé par les Chemins de fer fédéraux est appelé à rendre de grands services. Cependant, il ne pourra accomplir les tâches qui lui sont dévolues d'une manière satisfaisante que s'il collabore avec le personnel et son organisation. D'ailleurs, cette collaboration n'est pas seulement désirable pour ce cas spécial. Elle est justifiée partout où des questions de prévention d'accidents doivent être résolues.

*

Les cheminots adressent à la XIIe conférence internationale du travail le pressant appel de faire valoir son influence auprès des instances compétentes de telle sorte que l'institution de la commission mixte, décidée en principe par la XIe conférence pour l'examen de la question de l'attelage automatique des trains, ne subisse pas un nouveau retard.

Note de la rédaction. Le conseil d'administration du Bureau international a décidé, dans sa session de mai 1929, de porter à

la connaissance de l'Union générale des chemins de fer qu'il procéderait à la désignation de la commission d'experts pour la question de l'attelage automatique des véhicules de chemin de fer, dans sa session d'octobre 1929.

La limitation du poids des fardeaux à 75 kg.

Par J. Schifferstein.

La Fédération syndicale internationale (F. S. I.) s'est assignée comme tâche d'engager la conférence internationale du travail à élaborer une convention qui contienne l'interdiction du transport des fardeaux dépassant 75 kg. La requête de la F. S. I. ne se borne pas à une interdiction de tous les fardeaux dont le poids dépasse 75 kg. Certaines marchandises, notamment les machines, entrant dans le trafic international pèsent plus de 75 kg et leur poids ne peut être réduit. Ce que la F. S. I. désire est une interdiction du transport des fardeaux dépassant 75 kg qui entrent dans le trafic comme marchandises en masse et qui doivent être transportées par un seul homme. Le transport de quelques fardeaux de plus de 75 kg par des ouvriers habitués ne comporte aucun préjudice durable. Une atteinte au corps humain n'intervient que si des fardeaux dépassant 75 kg doivent être transportés pendant un certain temps.

La question de la limitation du poids des fardeaux a déjà été l'objet, avant la guerre, de desiderata, de brochures et d'examens. Dans les années 1890, elle occupa la Société suisse des meuniers. Cette association obtint alors un résultat positif en ce sens que le Conseil fédéral suisse promulgua en 1903 un arrêté, en vertu duquel il était interdit, dans les moulins et les entrepôts, de laisser soulever ou transporter par un seul homme des fardeaux dépassant 100 kg. Cet arrêté du Conseil fédéral devint caduque en 1920 par suite de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur les fabriques, de sorte qu'aujourd'hui la question de la limitation du poids des fardeaux n'est pas réglementée par une loi, en Suisse comme partout ailleurs. Dans certains pays, la réglementation n'englobe que les fardeaux qui sont transportés par les femmes et les jeunes gens. Il n'y a que le Chili qui possède une réglementation légale s'étendant aux adultes du sexe masculin. Dans ce pays, la loi du 9 février 1923 fixe à 80 kg le poids maximum des sacs de marchandises de n'importe quel genre devant être portés par une seule personne.

Quelques chiffres des enquêtes exécutées par l'Union internationale des ouvriers de l'alimentation et la Fédération internationale des ouvriers des transports nous indiquent le poids des fardeaux qui sont encore transportés aujourd'hui. En Allemagne,