

SÉNAT DE BELGIQUE

Session 2012-2013

14 février 2013

SÉNAT Question écrite n° 5-8121

de Nele Lijnen (Open Vld)

à la ministre de l'Emploi

Travailleurs portuaires - Accidents - Prévention

accident du travail
installation portuaire
inspection du travail
condition de travail
sécurité du travail

14/2/2013	Envoi question
23/9/2013	Rappel
29/10/2013	Rappel
21/11/2013	Réponse

SÉNAT Question écrite n° 5-8121 du 14 février 2013 : (Question posée en néerlandais)

Les travailleurs portuaires néerlandais courent de grands risques du fait de leurs dangereuses conditions de travail. La situation est à ce point grave que tant l'inspection du travail que les syndicats tirent la sonnette d'alarme depuis quelques années. Il est question de forte surcharge physique dans un tiers des entreprises portuaires de Rotterdam et d'Amsterdam, où l'on transborde des chargements manuellement. Cela ressort d'une enquête de l'inspection du travail dont les résultats ont été rendus publics récemment.

L'inspection du travail considère comme très graves les cas où des entreprises protègent leurs propres travailleurs en faisant faire le travail lourd par du personnel intérimaire ou de la main-d'œuvre étrangère.

C'est surtout lors du déchargement de marchandises que la situation est, selon les inspecteurs, au-dessous de la norme et que l'on constate la plupart des infractions. Par exemple, sont particulièrement pénibles les situations où les dockers doivent travailler courbés dans les entrepôts, celles où ils doivent transporter du poisson surgelé dans un froid glacial ou encore celles où la cadence est élevée en cas de salaire à la tâche.

Lors du transbordement de conteneurs également, l'inspection du travail a observé de nombreuses surcharges physiques. L'arrimage et le désarrimage manuels des conteneurs sur le pont est un travail lourd, étant donné que les barres de fixation pèsent parfois entre 20 et 25 kilos. Attacher et détacher les twist-locks est tout aussi pénible, notamment à cause de la position de travail souvent difficile. Le twist-lock est une pièce de jonction servant à fixer les conteneurs l'un au-dessus de l'autre. Lors du remplissage et du vidage manuels des conteneurs, il faut souvent soulever de trop lourdes charges et trop haut.

L'inspection du travail a exhorté le secteur à s'activer à la recherche de solutions. Les employeurs contrôlés ont promis des améliorations. Entre-temps, plusieurs entreprises portuaires ont eu recours à un bureau spécialisé en vue de prendre des mesures.

Je souhaiterais obtenir une réponse aux questions suivantes :

1. Quelle est la réaction de la ministre aux constats de l'inspection du travail néerlandaise en ce qui concerne les risques sanitaires que courent les travailleurs portuaires et dispose-t-elle d'indications qui montreraient que les travailleurs portuaires sont aussi soumis à des risques plus élevés dans notre pays ?
2. Combien y a-t-il eu de morts et de blessés parmi les travailleurs portuaires respectivement en 2010, 2011 et 2012 ? La ministre pourrait-elle expliquer ces chiffres ?

3. Quelles mesures semblent indiquées pour réduire la surcharge lors des transbordements de marchandises ? La ministre pourrait-elle les expliciter ?
4. Quelles mesures semblent indiquées pour réduire la surcharge lors des transbordements de conteneurs ? La ministre pourrait-elle les expliciter ?
5. La ministre a-t-elle déjà eu une concertation avec les employeurs à propos des risques accrus pour la santé des travailleurs portuaires ? Dans l'affirmative, quand a-t-elle eu lieu et quels en furent les résultats concrets ?
6. Quelles autres mesures la ministre juge-t-elle opportunes ? Pourrait-elle les commenter en détail ?

Réponse reçue le 21 novembre 2013 :

1. En comparaison avec les Pays-Bas, en Belgique, le travail portuaire est effectué exclusivement par des dockers agréés. Il n'est pas question que les entreprises protègent leurs propres ouvriers en répercutant du travail lourd sur du personnel alloué ou des équipages provenant de l'étranger. Avant que les dockers ne soient engagés dans un contingent, ils doivent suivre une préparation et une formation (OCHA); des formations ergonomiques figurent également au programme (soulèvement de charges).

2. Les chiffres des accidents du travail concernant les dockers sont repris dans le tableau ci-dessous pour les années 2010 et 2011. Pour ce qui est de 2012, les chiffres ne sont pas encore publiés.

	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels
2010	1154	1
2011	1147	5

3. La charge physique représente en Belgique aussi un risque important lors du transbordement des marchandises. Il ressort des fiches des postes de travail réalisées pour les différentes fonctions qu'une charge ergonomique lourde est considérée comme un risque (voir lien ci-dessous). <http://www.cepa.be/werkgevers/veiligheid/veiligheidsdocumentatie/werkpostfiches-422>

4. Le lashing des containers (fixation manuelle et ouverture des containers sur le pont du navire) est une activité présentant une charge ergonomique très importante : il s'agit de devoir manipuler des barres qui pèsent parfois entre 20 et 25 kilos. La fixation et l'enlèvement des turnbuckles (pièces qui servent à lier les containers entre-eux) se déroule, en outre, dans des positions de travail inconfortables. Dans le port d'Anvers, une étude ergonomique a été instaurée autour du lashing.

Du fait que les navires vivent longtemps (plus de 20 ans), les circonstances à bord ne peuvent être améliorées que très laborieusement par des mesures matérielles (installation de planchers de marche pour que la hauteur ergonomique de soulèvement (des charges) soit respectée). Une autre possibilité est d'installer des barres de lashing sur le quai: on peut alors créer là un poste de travail ergonomique. Cela peut réussir pour environ 50 % des barres de « lashing » en cas de « double lashing ». Entre-temps, des premiers essais ont eu lieu et ont donné des résultats positifs.

5. Une concertation a lieu, à intervalles réguliers, entre les services de prévention compétents, les structures de concertation sectorielles des ports et la Direction générale du Contrôle du Bien-être au Travail dans le but de pouvoir maintenir, de préférence, un niveau de sécurité le plus élevé possible.

6. Les accidents très graves du travail font également l'objet d'une enquête approfondie par les services d'inspection compétents de la Direction générale du Contrôle du Bien-être au Travail. Cette enquête a pour but particulier d'examiner si des mesures de prévention suffisantes ont été prises afin d'éviter la répétition de tels accidents. S'il ressort de cette enquête que des mesures matérielles insuffisantes ont été prises, l'inspecteur social peut, dans ce cas, imposer des mesures complémentaires pour éviter la répétition.