



NMBS

HET EUROPA VAN DE SPOORMANNEN IN EEN STROOMVERSNELLING

ERIC SAUSSEZ

Ons land bekleedt op dit ogenblik het voorzitterschap van de Europese Raad. Bij die gelegenheid wijdt de pers ruime aandacht aan de verdere opbouw van Europa. Europa is inderdaad op vele gebieden in beweging. Geldt dit ook voor het spoor? De spoorwegen komen zeker niet achterop. Enerzijds verdedigt de Gemeenschap van de Europese Spoorwegen al geruime tijd de spoorbelangen bij de EG. Anderzijds krijgt het Europese vervoerbeleid langzaam vaste vorm. Bij het spoor is het hogesnelheidsnet daarvan een concreet voorbeeld en veel reizigers zullen er in de toekomst gebruik van maken. De huidige werkzaamheden in het station Brussel-Zuid laten al zien welke grondige veranderingen het spoorweglandschap in ons land zal ondergaan.

Het vervoer speelt een essentiële rol in de ontwikkeling van de Gemeenschap. Het bevordert het verkeer van personen en goederen binnen een Europa, dat voornamelijk door het onderlinge contact van zijn inwoners tot een eenheid zal moeten uitgroeien. De Commissie is zich daarvan bewust. Verscheidene jaren al ontwikkelt ze initiatieven om de uitwisseling tussen Europeanen te bevorderen. Zo kunnen bijvoorbeeld studenten via het

ERASMUS-programma een deel van hun studie in een ander Europees land volbrengen. Is er ook al aan het overheidspersoneel gedacht? In de eerste plaats moet er worden op gewezen dat veel overheidsbedrijven gegroepeerd zijn in het Europees Centrum van Overheidsbedrijven (CEEP). Die instelling fungeert zowat als een «Europees verbond van werkgevers uit de overheidssector». Van hun kant zijn de meeste vakbondsorganisaties van de

ECG-lidstaten dan weer lid van het Europees Verbond van Vakverenigingen (EVV). Dit is ook het geval voor de twee voornaamste Belgische vakbonden ACOD en CVCC.

Op 6 september sloten CEEP en EVV een raamakkoord. De bedoeling daarvan was een specifieke en tot voorbeeld strekkende bijdrage te leveren tot de verwezenlijking van een Europese sociale ruimte waarin plaats is voor professionele en geografische mobiliteit (art. 4). Die bijdrage kon de vorm aannemen van vernieuwende campagnes op het gebied van de opleiding.

CEEP en EVV besloten in de eerste plaats concrete acties te voeren in twee sectoren: het spoorwegvervoer en de energiedistributie.

De klemtoon zou vooral komen te liggen op de basisvakopleiding van jonge werknemers.

Het doel bestond erin:

- een Europees studieprogramma uit te bouwen voor beroepsopleiding en -vervolmaking;

- een grotere bekwaamheid te verwerven, vooral in de nieuwe beroepen;

- de geografische en professionele mobiliteit te verhogen tussen en binnen de bedrijven;

- de culturele uitwisseling te bevorderen (art. 10, 2e alinea).

Dit raamakkoord was ook een eerste stap in de sociale dialoog tussen het CEEP en het EVV binnen het ruimere geheel van een Europese Sociale Dialoog. Voor dit eerste initiatief zouden beide partijen trouwens nauw samenwerken.

Het project werd verder uitgewerkt en op 2 september 1991 werden NMBS en SNCF het eens om bij wijze van proef een beperkt uitwisselingsprogramma voor jongeren op te zetten. Er zou worden nagegaan welke moeilijkheden er bij een dergelijke actie rijzen en welke middelen er nodig zijn. Het moest ook duidelijk worden wat de vereisten zijn om soortgelijke initiatieven tot andere spoorwegen uit te breiden.

Voor de uitwerking van dit project werd een werkgroep opgericht die paritair was samengesteld uit vertegenwoordigers van de betrokken spoorwegen (NMBS en SNCF) en vertegenwoordigers van hun vakbonden (ACOD en CVCC voor België). De werkgroep kreeg de naam «Paritaire Begeleidingsgroep» (PBG). De Europese Commissie woonde de vergaderingen bij, verzorgde het secretariaat en zegde haar financiële steun toe aan het project. De werkgroep ging onmiddellijk aan de slag. Hij organiseerde

een eerste uitwisseling en bleef de bedienden van dichtbij volgen opdat de actie een succes zou worden. In de loop van het project gingen ook de Spaanse spoorwegen (RENFE) en hun vakbonden meewerken.

Om dit experiment beter te kunnen begeleiden, werden de doelstellingen ervan beperkt gehouden. Het kwam er vooral op aan de stagiairs nieuwe beroepskennis te laten verwerven en de culturele band tussen staatsburgers van de Europese Gemeenschap te verstevigen.

Als beroepsgroepen werden de technici-elektromecaniciërs en de hoofdwachters gekozen. Een van de Belgische doelstellingen was dat onze bedienden ervaring zouden opdoen met de HST, zowel wat het technische als wat het klantenaspect betreft. Om die eerste actie optimaal te kunnen begeleiden, werd het aantal stagiairs beperkt tot 5 in elke groep.

Restte ten slotte het personeel op de hoogte te brengen van die stage bij de SNCF, de inschrijvingen in te wachten en een keuze te maken.

Toen de gegadigden bekend waren, heeft de Belgische afdeling van de Paritaire Begeleidingsgroep in februari 1993 een dag uitgetrokken om ze op hun stage voor te bereiden. Op 1 maart zijn ze dan naar Parijs vertrokken.

DE TECHNICI-ELEKTROMECHANICIËRS

Onze technici liepen stage in de HST-onderhoudswerkplaats in Châtillon. De stage duurde twee maanden, verdeeld over 3 periodes. Die onderbrekingen maakten het gemakkelijker om de opgedane kennis te verwerken. De werkplaats van Châtillon is een staaltje van nieuwe technologie. Onze stagiairs hebben er gezien hoe het HST-onderhoud is georganiseerd. Bovendien kregen ze een beeld van de praktische werkzaamheden in de afdeling elektromechanisch onderhoud (deuren, tractie, laagspanningsomvormers en -installaties, klimaatregeling en verwarming, remmen en tractiemotoren). Onze jonge bedienden raakten op die manier vertrouwd met de nieuwe technieken die, als de HST er aankomt, ook bij ons zullen worden toegepast. Naast die technische aangelegenheden hebben de Belgische spoormannen ook hun culturele bagage verruimd, en dit zowel binnen de Franse spoorwegmaatschappij als in de Franse samenleving. Zo maakten de stagiairs in de werkplaats kennis met een nieuwe werkorganisatie en met hiërarchische

Het kwam er vooral op aan de stagiairs nieuwe beroepskennis te laten verwerven en de culturele band tussen de staatsburgers van de Europese Gemeenschap te verstevigen.

verhoudingen die bij de SNCF anders liggen dan bij ons. Ze hebben met hun collega's vaak gediscussieerd over de voor- en nadelen van die twee werkwijzen. Daarnaast hebben ze ook hun kennis van Frankrijk, en meer bepaald van de Parijse regio aangescherpt, o.a. via een bezoek aan Parijs in het gezelschap van hun Franse collega's.

Het leven in de Franse hoofdstad heeft een diepe indruk nagelaten: soms positief (meer ontspanningsmogelijkheden dan in Brussel enz.), maar ook negatief (hoge prijzen, het naast elkaar bestaan, meer dan in België, van grote armoede en luxe in de steden). Ook van het politieke en sociale leven in Frankrijk hebben ze wat kunnen opsteken.

Hun verblijf viel namelijk samen met de campagne voor de Franse parlementsverkiezingen van maart 11. Hun Franse collega's hadden hen trouwens uitgenodigd op een meeting van kandidaten die hun voorkeur genoten. Natuurlijk waren vergelijkingen met ons ingewikkeld institutioneel systeem niet uit de lucht. De Belgische stagiairs hebben ook de dynamische vrijetijdsbesteding van de Franse spoormannen kunnen waarderen, nl. tijdens een theatervoorstelling van «amateurs» van de SNCF.

Op hun beurt hebben de Franse bedienden van het Materieel ons departement Materieel ontdekt. Hun stage omvatte twee delen. Tijdens de eerste twee weken kregen ze de vereiste informatie over de organisatie van het departement en bezochten ze diverse werkplaatsen (de centrale werkplaatsen Mechelen en Cuesmes en de tractiewerkplaatsen Kinkempois en Schaarbeek). In Oostende hebben ze gezien hoe we onze rijtuigen schoonmaken. De overige 6 weken werden de Franse stagiairs verdeeld over de centrale werkplaatsen Salzinnes en Cuesmes, waar ze samen met hun Belgische collega's aan de slag konden. Eén van hen heeft het TBL -communicatiesysteem (transmissie - baken - locomotief) bestudeerd, een andere interesseerde zich voor de werkzaamheden in het olielaboratorium van Salzinnes. Hun activiteiten waren aangepast aan hun taken bij de SNCF en hun persoonlijke voorkeur.

De Franse spoormannen hebben ook België verkend. Met de vrijbiljetten waarover ze konden beschikken, bezochten ze verschillende Belgische steden. Behalve Brussel, waar ze logeerden, genoten vooral Brugge, Antwerpen (Culturele hoofdstad van

Europa), Namen, Oostende en Luik hun belangstelling. Van hun verblijf in België zullen ze vooral onze taalproblemen onthouden, maar ook de kwaliteit van ons bier. Zo groot is het bieraanbod hier, dat zelfs twee maanden niet volstonden om alle soorten te proeven.

DE HOOFDWACHTERS

Anders dan bij de technici, liep de stage van de hoofdwachters over één enkele periode van twee maanden. Ze begon met een opleiding van drie weken waarin de personeelsleden vertrouwd werden gemaakt met de Franse tarieven, de veiligheid van de reizigers en de Franse werkmethoden. Hun depotstation was Paris - Montparnasse. Daarna deden ze dienst op Franse treinen. Ze konden kennismaken met voor hen nieuwe spoorwegprodukten. In de eerste plaats natuurlijk de HST, die ze hebben leren kennen op de TGV Atlantique. Ze werden er wegwijs gemaakt in de taken van het Franse commerciële treinpersoneel. Die werkzaamheden omvatten zowel het omroepen van berichten voor reizigers als de controle van de vervoerbewijzen. Het contact met de cliënteel was voortreffelijk. Onze bedienden waren onder de indruk van de lengte van de trajecten en de snelheid. Ze keken op van de lange afstanden die de treinen op de hoofdlijnen afleggen.

Daarnaast hebben ze het Réseau Express Régional (RER) en de voorstadstreinen ontdekt. Het werk verschilde er grondig van dat op de HST. Die treinen waren niet alleen technisch minder modern, maar op diverse plaatsen waren ze zelfs in zekere mate onveilig. Zowel op de HST als op het RER hebben onze hoofdwachters kunnen vaststellen dat het werk zowel qua inhoud als qua methode duidelijke verschillen vertoont met de Belgische gang van zaken.

Onze Belgische hoofdwachters hebben uiteraard ook iets meer van Parijs en Frankrijk gezien. Door de aard van hun werk konden ze heel wat Franse steden bezoeken (Biarritz, Nantes, Bordeaux, Toulouse enz.) en konden ze aan den lijve ondervinden dat er op het Franse net, wegens de grote afstanden, vaak moet worden overnacht.

Wat hun vrijetijdsbesteding betreft, die was al even veelzijdig als die van hun collega's technici. Zo waren ze zelfs aanwezig bij de opname van een Franse televisieploeg.

Van hun kant hebben de Franse commerciële bedienden tijdens hun stage in het Gewestelijk Opleidingscentrum van het departement Transport in Namen

De stage van de hoofdwachters begon met een opleiding van drie weken waarin de personeelsleden vertrouwd werden gemaakt met de Franse tarieven, de veiligheid van de reizigers en de Franse werkmethoden.

ennis gemaakt met onze Maatschappij, haar structuur, tarieven en werking. Ze regeren de nodige informatie om op onze treinen te kunnen werken en de reizigers van dienst te zijn. Vanuit Brussel-Zuid deden ze daarna mee met onze IC-, IR-, P- en andere treinen.

Het contact met onze reizigers verliep vlot. Door een bericht in de trein waren die ervan op de hoogte dat er Franse ambten aanwezig waren en ook de Belgische pers had haar lezers over het experiment ingelicht. Het ontbreekt ons nu niets aan anekdotes over de aanwezigheid van het Franse personeel in onze treinen. Zo maakten sommige reizigers van de gelegenheid gebruik om complimenten in te winnen over de dienstregeling van bepaalde Franse treinen. De Franse collega's hebben op hun beurt onze producten ontdekt. Ze legden een bijzondere belangstelling aan de dag voor de verschillende soorten passen (Go Pass, Multi Pass, Golden Rail Pass enz.) maar ook voor de diverse sociale aspecten van onze tarieven. Zoals hun collega's technici, heeft ook het Franse treinpersoneel ons land verkend. In Namen speelden ze een partij zaalvoetbal tegen hun Belgische collega's en legden ze overigens een terugwedstrijd vast.

Deze eerste uitwisseling van stagiairs bleek over 't geheel genomen positief. Het contact tussen werknemers uit verschillende landen verliep zeer vlot. Hetzelfde gold voor de klantentel. Voor eventuele volgende uitwisselingsprogramma's moeten enkele praktische zaken beter worden geregeld, bijv. de aard van het logies. Wat er ook van zij, dit experiment zal waarschijnlijk de weg openen naar een tweede uitwisseling in de komende maanden tussen Franse en Spaanse spoorwegmensen.

Laat er geen twijfel over bestaan, het Europa van de spoormannen bevindt zich in een vloersnelling. □



SNCF



SNCF



MAES

1. DE BELGISCHE TECHNICUS-ELEKTROMECHANICIENS MET DE FRANSE HIËRARCHIE EN MET DE BELGISCHE LEDEN VAN DE BEGELEIDINGSGROEP.
2. DE BELGISCHE HOOFDWACHTERS IN GEZELSHAP VAN EEN DEEL VAN DE BEGELEIDINGSGROEP.
3. DE FRANSE STAGIAIRS MET DE BEGELEIDINGSGROEP BIJ HUN BEZOEK AAN BRUSSEL.