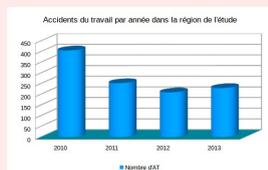


Problématique

La prévention reposant sur le modèle de la responsabilisation individuelle conduit à une réduction de la fréquence des accidents du travail (AT).

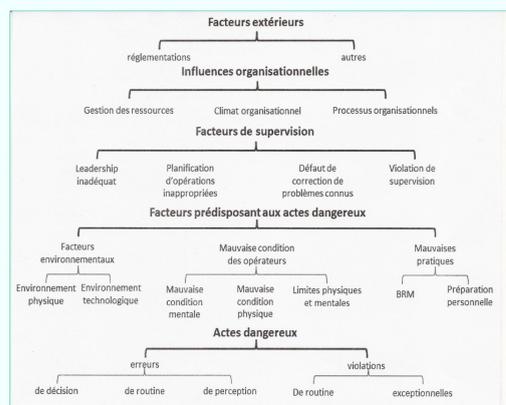


Cependant, ce modèle atteint ses limites et la réduction des AT s'essouffle.

Objectifs de l'étude

Analyser un corpus d'AT afin d'en dégager les catégories de défaillances les plus fréquentes ainsi que les patterns de facteurs contributifs aux AT sur lesquels il est possible d'agir en matière de prévention.

Cadre de référence : la méthode « Human Factor Analysis and Classification System » (HFACS)

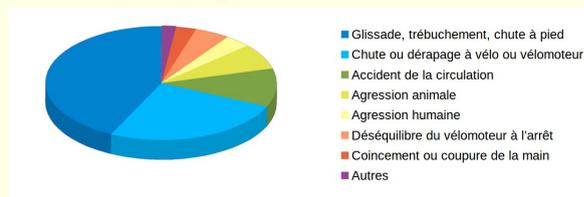


Corpus des AT analysés

- AT dans le secteur postal, en 2013, dans la région Hainaut-Namur
- 2 sources : déclarations papier + fichier informatique (n= 309)
- Constitution d'une base de données (n = 246)
Critères : uniquement les AT concernant les distributeurs, pas les AT sur le chemin du travail, pas les AT sur site.

Résultats

Catégories d'AT



Les AT les plus fréquents sont liés à des perturbations du mouvement (glissades, trébuchements et chutes à pieds) ou des déplacements (dérapages ou chutes à vélomoteur ou à vélo et accidents de la circulation)

Facteurs contributifs aux AT

Facteurs prédisposant aux actes dangereux	Occurrence	Fréquence par AT
Etat du sol	153	62.2 %
Emplacement et caractéristiques des boîtes aux lettres	19	7.7 %
Faible luminosité	1	0.4 %
Etat de la circulation	3	1.2 %
Implication d'un tiers	60	24.4 %
Total : Environnement	236	88.2 %

Facteurs prédisposant aux actes dangereux	Occurrence	Fréquence par AT
Antécédent médical (pouvant expliquer la blessure physique)	1	0.4 %
Total : Mauvaise condition des agents	1	0.4%
Voiture garée de l'autre côté de la route	6	2.4 %
Stationnement inapproprié	7	2.8 %
Attention divisée durant le déplacement	23	9.3 %
Non port des EPI	3	1.2 %
Consommation d'alcool	1	0.4 %
Prise de risque inconsidérée	4	1.6 %
Total : Mauvaises pratiques des agents	44	15.4 %

Influences organisationnelles	Occurrence	Fréquence par AT
Agent pressé	4	1.6 %
Agent remplaçant	6	2.4 %
Charge à transporter contribue à l'accident	13	5.3 %
Erreur d'un collègue	4	1.6 %
Défaut mécanique - défaut de maintenance	5	2.0 %
Besoin d'interagir avec le client	19	7.7 %
Départ ou retour de tournée	9	3.7 %
Total : influences organisationnelles	60	21.5 %

L'environnement est le facteur contributif le plus présent puisqu'il est mentionné dans près de 90 % des AT
Les influences organisationnelles sont également présentes, bien que moins souvent relevées.

Conclusion

Il est illusoire de vouloir modifier durablement le comportement face aux risques si on fait l'économie d'une compréhension de ce qui le détermine. L'approche classique qui consiste à sanctionner les comportements dangereux (sans chercher à les expliquer) et à renforcer les comportements sûrs montre assez vite ses limites : caractère transitoire et factice de l'approche.

Les AT les plus fréquents sont liés à des perturbations des mouvements et des déplacements. L'environnement externe ainsi que les influences organisationnelles sont les facteurs contributifs aux AT les plus fréquemment cités.

Nombreux freins à la prévention des AT les plus fréquents (environnement externe peu contrôlable et très variable, implication de tiers ne faisant pas partie du personnel de la société dans les AT...). Toutefois, pistes de prévention possibles au niveau de l'organisation :

- Impliquer plus les agents de terrain dans la politique de prévention
- Sortir la hiérarchie des conflits de rôle concernant la prévention
- Encourager le partage des savoirs de prudence développés par les travailleurs

Attention aux limites méthodologiques de l'étude (< déclarations des AT)