



SINCB

L'EUROPE DES CHEMINOTS SUR LES RAILS

ERIC SAUSSEZ

Notre pays assure actuellement la présidence du Conseil des Communautés européennes. A cette occasion, la presse s'est largement fait l'écho de l'évolution de la construction européenne.

De fait, dans de multiples domaines, l'Europe est en marche. Qu'en est-il en ce qui concerne le rail?

Les chemins de fer ne sont pas en reste. D'une part, depuis longtemps déjà, la Communauté des chemins de fer européens défend les intérêts du rail au sein de la CEE. D'autre part, une politique européenne des transports s'élabore peu à peu. Au niveau du rail, le réseau à grande vitesse la concrétise; il sera, à l'avenir, de plus en plus visible, pour nombre de clients. Les travaux actuels à la gare de Bruxelles Midi laissent présager des changements futurs de notre paysage ferroviaire.

A cet égard, le transport est un des secteurs d'activité essentiels au développement communautaire: il favorise les déplacements de personnes et de marchandises à l'intérieur du territoire européen. Et l'Europe se construira principalement par les contacts que développeront ses habitants entre eux. La Commission en est consciente. Elle multiplie, depuis plusieurs années déjà, des initiatives favorisant les échanges entre Européens. Ainsi, le programme ERASMUS permet aux étudiants d'effectuer une partie

de leurs études dans un autre pays européen que le leur. Qu'en est-il au niveau des agents des entreprises publiques?

Tout d'abord, il importe de préciser que beaucoup d'entreprises publiques sont regroupées au sein du Centre européen des entreprises publiques (CEEP). Cet organisme est en quelque sorte le «patronat public européen». De leur côté, la plupart des organisations syndicales des pays membres de la CEE sont regroupées au sein de la Confédération européenne des syndicats (CES). C'est le cas des deux principaux syndicats belges: la FGTB et la CSC.

Le 6 septembre 1990, le CEEP et la CES signaient un accord-cadre voulant notamment «apporter une contribution spécifique et exemplaire à la création d'un espace social européen permettant la mobilité professionnelle et géographique...» (Article 4). Cet apport pouvait se réaliser par le biais d'actions novatrices en matière de formation. Le CEEP et la CES décidaient alors de mener, dans un premier temps, des actions concrètes dans deux secteurs: le transport ferroviaire et la distribution d'énergie.

La formation professionnelle initiale de jeunes agents était particulièrement visée.

- L'objectif de la démarche serait de
- «Créer des cursus européens de formation et de qualification;
 - Permettre l'acquisition de qualifications supplémentaires concernant, en particulier, les métiers nouveaux;
 - Faciliter la mobilité géographique et professionnelle entre les entreprises et en leur sein;
 - Favoriser les échanges culturels».
- (Article 10, alinéa 2).

Cet accord-cadre concrétisait également la première étape du dialogue social instauré entre le CEEP et la CES dans le contexte plus vaste du Dialogue social européen. La gestion de cette première expérience se fera d'ailleurs en étroite collaboration entre les deux parties.

Le projet va faire son chemin et, le 2 septembre 1991, la SNCB et la SNCF conviennent de développer à titre expérimental un programme limité d'échange de jeunes. Le premier échange devra «permettre d'inventorier les difficultés que pose ce type d'action et les moyens qui permettent de les réaliser». On pourra également identifier les conditions requises pour la mise sur pied de tels programmes en vue de leur élargissement à d'autres réseaux. Un groupe de travail ad hoc est mis sur pied afin de concrétiser ce projet. Il réunit

paritairement des représentants des réseaux concernés (SNCB et SNCF) et des représentants de leurs organisations syndicales (la CGSP et le SCCC pour la Belgique). Il sera dénommé «Groupe paritaire d'accompagnement» (GPA). La Commission européenne assiste à ses réunions dont elle assure le secrétariat. Cette institution participera aussi au financement de cette expérience. Le groupe se met rapidement au travail afin d'organiser le premier échange d'agents qu'il s'agit de mener au succès. En cours de route, il est rejoint par les chemins de fer espagnols (RENFE) et leurs organisations syndicales.

Pour cette première expérience, les objectifs poursuivis ont été limités afin de pouvoir mieux encadrer la démarche. Il s'agissait principalement de permettre aux stagiaires d'acquérir de nouvelles connaissances professionnelles et de favoriser un échange culturel entre ressortissants de la Communauté européenne. Restait à choisir les catégories professionnelles concernées. Le choix se porta sur les techniciens électromécaniciens et sur les chefs-gardes. Du point de vue belge, un des axes retenus était de permettre, entre autres, à nos agents d'entrer en contact avec le TGV sous l'angle technique et sous celui de la clientèle. Afin de mieux gérer cette première expérience, le nombre de stagiaires fut limité à dix agents (cinq pour chaque catégorie professionnelle). Il ne restait plus qu'à annoncer la possibilité de stage à la SNCF à l'ensemble des agents concernés, enregistrer les candidatures et procéder à la sélection des futurs stagiaires. Ces opérations se déroulèrent de novembre 1992 à janvier 1993.

Une fois la sélection terminée, la branche belge du Groupe paritaire d'accompagnement organisa, en février 1993, une journée de préparation avec les candidats retenus. Ils étaient alors prêts à partir pour Paris afin d'effectuer leur stage. Celui-ci démarra le 1^{er} mars dernier.

LES TECHNICIENS ELECTROMECHANICIENS

Nos techniciens effectuèrent leur stage à l'atelier de maintenance du TGV à Châtillon. Il s'y rendirent pour une durée globale de deux mois, scindée en trois périodes. Cette scission permettait une meilleure assimilation des connaissances acquises durant le stage. L'atelier de Châtillon est un modèle de technicité nouvelle. Nos stagiaires y ont découvert l'organisation générale de la maintenance du TGV. Outre cet aspect, ils

Beaucoup d'entreprises publiques sont regroupées au sein du Centre européen des entreprises publiques (CEEP). Cet organisme est en quelque sorte le «patronat public européen».

Du point de vue belge, un des axes retenus était de permettre, entre autres, à nos agents d'entrer en contact avec le TGV sous l'angle technique et sous celui de la clientèle.

A la différence des techniciens, le stage des chefs-gardes s'est déroulé en une seule période de deux mois.

ont pu observer le travail pratique effectué dans les sections d'entretien électromécanique (portes, traction, convertisseurs et installations en basse tension, climatisation et chauffage, freins et moteurs de traction). Nos jeunes agents sont donc partis à la rencontre de nouvelles techniques qui seront utilisées, dans notre réseau, avec l'arrivée du TGV. Outre ces aspects techniques, la dimension culturelle a été mise à profit par les agents belges. Et, cette dimension revêt de multiples aspects aussi bien au niveau de l'entreprise ferroviaire française qu'à celui de la société française. Ainsi, au niveau de l'atelier, les stagiaires ont fait connaissance avec une nouvelle organisation du travail et des rapports hiérarchiques parfois différents de ceux existants à la SNCB. Les débats n'ont pas manqué avec les collègues de la SNCF sur les avantages et inconvénients des deux modes de fonctionnement. Leur connaissance de la France et, plus particulièrement de la région parisienne, s'est aussi nettement améliorée. Ainsi, les stagiaires belges ont pu découvrir Paris avec leurs collègues français.

Le mode de vie dans la capitale française les a impressionnés : parfois, positivement (offre de loisirs plus élevée qu'à Bruxelles, etc.) mais aussi, négativement (prix élevés, coexistence plus marquée qu'en Belgique entre une grande pauvreté et un certain luxe citadin). Ils ont aussi pu approfondir leurs connaissances de la vie politique et sociale française.

De fait, leur séjour s'est déroulé durant la campagne pour les élections législatives françaises de mars dernier. Leurs collègues français les ont d'ailleurs invités à assister à l'une ou l'autre rencontre de candidats ayant leurs préférences. La comparaison avec le très complexe système institutionnel belge n'a pas manqué. Les stagiaires belges ont aussi pu vérifier le dynamisme des cheminots français dans leurs loisirs. En effet, ils ont assisté à une représentation théâtrale donnée par des acteurs «amateurs» de la SNCF.

De leur côté, les agents du matériel français ont découvert notre Département Matériel. Leur stage s'est scindé en deux parties principales. Durant leurs deux premières semaines, ils ont reçu toutes les informations nécessaires sur l'organisation du Département; ils y ont aussi visité divers ateliers (les ateliers centraux de Malines et de Cuesmes et les ateliers de traction de Kinkempois et de Schaerbeek). Ils se sont aussi rendus à Ostende afin de connaître nos méthodes de nettoyage des voitures. Les six autres semaines de stage

se sont passées en atelier où les stagiaires français ont pu travailler avec leurs collègues belges. Ils se partageaient entre les ateliers centraux de Salzinnes et de Cuesmes. L'un d'entre eux a étudié le système de communication TBL (Transmission - Balise - Locomotive). Un autre s'est intéressé aux travaux du laboratoire des huiles à Salzinnes. Leurs activités étaient diversifiées en fonction de leurs tâches à la SNCF ainsi que de leurs attentes.

Les agents français sont aussi partis à la découverte de notre pays. Les facilités de circulation mises à leur disposition leur ont permis de visiter diverses villes belges. Outre Bruxelles, où ils logeaient, ils ont particulièrement apprécié Bruges, Anvers (capitale culturelle de l'Europe), Namur, Ostende et Liège. Ils retiendront de leur séjour en Belgique, nos problèmes linguistiques mais aussi la qualité de nos bières. Leur diversité est telle qu'ils n'ont pas pu les découvrir toutes en deux mois.

LES CHEFS-GARDES

A la différence des techniciens, le stage des chefs-gardes s'est déroulé en une seule période de deux mois. Le stage de nos agents a démarré par une période de formation de trois semaines durant laquelle ils se sont familiarisés avec la tarification française, la sécurité des voyageurs et les méthodes de travail françaises. Ils étaient attachés à la gare de Paris Montparnasse. Puis, ils ont presté leurs services à bord de trains français. Ils ont ainsi pu découvrir certains produits ferroviaires encore inconnus chez nous. Bien entendu, le TGV a retenu leur attention; ils ont principalement fonctionné sur le TGV Atlantique, allant à la découverte de l'ensemble des tâches à effectuer par les agents commerciaux des trains français sur ce type de train. Leur travail comprenait aussi bien les annonces aux voyageurs que le contrôle de la validité des titres de transport. Le contact avec la clientèle était excellent. Nos agents étaient impressionnés par la longueur des trajets effectués et la vitesse de parcours. Les trains de grandes lignes ont aussi étonné nos chefs-gardes par les distances parcourues, nettement plus élevées qu'en Belgique. Mais, ils ont aussi découvert le réseau express régional (RER) et les trains de banlieue. Le travail y est sensiblement différent de celui sur le TGV. En effet, non seulement ces trains sont moins modernes techniquement mais, surtout, ils présentent un certain degré d'insécurité à divers endroits. Tant en ce qui concerne le TGV que le RER, nos chefs-gardes ont relevé de nettes différences au niveau à la fois du

contenu et des méthodes de travail en France par rapport à la Belgique. Bien entendu, les chefs-gardes belges ont aussi découvert Paris et la France. De par leur travail, ils ont pu visiter de nombreuses villes françaises (Biarritz, Nantes, Bordeaux, Toulouse, etc.). A ce propos, ils se sont intéressés aux «découchés» fréquents en France, vu l'étendue du réseau.

Quant à leurs loisirs, ils ont été tout aussi diversifiés que ceux de leurs collègues techniciens. On pourrait y ajouter la participation (dans le public) à l'enregistrement d'une émission de la télévision française. De leur côté, les agents commerciaux des trains français en stage en Belgique ont fait connaissance avec notre Société, ses structures, sa tarification et ses règles de fonctionnement au Centre d'instruction régional du Département Transport à Namur. Toutes les données nécessaires pour fonctionner sur nos trains et partir à la rencontre de notre clientèle leur ont été fournies. Les agents français découvrirent, par après, nos trains IC, IR, P et autres au départ de Bruxelles Midi.

Le contact avec nos clients fut facile. Ceux-ci étaient avertis, d'une part, de la présence des agents français par une annonce à l'intérieur du train. D'autre part, la presse belge avait informé ses lecteurs de cette expérience. Les anecdotes relatives à la présence d'agents français sur nos trains ne manquent pas. Ainsi, des usagers en profitaient pour se renseigner sur l'horaire de certains trains français qu'ils comptaient emprunter. Les agents français ont découvert nos divers produits. Ils étaient positivement surpris par notre offre. Ils ont pu apprécier nos «Go Pass», «Multi Pass» et autres «Golden Rail Pass». Ces produits ont particulièrement retenu leur attention ainsi que divers aspects sociaux de notre tarification. Comme leurs collègues techniciens, les agents commerciaux français ont profité de leur séjour pour découvrir notre pays. Ils ont aussi participé, à Namur, à un match de football en salle les opposant à leurs collègues belges. Un match retour est d'ailleurs actuellement envisagé.

Ce premier échange de stagiaires s'est révélé globalement positif. Le contact entre collègues de pays différents a été très facile. Il en allait de même avec la clientèle. Il conviendra, pour d'éventuels futurs échanges, de résoudre certaines modalités pratiques ayant parfois posé un problème comme le type d'hébergement à retenir. Quoi qu'il en soit, cette



expérience ouvrira probablement la voie à un second échange dans les mois à venir. Il concernerait les cheminots français et espagnols. Pas de doute, l'Europe des cheminots est en marche. □

Les techniciens électromécaniciens belges (au second rang), la hiérarchie française et les membres belges du Groupe paritaire d'accompagnement.

Les chefs-gardes belges et une partie du Groupe paritaire d'accompagnement.

Les stagiaires français avec le Groupe paritaire d'accompagnement lors de la visite à Bruxelles.