

# LE CONCOURS DE SÉCURITÉ



**S**TATISTIQUEMENT, on ne court aucun risque en prenant le train. Depuis neuf ans, plus de deux milliards de voyageurs, qui ont parcouru en tout plus de 70 milliards de kilomètres, ont été transportés en Belgique sans qu'un seul ait été tué par la faute du chemin de fer.

La sécurité du rail trouve son origine dans quatre éléments essentiels : la conscience professionnelle des cheminots, la perfection de la signalisation, la solidité du matériel roulant et la structure de la voie.

Il est rare que la presse ait l'occasion de relater un accident en pleine voie survenu dans notre pays et, quand il y en a un, elle ne doit déplorer que des dégâts matériels et des retards sur les horaires prévus. Il n'empêche : quand un cheminot lit dans son journal la relation d'un accident ferroviaire, il n'incrimine pas la fatalité ; dans son for intérieur, il ne se résigne pas, tant il est convaincu que cet accident aurait pu être évité.

Mais il est curieux de noter que cette réaction psychologique générale ne s'étend pas à tous les accidents : il est encore des cheminots qui acceptent en fatalistes les collisions et les déraillements qui se produisent en voies accessoires des gares et des ateliers de traction.

Il y a là une contradiction qui s'explique mal. Quant à ceux qui

# DE L'EXPLOITATION

sont chargés de rechercher les causes des accidents survenus en voies accessoires, ils n'invoquent jamais la fatalité au terme de leurs enquêtes. Ils constatent, en effet, qu'un tiers de ces accidents est provoqué par des défauts du matériel roulant ou des installations fixes, dont certaines, il faut bien le reconnaître, sont dues à des négligences. Quant aux deux tiers restants, ils sont, hélas ! causés sans conteste par des défaillances humaines.

La presse parle rarement des accidents en voies accessoires. Or leurs conséquences sont parfois plus néfastes que celles d'un accident spectaculaire en pleine voie. Les voyageurs oublient assez vite les désagréments d'un retard exceptionnel. Mais le cheminot blessé à la suite d'un déraillement ou d'une collision paie toute sa vie son acte irréfléchi ou celui d'un de ses collègues, le client dont la marchandise a souffert s'adresse à la concurrence, la S.N.C.B. subit des pertes pour la réparation des dégâts causés.

On comprend donc qu'il s'imposait, pour des raisons humanitaires et commerciales, d'associer davantage le personnel à la lutte contre les accidents d'exploitation. C'est ce que le Service des Accidents, relevant de la Direction générale, a fait en mettant sur pied, en 1962, son concours annuel de la Sécurité de l'exploitation, qu'il ne faut pas confondre avec le concours annuel de la Sécurité du travail. Comme les modalités de ce dernier, le premier en date, s'étaient révélées d'une heureuse efficacité, l'organisation créée par nos Œuvres sociales servit de modèle.

Toutes les gares principales et de première classe et tous les ateliers de traction participent au concours de la Sécurité de l'exploitation. Ces installations, au nombre d'une soixantaine, sont groupées, d'après leur nature et leur importance, en sept catégories.

Les agents de surveillance, chefs manœuvres, manœuvres, signaleurs et aiguilleurs des gares précitées et de leurs dépendances, et les machinistes-instructeurs, conducteurs, machinistes et chauffeurs

des ateliers de traction, soit au total 10.000 agents environ, sont directement intéressés par cette campagne de prévention.

Le classement des gares et des ateliers de traction dans chaque catégorie est établi, à la fin de l'année, en fonction du nombre des accidents et du nombre total des agents travaillant dans les services de sécurité de chaque installation.

Le symbole du concours, le « drapeau de la Sécurité de l'exploitation », de couleur mauve avec bords blancs, portant un grand « B » de couleur jaune, est remis aux cinq gares et aux deux ateliers de traction gagnants, qui l'arborent pendant toute l'année.

Parmi les agents de ces installations et de celles qui sont classées deuxièmes, une trentaine sont désignés par tirage au sort pour participer à un voyage d'étude et d'agrément en Autriche, aux frais de la Société. A cet effet, un congé supplémentaire payé d'une semaine leur est octroyé.

Le tableau ci-dessous donne la liste des gares et des ateliers de traction qui, après une lutte serrée, sont parvenus à se classer en tête de leur catégorie. On remarque que des installations ont réussi à enlever le drapeau mauve deux fois et parfois même trois ou quatre fois de suite.

## LAUREATS DES CONCOURS ANNUELS DE LA SECURITE DE L'EXPLOITATION

| Catégories                    | 1962           | 1963            | 1964           | 1965           | 1966           |
|-------------------------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|
| <i>Gares :</i>                |                |                 |                |                |                |
| 1                             | Ronet          | Ronet           | Ronet          | Ronet          | Saint-Ghislain |
| 2                             | Louvain        | Namur           | Courtrai       | Bruges         | Courtrai       |
| 3                             | Bruxelles-Nord | Anvers-Central  | Bruxelles-Midi | Bruxelles-Midi | Anvers-Central |
| 4                             | Gand-Maritime  | Gand-Maritime   | Gand-Maritime  | Erquelinnes    | Stockem        |
| 5                             | Arlon          | Braine-le-Comte | Arlon          | Alost          | Ath            |
|                               | Ottignies      |                 | Denderleeuw    | Denderleeuw    |                |
| <i>Ateliers de traction :</i> |                |                 |                |                |                |
| 6                             | Hasselt        | Hasselt         | Ronet          | Ronet          | Ronet          |
| 7                             | Latour         | Latour          | Courtrai       | Latour         | Ostende        |

Depuis 1962, les collisions et déraillements en voies accessoires dus à une défaillance des agents des services de sécurité ont accusé une régression de 31 %.

Ce résultat est encourageant. Mais il ne faut pas se dissimuler qu'il y a encore moyen de faire mieux, beaucoup mieux.

Aussi espère-t-on vivement que tous les agents des services de sécurité s'imprégneront de la nécessité de faire preuve d'une plus grande attention et d'une vigilance plus soutenue, pour qu'à l'avenir il y ait de moins en moins de collisions et de déraillements. De cette façon, on épargnera bien des souffrances et des gaspillages.

G. BOES,  
ingénieur principal.

## VACANCES POUR ENFANTS HANDICAPÉS

Des vacances pour enfants handicapés sont organisées notamment par :

- quelques établissements spécialisés, mais uniquement en faveur de leurs propres élèves ;
- par l'Association nationale d'Aide aux Handicapés mentaux (12, rue Forestière, à Bruxelles 5), qui, chaque année, organise quelques séjours de vacances au Home Fabiola à Mechelen-sur-Meuse (Limbourg), mais uniquement en faveur d'un nombre limité d'enfants handicapés mentaux.

Les parents qui, grâce à l'une de ces organisations ou à un autre organisme qualifié, pourront assurer un séjour de vacances à leur enfant handicapé, sont priés d'en informer soit l'assistante sociale de leur ressort, soit la Direction P.S. — bureau 53.21 — section 19 (rue Belliard, n° 76, à Bruxelles 4), afin de permettre à ce dernier service de régler la participation financière de notre œuvre de Solidarité dans le coût de ce séjour.



La proclamation de l'*Année internationale du tourisme* en 1967 par la vingt et unième Assemblée générale des Nations-Unies est une prise de conscience mondiale des valeurs éducatives, culturelles, sociologiques et économiques du tourisme. En acceptant la recommandation de l'U.I.O.O.T. (Union internationale des Organismes officiels de Tourisme), les cent vingt-deux pays membres des Nations-Unies ont élevé le tourisme au niveau des plus hautes et louables activités de la communauté humaine.

C'est en octobre 1965 qu'a pris corps l'idée de proclamer l'*Année internationale du tourisme* en 1967, lorsque la XIX<sup>e</sup> assemblée générale de l'U.I.O.O.T. a pris, à l'unanimité, cette décision. Depuis lors, l'U.I.O.O.T. a mobilisé son dispositif mondial d'organismes nationaux de tourisme et d'entrepreneurs de tourisme en vue de célébrer l'année 1967. Ce dispositif est déjà en action sur les plans régionaux par le truchement des sept commissions régionales (Afrique, Amérique, Asie du Sud, Europe, Moyen-Orient, Pacifique et Asie de l'Est et Proche-Orient). Au niveau national, les administrations touristiques des cent deux pays membres de l'U.I.O.O.T. ont déjà prévu une série d'activités pour assurer le plein succès à l'*Année internationale du Tourisme*. De leur côté, les entrepreneurs de tourisme, agences de voyages, transporteurs aériens, maritimes et ferroviaires, hôteliers, touring et automobile-clubs, aéroports, entreprises de presse et d'édition, constructeurs aéronautiques, etc., s'emploient à appuyer l'ensemble des programmes prévus par l'U.I.O.O.T. et ses organisations associées, soit par leurs groupements internationaux, soit par leur groupement national. Il en résulte donc une gigantesque opération moderne de sensibilisation des pouvoirs et de l'opinion publiques pour mieux faire connaître les valeurs réelles du tourisme moderne.

Les objectifs à atteindre pendant l'année 1967 tendent à obtenir une meilleure information du grand public des problèmes du tourisme, un assouplissement des formalités de frontière encore