

En l'honneur des lauréats de la Sécurité

Le 27 avril 1965, au Palais des Beaux-Arts de Bruxelles, dans une salle discrètement fleurie par notre Economat et sur les côtés de laquelle se déployaient des drapeaux — vert et jaune — de la Prévention des accidents du travail ainsi que d'autres — mauve, blanc et jaune — de la Sécurité de l'exploitation, les cheminots ont célébré une nouvelle fois les résultats remarquables qu'ils continuent d'obtenir dans leur lutte contre les accidents.

M. Bertrand, ministre des Communications, présidait la manifestation, entouré de MM. les Administrateurs représentant le personnel, de M. De Vos, directeur général, et de MM. les Directeurs.

La partie musicale de la séance était assurée par l'Orchestre national des Cheminots, sous la direction de Gaston Wellens, avec le concours de Phil Mees, pianiste, de Félix Van der Heyden, ténor, de la chorale « Les Chanteurs du Rail » de Namur, dirigée par Jean Denison, et de Lize Marke, vedette de la chanson.

Après une brillante ouverture jouée par l'orchestre, notre collègue Van der Heyden mit, au service de quelques belles pages de bel canto, une voix puissante, capable d'aborder les œuvres les plus difficiles, sans l'aide du micro, cela va de soi.

La chorale de Namur, créée en 1960 par quelques mélomanes de l'A.C. Salzennes, auxquels se joignirent dans la suite des cheminots de toute la province, se consacre surtout, avec un rare bonheur, aux chants dits « semi-classiques » et aux airs folkloriques pour la joie des connaisseurs qui l'ont entendue et qui, d'Arlon à Bruxelles, de Tournai à Pepinster, ont goûté leurs prestations remarquables. Leur participation à la manifestation du jour fut cordialement applaudie : ce fut simple, digne, bien au point.

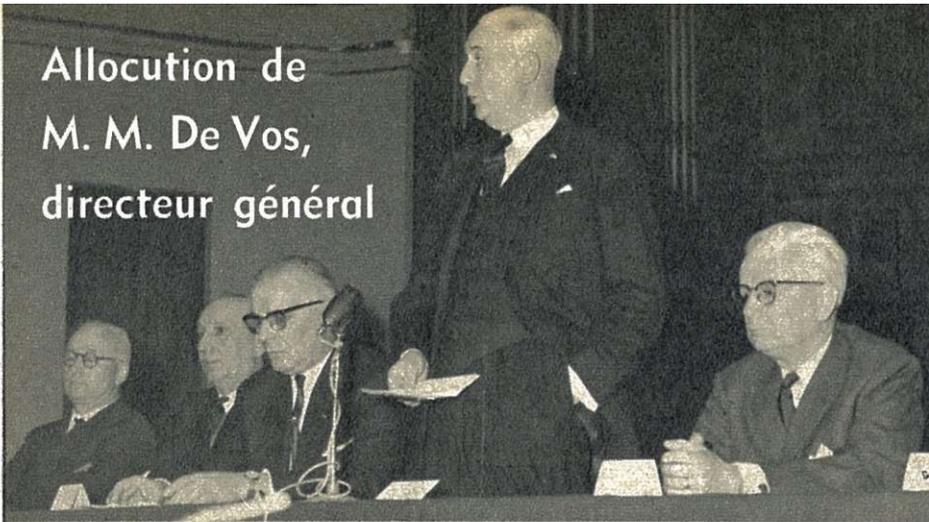
Quant à Lize Marke, vedette de la radio et de la télévision, elle charma son auditoire masculin en interprétant quelques succès de son riche répertoire. Elle chanta pour tous les cheminots, avec une pensée particulière pour ceux de Gand qui, alors qu'elle était écolière, la grondèrent gentiment le jour où, par étourderie, elle avait oublié de renouveler son abonnement scolaire. Vitalité, fraîcheur, jeunesse, rythme, voix grave, timbre chaud, telles furent les qualités dont fit preuve cette artiste. Lize Marke, vedette professionnelle habituée à se produire avec les meilleurs orchestres, eut les mots les plus aimables pour proclamer les qualités de notre ensemble national et de son chef. Et c'est de grand cœur que l'assistance ratifia cet hommage spontané en applaudissant nos collègues instru-

mentistes, dont la cohésion et la musicalité firent impression sur un auditoire conquis.

La musique était légère et le programme distrayant. Pourtant, l'ambiance de la salle ne se départit pas de cette solennité sans falbalas qui convenait à la journée. Le cadre et la prestation des artistes y étaient pour quelque chose, sans doute. Mais c'était surtout le public qui donnait le ton général. Il y avait là, unis dans un coude à coude fraternel, les membres de la Commission paritaire nationale et du Comité national des Œuvres sociales, les délégués des comités et des services de Sécurité et les représentants des sièges de travail qui se sont distingués en 1964 dans la campagne de prévention. On les sentait conscients, oui, vraiment conscients de la valeur des cheminots, de leur esprit de corps, de leur respect de la vie, de leurs devoirs envers eux-mêmes, leurs familles et la communauté nationale.

Aussi est-ce tout naturellement que ce public passa de la partie récréative à la séance académique, au cours de laquelle il écouta avec attention les allocutions des orateurs et la proclamation des résultats du concours de sécurité organisé par nos Œuvres sociales (voir « Le Rail » de mai) et du concours de sécurité de l'exploitation, mis sur pied par la Direction générale (voir en p. 27),

Allocution de M. M. De Vos, directeur général



M. le Directeur général, ayant à ses côtés MM. le Ministre et les Administrateurs représentant le personnel.

LA proclamation annuelle des résultats du concours de sécurité est devenue une tradition. Le retentissement que nous tenons à lui donner est à la mesure de l'importance de l'enjeu : la sauvegarde de la vie si précieuse de notre personnel.

Ce souci est largement compris puisque aussi bien l'éclat de notre cérémonie est rehaussé par la présence réconfortante de nombreuses personnalités. Je salue d'abord la présence de M. le Ministre des Communications, que je remercie de cette particulière marque d'intérêt pour notre action. Je souhaite la bienvenue à MM. les Administrateurs, aux représentants des chemins de fer étrangers et des vicinaux, à tous les fonctionnaires qui, avec zèle et compétence, entretiennent le climat propre à réduire le nombre des accidents du travail.

Je remercie chaleureusement les présidents et les membres des organes de sécurité. Aujourd'hui, ils sont tout particulièrement à l'honneur.

Aux lauréats du concours, j'adresse mes plus cordiales félicitations. Ils recevront, en public, la récompense méritée de leurs efforts, parce que leur action mérite d'être citée en exemple. Mais leur plus grande satisfaction, c'est de pouvoir se dire qu'ils ont efficacement contribué à ménager le capital « santé » de leur entourage. C'est la plus belle forme de probité professionnelle et de sens social. Je leur en exprime toute ma gratitude.

La prévention des accidents n'est pas action qui puisse être menée isolément car, pour être réellement efficace, elle doit s'appuyer sur la compréhension et la collaboration.

Collaboration d'abord dans chaque siège de travail, où dirigeants, personnel de surveillance et exécutants doivent s'entraider, s'encourager pour acquérir de bonnes habitudes de travail et pour que, dans chaque unité, règnent l'ordre et la sécurité.

Collaboration ensuite sur le plan national. Tous les secteurs d'activité se trouvent continuellement placés devant la nécessité d'adapter leur équipement en vue de réduire le nombre des risques, qui va croissant avec les progrès de la technique. Tous doivent engager le combat contre l'ennemi commun. Plutôt que de livrer chacun isolément cette bataille, il est préférable de partager les expériences acquises et de tirer profit des résultats déjà obtenus. C'est dans cet esprit que les chefs de sécurité de deux grandes industries ont bien voulu venir nous exposer une part de leur expérience.

Collaboration enfin sur le plan international. L'année 1964 a vu, pour la première fois, plusieurs réseaux, affiliés à l'U.I.C., se grouper pour organiser, à des dates identiques, des quinzaines de sécurité basées sur les mêmes règles. Les leçons tirées de cette première expérience profiteront à tous.

Les résultats de 1964 sont plus qu'encourageants. Bien qu'il devienne de plus en plus difficile de faire mieux, nous enregistrons de nouveau une légère réduction du pourcentage des accidents. Les pertes de vies humaines que nous avons à déplorer sont encore en régression : 5 contre 12 en 1963 sur le lieu du travail, 5 contre 8 sur le chemin du travail. Nous devons puiser dans ces résultats la volonté de poursuivre notre action.

Dans le domaine des accidents d'exploitation, 1964, troisième année de la campagne, s'est aussi clôturée par un bilan favorable : une réduction du nombre des accidents de 12 % par rapport à 1963.

C'est encouragés par les résultats obtenus en 1964 que nous avons commencé l'année 1965. Nous avons pris la ferme résolution de faire au moins aussi bien et d'empêcher que nos efforts fléchissent.

Allocution de M. P. Lecomte, responsable du Service de Sécurité des A.C.E.C. (Charleroi)

M. P. Lecomte commence son exposé en rappelant que l'opinion publique ne voit généralement l'accident de travail que sur le plan humanitaire et sentimental. « Il est indéniable, dit-il, que toute la législation assurant la sécurité des hommes au travail, tant sur le plan technique que dans le domaine de la protection individuelle, découle d'une raison éthique : le devoir de protéger l'homme au travail ».

Il n'en est pas moins vrai que les mesures de prévention apparaissent aussi comme une politique de saine gestion. On connaît le slogan : « La sécurité paye ».

C'est sur ce terrain que va porter l'intervention de M. Lecomte. Il sait qu'aborder le problème sous cet aspect heurte l'opinion. Parler des dépenses qu'entraîne la réparation assurée aux victimes suscite des réactions négatives, voire de l'hostilité et des reproches.

Il n'est cependant pas niable que, pour l'ensemble du pays, les dépenses sont de l'ordre de plusieurs milliards de francs et que leur montant pourrait être utilisé à d'autres fins, plus profitables à la communauté. Car c'est elle, en définitive, qui, au point de vue économique, pâtit le plus des accidents du travail, et les travailleurs doivent savoir qu'il y va donc aussi de leur intérêt.

Nonobstant la garantie pour la victime d'un accident d'être indemnisée sur une base proche de sa rémunération habituelle, il reste évidemment que l'indemnisation n'empêche pas la souffrance. Quelle que soit la sollicitude dont l'invalidé pourrait être bénéficiaire, celui-ci souffre dans sa dignité de ne plus être un homme complet. Son humeur s'en ressent et se répercute sur son foyer et sur tous ceux qui l'entourent. De plus, quelle que soit la forme de la prise en charge de la réparation matérielle des blessés (assurance indépendante de l'entreprise, assurance directe de sa part), cette charge est toujours retournée à l'entreprise, augmentée d'ailleurs de tous les frais indirects (salaire du personnel remplaçant le blessé, dégâts aux machines, perte de production due aux arrêts momentanés des compagnons voisins du



Allocution de M. J. Bormans, chef du Service de Sécurité aux Ford-Werke A. G. (Genk)



blessé...). Ces dépenses, l'entreprise les incorpore dans ses prix de revient; elles influencent les prix de vente, ceux-ci subissent ainsi un handicap dans le jeu de la concurrence, d'où des répercussions sur l'indice de production, qui se retournent, en fin de compte, sur la communauté et sur tout le personnel, dont les revendications risquent d'être freinées en conséquence.

M. Lecomte croit donc qu'une politique de sécurité du travail vigilante et agissante est bénéfique pour les deux parties (patron et travailleurs).

Cette politique ne peut réussir sous la seule action du patron. La sécurité du travail et des travailleurs doit être l'œuvre de tous; personne ne peut s'y dérober. Quel que soit l'effort de la direction et de la hiérarchie, il ne peut réussir qu'avec la pleine collaboration des délégués des travailleurs eux-mêmes. Il appartient à ceux-ci, non seulement de collaborer aux études, mais encore d'agir sur leurs mandants, qui sont aussi leurs compagnons de travail, afin de les amener à comprendre leur devoir envers eux-mêmes, leur famille et leurs compagnons.

Pour terminer, M. Lecomte répète avec force et conviction que la prévention des accidents est bénéfique pour tout le monde et que le devoir de tous est de s'unir dans la lutte. Et il ajoute: « Les travailleurs de la S.N.C.B. y ont, je crois, un intérêt plus marqué. L'organisation interne de votre entreprise prévoit que la charge financière de la réparation des accidents du travail incombe au service social. Je ne doute pas que l'économie réalisée sur les accidents du travail serait consacrée à d'autres fins sociales... Mon passage d'aujourd'hui parmi vous me serait particulièrement agréable si mon exposé, loin de vous laisser l'impression qu'il était inspiré par le souci de l'intérêt des patrons, vous a convaincus qu'il était uniquement animé par l'impératif de faire comprendre aux deux parties, patrons et travailleurs, qu'il est préférable d'agir pour que le maximum de la plus-value du travail soit consacré au bien-être des travailleurs. »

APRES une introduction dans laquelle il rappelle, lui aussi, que la prévention des accidents est un facteur de la saine gestion des entreprises, M. Bormans considère les accidents comme des agents perturbateurs qui bouleversent la vie normale aux points de vue humain et économique.

Les perturbations qu'ils provoquent proviennent de trois causes :

- Les fautes de construction, qui se situent au niveau du matériel et des moyens d'exploitation, quand les exigences de la sécurité n'ont pas été respectées au cours de leur conception ou de leur fabrication ;
- Les fautes d'organisation, quand les exigences de la sécurité ne sont pas observées au cours de la préparation du travail ou de la production, par exemple par manque d'équipements de protection individuelle ;
- Les fautes personnelles de ceux qui ont manqué à ce qu'ils devaient savoir, pouvoir et vouloir pour bien exécuter leur tâche.

Si une de ces fautes existe, il y a une situation ou une action dangereuse.

Ces trois espèces de fautes, sources de perturbations, doivent être éliminées d'une façon systématique. Pour cela, un programme de sécurité est absolument nécessaire. D'après M. Bormans, très peu d'entreprises belges établissent un tel programme; généralement, elles se contentent d'improviser et de respecter les lois.

Pour assurer la sécurité, le programme doit s'inspirer de trois impératifs :

- Construction de machines sûres ;
- Education et formation du personnel ;

— Maintien sévère des prescriptions de sécurité.

Le premier point concerne la construction des machines, mais aussi les critères de sécurité qui doivent jouer un rôle important lors de l'achat et de la mise en place de celles-ci. L'expérience acquise après l'installation doit guider les responsables.

Pour ce qui est de l'éducation, tout membre du personnel doit être suffisamment préparé à exécuter son travail en toute sécurité, ce qui suppose qu'il puisse l'accomplir avec un outillage adéquat, selon des méthodes sûres, et que son esprit de coopération à la prévention des accidents soit stimulé. C'est surtout au développement de cet esprit et d'une attitude positive vis-à-vis des problèmes de sécurité qu'une bonne formation doit contribuer. Les nouveaux venus doivent être pénétrés des principes de sécurité et, par après, être rappelés périodiquement aux bonnes habitudes de travail par des conversations aimables, de brèves conférences et des démonstrations pratiques.

Quant au troisième impératif, le maintien sévère des prescriptions, M. Bormans est d'avis qu'il est très important pour aider le personnel à ne pas perdre de vue, à mieux comprendre et à respecter les règles de sécurité.

Et M. Bormans continue son exposé par des considérations destinées spécialement aux responsables de la partie technique de la prévention. Parmi ces considérations, il ne manque pas de souligner le rôle des mesures physiologiques à prendre pour mieux adapter le travail à l'homme et pour améliorer les conditions de son labeur, partant, de sa santé.

Allocution de M. le ministre Bertrand, président du Conseil d'administration de la S. N. C. B.

JE remercie la S.N.C.B. d'avoir organisé une fois de plus, avec solennité, la remise annuelle des distinctions aux lauréats de la campagne de prévention des accidents. C'est pour moi un honneur de pouvoir exprimer combien j'estime le sens profond que vous accordez à cette cérémonie.

Ensemble, nous voulons, en effet, que cette tradition annuelle apporte un message auquel la société d'aujourd'hui reste trop souvent indifférente, voire presque insensible, un message, pourtant, dont le sens humain est prépondérant et indéniable et qui, comme tel, doit normalement faire réfléchir et stimuler.

C'est pour cela, Messieurs, que je considère la cérémonie d'aujourd'hui comme un couronnement et, en même temps, comme un nouveau départ. Un couronnement de tous les louables efforts consentis pour que nos cheminots prennent davantage conscience de la notion de sécurité. Un nouveau départ pour conjuguer mieux encore les initiatives et les efforts, pour tirer un plus ample profit des expériences acquises, pour pouvoir enregistrer, dans la lutte contre les accidents, des résultats meilleurs encore.

La Société nationale et son personnel peuvent s'enorgueillir que le trafic sur notre réseau s'accomplit dans des conditions de sécurité telles qu'il n'y a pratiquement plus d'accidents mortels à déplorer. Ce résultat réconfortant met encore plus en évidence que nos cheminots doivent se préoccuper, avec autant de soin et d'énergie, de leur propre sécurité, aussi bien au travail que sur le chemin du travail. Il y va ici de la sauvegarde de leur intégrité physique et même psychique, en un temps où le nombre des accidents augmente d'une façon si inquiétante qu'on peut parler sans exagération d'un fléau social.

Les statistiques sur les accidents de la circulation suffisent à elles seules pour donner une image de la souffrance qu'ils provoquent chaque jour. Ce triste bilan, nous ne pouvons le considérer comme la rançon inévitable et inconditionnelle du progrès actuel sur le plan technique.

L'homme des temps présents doit être pleinement conscient que la vie qui lui est donnée est le plus grand bien qu'il doit garder et sauvegarder avec tous les moyens mis à sa disposition.

C'est pourquoi la campagne de prévention des accidents telle qu'elle s'est développée à la S.N.C.B. peut être citée en exemple. Elle prouve amplement que le fléau des accidents peut être combattu efficacement et avec succès par une discipline librement consentie.

Une nouvelle fois, je tiens à remercier et à féliciter vivement la Société nationale parce qu'elle n'estime aucune peine trop grande pour développer la sécurité de son personnel.

Le rapport sur la prévention des accidents en 1964 témoigne amplement des améliorations que la Société nationale ne cesse d'étudier et de promouvoir, ainsi que des multiples initiatives qu'elle prend ou stimule afin de créer des conditions de travail les meilleures du point de vue de la sécurité.

En portant sa vigilante attention sur l'information appropriée, sur la promotion d'un sain esprit d'émulation, sur l'attribution de distinctions et de récompenses, elle ouvre largement les esprits et les cœurs à la pleine réussite de son action en faveur de la sécurité.

Cette action — hautement et essentiellement humanitaire — doit donc profiter non seulement aux cheminots, mais aussi à la collectivité.

Elle honore ses promoteurs et l'ensemble du personnel.

Ainsi que l'a souligné votre directeur général, M. De Vos, cette action gagne encore en efficacité parce qu'elle s'appuie sur l'expérience acquise dans l'industrie privée et qu'elle se développe en collaboration avec des réseaux d'autres pays.

Les remarquables exposés de MM. Leconte et Bormans nous montrent la réalité de cette coopération.

Il n'est pas téméraire d'affirmer que tous ces efforts seront couronnés de succès.

Je ne reprendrai pas la longue énumération des résultats obtenus, mais je veux citer quelques chiffres qui m'ont frappé dans le rapport annuel. En onze ans, le nombre des accidents survenus au personnel ouvrier est tombé de 9.800 à quelque 1.200 ; le nombre des journées perdues pour ce personnel est revenu de plus de 80.000 à moins de 25.000. Surtout, le nombre des tués sur le lieu du travail a diminué progressivement ; au lieu de 24 morts chaque année avant le début de la campagne de sécurité, nous n'en déplo-



rons plus que 5 pour 1964. Autre constatation remarquable : sur le chemin du travail, la Société compte un pourcentage d'accidentés inférieur de moitié au pourcentage correspondant de l'ensemble des travailleurs du royaume. Ce résultat est particulièrement éloquent, car il prouve que, même hors du contrôle des chefs immédiats, les cheminots respectent les principes et les consignes de prudence qui leur ont été inculqués.

Aussi est-ce avec une vive satisfaction que je félicite tous ceux qui en sont les artisans : les autorités supérieures de la Société, M. le Directeur général et ses collaborateurs de toutes les directions et de tous les sièges de travail qui surveillent le respect des règles de sécurité.

Avec plaisir, je rends aussi hommage aux membres des comités et des services de sécurité, aux délégués des organisations de personnel, qui trouvent le temps et ont le courage, en dehors de leurs activités normales, d'examiner les problèmes journaliers de la prévention et de l'hygiène.

Je félicite spécialement la multitude des exécutants qui, par leur discipline et leur obéissance aux prescriptions, même lorsque celles-ci provoquent des difficultés, ont été les auteurs anonymes de ces résultats exceptionnellement remarquables.

A tous, mes félicitations, ma gratitude et mes vœux de persévérance dans la voie suivie !

Sécurité de l'exploitation

Cinquante-sept de nos plus importantes installations ont pris part, en 1964, au troisième concours de la sécurité de l'exploitation. Près de 10.000 agents (de E., M.A. et E.S.) ont participé à cette campagne, menée par la Direction générale pour favoriser la lutte contre les collisions et les déraillements. Au cours de 1964, le nombre des accidents entrant en ligne de compte pour ce concours a diminué de 12 % par rapport à l'année précédente.

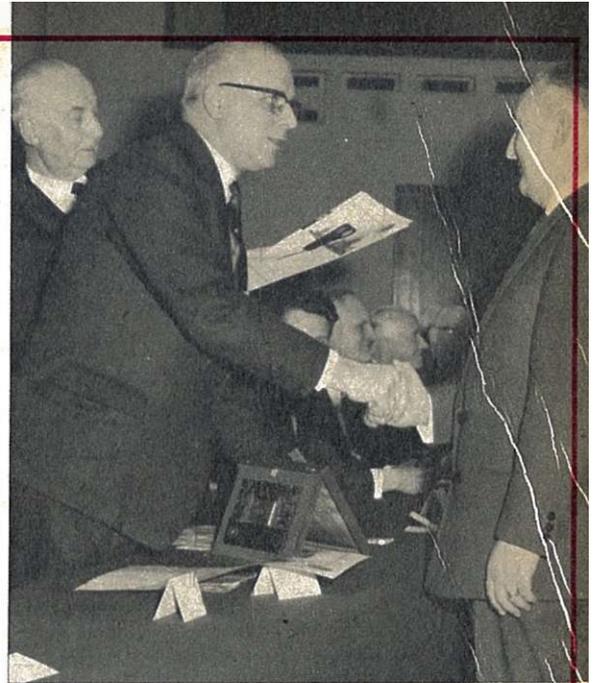
Onze installations ont reçu le « drapeau de la sécurité de l'exploitation » : les gares de Ronet, Kortrijk, Bruxelles-Midi, Athus, Gent-Zeehaven, Arlon, Denderleeuw, Dendermonde et Ottignies ; les ateliers de traction de Ronet et de Kortrijk.

Vingt-sept agents bénéficient d'un voyage en Autriche ; ils seront désignés, par tirage au sort, dans les installations les mieux classées, soit, en plus de celles qui sont déjà citées : les gares de Kinkepois, Leuven et Liège-Guillemins ; les ateliers de Monceau et de Latour.

D'autres installations se sont aussi distinguées par des efforts appréciables : les gares de Gent-Oost, Oostende, Stockem, Mons, Muizen et Merelbeke et les ateliers de traction de Bruxelles-Midi et d'Antwerpen-Dam.

Qu'ils soient félicités tous ceux qui luttent pour préserver l'intégrité physique de leurs collègues et des voyageurs ainsi que pour la bonne réputation du rail et des cheminots !

L'Orchestre national des Cheminots et les Chanteurs du Rail.



Tour à tour, MM. le Ministre, le Directeur général et les Directeurs ont congratulé les lauréats.

