

APRÈS UN LUSTRE D'EFFORTS

1958

1954



PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Les chefs responsables de la sécurité dans les sièges de travail où, pour le premier lustre de la campagne de prévention, la moyenne des accidents est inférieure à la moyenne de leurs catégories respectives, ont été invités à une réception organisée en leur honneur à l'échelon national. Cette réception eut lieu, à Spontin, en présence de M. le Directeur général et de tous les membres du Comité de direction.

A cette occasion, notre revue a demandé aux chefs présents leur opinion personnelle sur les points qui, d'après eux, doivent être singulièrement soulignés, ceux qui, après cinq ans, se dégagent de l'expérience originale qu'ils ont acquise dans leurs unités administratives respectives.

Une guerre avec état-major et Croix-Rouge

Tous les chefs qui ont répondu notent qu'en cinq ans, on est parvenu à créer et à répandre, sur tout le réseau, quelque chose de nouveau : un état d'esprit, une atmosphère, un climat, un état d'alerte, un réflexe de sécurité. Tels sont les mots qui sont le plus souvent cités pour définir le résultat de l'« offensive psychologique poursuivie pendant un lustre ». C'est M. Glineur, chef de gare à Tournai, qui utilise ce terme de guerre. Il s'agissait bien, en effet, de combattre un ennemi redoutable. Le premier bulletin de victoire résulte d'une « stratégie », dans laquelle M. Glineur cite l'intervention efficace de la Croix-Rouge, en l'occurrence nos centres régionaux. M. Gaillard, de la remise de Jemelle, n'oublie pas les soins donnés sur place.

La mesure la plus efficace fut évidemment la première qui fut prise : la création d'un état-major, le service de prévention, qui, bientôt, allait sonner le branle-bas de combat. « Depuis lors, note M. Mengeot, chef de gare principal à Mons, les services techniques remédient immédiatement aux situations dangereuses signalées par les chefs immédiats. »

Le rôle des chefs immédiats, des agents de maîtrise et des comités de sécurité

C'est aux chefs immédiats et aux agents de maîtrise que revint la tâche la plus ingrate : « la lutte de tous les instants contre les préjugés, la méfiance, l'accoutumance au danger et les habitudes ». M. Lor, ingénieur à la remise de Haine-Saint-Pierre, souligne très bien que « l'action psychologique de persuasion, allant du petit laïus paternel aux mesures plus rigoureuses, hélas ! en cas de nécessité, en passant par autant de stades nuancés qu'il y a d'individus et de caractères, a été et reste la mission primordiale et constante des chefs ». Et M. Lor ajoute, avec pertinence : « Elle reprend même une importance accrue au moment où l'ampleur des mesures techniques et administratives de prévention a peut-être tendance à plonger les agents dans l'illusoire idée que l'on doit avoir tout prévu ! Le succès ne doit pas nous griser au point de nous faire croire que, la perfection une fois atteinte dans notre service, elle s'y maintiendra. Conseillés et aidés par les inspecteurs de la Direction P.S. attachés au service de la prévention, les chefs immédiats comptent, plus encore que par le passé, sur l'aide efficace et soutenue des agents de maîtrise et sur l'influence indiscutable des délégués des organisations du personnel reconnues afin de parfaire l'œuvre entreprise, pour le plus grand bien des cheminots et de leurs familles. » C'est très juste.

M. Toussaint, chef immédiat des remises de Tournai et d'Ath, souligne, lui aussi, le rôle du personnel de maîtrise, qui doit « relever les erreurs et les fautes commises pour les analyser et les commenter, au cours de courtes causeries, destinées surtout à être utiles au personnel jeune et inexpérimenté dans le métier ou dans le service ».

Enfin, notons que M. Van der Veken, ingénieur à l'A.C. Malines, après avoir rappelé le rôle des comités de sécurité dans le domaine des installations et de l'outillage, souhaite que ces comités dorénavant s'attachent davantage au comportement de l'homme au travail.

De la quinzaine

à la demi-journée de sécurité

M. Rosière, chef de gare à Ottignies, estime que les « quinzaines de sécurité » ont joué un rôle très important. « Elles ont permis de surveiller, d'une façon plus approfondie, le comportement de l'homme au travail, de remédier sur-le-champ aux fautes commises... » M. Naret, inspecteur technique au 1^{er} arrondissement de la voie à Namur, trouve, lui aussi, que ces quinzaines doivent être poursuivies. « Il y a lieu, toutefois, dit-il, de ne pas en exagérer le nombre, ni de traiter des sujets trop légers, sous peine de voir les agents s'en désintéresser. » Quant à M. Warny, chef de gare principal à Liège-Guillemins, il les remplacerait plutôt par des semaines plus spécialisées. C'est aussi l'avis de M. Chapelle, inspecteur technique au 1^{er} arrondissement V de Liège, qui préconise de faire, pendant une semaine, la chasse à une seule chose bien déterminée. « En rappelant aux travailleurs trop de points à la fois, on risque de ne fixer sur rien leur attention. »

M. Wargnies, ingénieur à la remise de Ronet, propose, lui, « d'organiser, dans les services d'une certaine importance, suivant un calendrier déterminé, des demi-journées de sécurité, au cours desquelles le fonctionnaire technique ou l'agent de maîtrise désigné s'occuperait surtout de prévention (contacts avec le personnel, vérification de l'outillage, mise en ordre et nettoyage des instal-

CE QU'EN PENSENT LES CHEFS RESPONSABLES

lations...). Il en profiterait pour redresser les mauvaises habitudes de travail contractées... »

Enfin, notons cette remarque de M. Somers, chef de gare principal à Louvain : « Le moment est peut-être venu d'encourager l'initiative des ouvriers eux-mêmes, ne fût-ce que sur le plan local. Pourquoi ne pas tenter un essai avec une « quinzaine de l'initiative des ouvriers » ? »

Chaussures de sécurité

M. Naret, entre autres, signale l'efficacité des chaussures de sécurité. « Leur qualité doit être améliorée. Un gros effort doit être fait pour vaincre les dernières résistances. » M. Mingeot, que nous avons déjà cité, estime même que le port de ces chaussures devrait être rendu obligatoire dans certains services.

Lunettes de protection

MM. Gaillard, de la remise de Jemelle, et Horgnies, inspecteur technique au 4^e arrondissement de la voie à Verviers, demandent plus de propagande encore en faveur des lunettes de sécurité. Pour cette propagande, la préférence de M. Horgnies va « aux vignettes humoristiques de petits formats, à distribuer au personnel, vignettes complétées par des slogans, à commenter par la revue ». M. Chapelle, à ce sujet, estime que les mesures de protection concernant les yeux seraient mieux suivies si les lunettes de protection étaient toutes transformées en visières mobiles sur casque ou serre-tête.

Le rôle de notre revue

A propos de notre revue, M. Chapelle déclare tout net que son rôle fut le moins efficace. M. Bariau, inspecteur technique de l'arrondissement de la voie d'Ath, estime, lui, que « la propagande par la revue doit être intensifiée en s'attachant surtout à reproduire des narrations concrètes d'accidents survenant sur le réseau et en faisant ressortir les conséquences malheureuses

qu'ils entraînent ». Nous le faisons, nous le ferons plus encore. Pour M. Duchesne, inspecteur technique à la remise de Ronet, le rôle de la revue est très efficace, « car elle porte toujours : ou l'agent y porte lui-même attention, ou c'est un membre de sa famille qui lui montre un détail, lui demande une explication, avise ainsi sans s'en rendre compte toute la famille et propage l'atmosphère de sécurité... » M. Holbrechts, chef de gare principal à Saint-Ghislain-Hornu, estime même que la propagande par la revue est la plus utile : « Cette propagande se lit, lors des moments de détente, à domicile. Ainsi présentée, la prévention n'a plus la forme d'un travail, d'une obligation quelconque. Elle distrait, enseigne, s'établit dans les esprits ; c'est un chemin sûr pour la voir se fixer dans les habitudes. La mère de famille, d'instinct, comprend mieux et plus vite que le mari et les enfants les conseils de prudence. Et parce qu'elle comprend, qu'elle est jalouse de ce qu'elle possède, elle reprend la lutte de la prévention par des conseils, par la répétition de certains slogans, soit à l'occasion de menus incidents de famille, soit au moment du départ au travail. De même que la femme sait atteindre le cœur de son homme par son estomac, elle saura atteindre le cerveau et les habitudes de son mari par la propagande de la revue ! »

Affiches et slogans

M. Bariau, d'Ath, que nous avons déjà cité, note que la propagande par affiches et par slogans est efficace à condition que les unes et les autres soient renouvelés. « Il doit aussi s'écouler un certain temps entre l'enlèvement d'une



affiche et son remplacement par une autre. » M. Chapelle, pour influencer le comportement sur le chemin du travail, propose que l'on place plus d'affiches et de slogans adéquats là où les agents garent leur vélo ou leur moto et, de plus, que l'on attache des vignettes à leur guidon.

D'autres mesures reconnues efficaces... ou moins

Pour M. Naret, la mesure de sauvegarde la plus efficace concernant les poseurs de voie fut l'avis réglant la protection des agents par des factionnaires.

M. Hazard, chef de gare principal à Haine-Saint-Pierre, souligne très justement les heureux effets produits par le « souci du terrain net », ce souci qui est maintenant généralisé. M. Holbrechts attache, lui aussi, une grande importance aux mesures qui recommandent l'ordre dans tous les services. Il note particulièrement l'influence des pistes de circulation, non seulement au point de vue de la sécurité, mais aussi à celui de la productivité. Et M. Matthijs, chef de gare à Gand-Maritime, propose de munir certains chemins de service d'« yeux de chat » pour pallier les dangers de l'obscurité.

Beaucoup de chefs immédiats regrettent que, dans leur forme actuelle, pourtant améliorée, les livrets de sécurité ne soient pas encore assez lus. Faut-il rappeler que le texte de ces livrets doit être commenté au cours des quinzaines de sécurité ? D'autres pensent qu'il faudrait mieux soigner la formation des secouristes.

Propositions diverses

MM. Evrard, chef de section à la remise de Gouvy, et Warny, chef de gare principal à Liège-Guillemins, proposent que l'on crée, dans chaque service, un noyau d'agents connus pour leur véritable esprit de sécurité, une espèce de club de volontaires, qui pourrait entrer en contact direct avec le délégué du service de la prévention lors de ses visites.

M. Chapelle souhaite l'élaboration de films sur la sécurité.

M. Bodson, chef de gare à Montzen, estime que « le candidat manœuvre de gare devrait être soumis à un examen sévère de sélection, et qu'il y aurait lieu d'écarter impitoyablement les prétendants qui n'ont pas les réflexes justes et rapides. Le manœuvre de gare est indiscutablement, au point de vue des accidents, l'agent le plus exposé. D'autre part, il tient en main de gros intérêts de la Société. Un caleur lent et maladroit est à l'origine de chocs violents, d'avaries nombreuses au matériel et aux marchandises. »

MM. Van Bossuyt, inspecteur technique à l'atelier des voitures de Schaerbeek, et Van Poucke, ingénieur à la remise (traction électrique), après avoir souligné, eux aussi, le rôle des agents de maîtrise, estiment tous deux qu'il faut proscrire les trop grosses brigades sous la direction d'un seul et même agent de surveillance.

M. Casier, chef immédiat de l'atelier des trains électriques d'Ostende et de la remise de Bruges, attire l'attention sur le danger que présente le port de bagues. Il faudrait suivre l'exemple de plusieurs entreprises du privé et généraliser l'interdiction (elle ne touche actuellement que certains agents).

Concours et récompenses

Pour M. Horgnies, le concours organisé chaque année et les récompenses attribuées sont « un stimulant qui se transforme en tonique ». « L'esprit de compétition, dit M. Evrard, s'est transformé en esprit de sécurité ». Et M. Glineur note que « les concours ont provoqué l'émulation du personnel et la réprobation envers les délinquants ». Mais M. Mengeot estime que le tirage au sort devrait être proscrit au profit d'une récompense au plus méritant et non à n'importe qui.

MM. Horgnies et Gaillard souhaitent que des récompenses puissent être attribuées aux chefs d'équipe et aux ouvriers, avec des avantages matériels comme prix (chaussures, gants, lunettes, outils, primes ou congés supplémentaires aux agents n'ayant pas été blessés au cours de l'année...).

Notons enfin deux remarques sur deux points qui ont sans doute influencé le classement : M. Vangansbeke, chef de gare principal à Courtrai, note que la mise en service des freins de voie élimine quasi totalement le risque d'accidents ; M. Guillaume, ingénieur principal adjoint à la remise de Schaerbeek, fait remarquer que l'élimination des locomotives à vapeur et spécialement de celles à mouvement intérieur a entraîné une réduction « drastique » du nombre des accidents dans les remises qui ont profité de cette mesure.

« Aussi prudent qu'un cheminot »

Tels sont les échos que nous avons recueillis.

Ils expriment bien le climat de sécurité qui règne sur le réseau, ce climat que l'on cite en exemple ailleurs, mais que nous devons encore améliorer pour que l'on dise, comme le souhaite M. Carpentier, chef de gare à Anvers-Central, « Aussi prudent qu'un cheminot ».

SPORTS

Football - Tournoi triangulaire

R.T.T. — S.N.C.B. : 1-2.
Postes — R.T.T. : 1-4.
S.N.C.B. — Postes : 0-4.

Au programme

Le Centre régional sportif de Gand organise :

1. **Une réunion internationale d'athlétisme**, le dimanche 26 juillet 1959, à 15 h., au terrain de Vlierzele Sport, avec la participation de la Finlande, de l'Italie et de la Belgique ;
2. **Le championnat national de pêche à la ligne**, le dimanche 2 août 1959, à 14 h. 30, à Melle. Inscriptions à envoyer à M. H. Spitaels, Service social, A.C. Gentbrugge, avant le 27 juillet 1959 ;
3. **Le championnat national de jeu de boule**, le dimanche 11 octobre 1959, à 15 h., au chalet de Gand-Saint-Pierre. Inscriptions à envoyer à M. H. Spitaels, Service social, A.C. Gentbrugge, avant le 4 octobre 1959.