

Les félicitations  
de M. le Directeur général.



Depuis quatorze ans, les cheminots font reculer un fléau qui les frappait douloureusement.

En 1967, le nombre des accidents dont est victime au travail le personnel ouvrier a été maintenu au taux de fréquence, remarquablement bas, de 1966 : 2,26 par cent agents (1). Si l'on compare ce résultat avec celui qui a été enregistré pour l'ensemble des ouvriers du pays, on constate que nous sommes, de très loin, le mieux protégés et les plus prudents sur les lieux du travail. Mais alors que les accidents légers ont été largement éliminés à la S.N.C.B., il y a encore à déplorer trop d'accidents sérieux et, hélas ! des accidents mortels (six en 1967), la plupart dus au facteur humain.

De même, le taux de fréquence des accidents sur le chemin du travail pour l'ensemble des travailleurs du pays est bien supérieur à celui que l'on constate chez le personnel de notre Société. Sans nul doute, ce résultat peut être attribué à l'influence de la campagne de sécurité, à la vérification annuelle des engins de transport personnels (plus de 20.000 !) et à la discipline des cheminots. Mais il reste que, pour une durée égale d'exposition au risque, le chemin du travail est deux fois plus néfaste que le lieu du travail. Nous avons eu d'ailleurs en 1967 quatre collègues tués sur le chemin du travail. Il faut réagir en conséquence. Notre Société intensifiera donc sa campagne pour déve-

lopper un climat de vigilance et d'attention permanentes sans lesquelles, vu l'intensité du trafic, il n'est plus possible de se trouver en sécurité sur la voie publique. L'enjeu — notre propre vie — est d'une telle importance qu'il exige des efforts redoublés. Le rapport du service de la Prévention, qui consacre à ce sujet un chapitre instructif, annonce des initiatives à suivre de près par tous.

Satisfaits donc des résultats obtenus, mais décidés à améliorer plus encore leur acquis, les hommes du rail ont fêté, le 17 avril dernier, les lauréats du concours annuel de la Prévention des accidents du travail (voir « Le Rail » de mai) et ceux du concours annuel de la Sécurité de l'exploitation (voir en page 12).

Aux corbeilles de la grande salle du palais des Beaux-Arts de Bruxelles avaient pris place : M. le ministre Bertrand, président du Conseil d'administration de la S.N.C.B. ; MM. les administrateurs représentant le personnel ; M. Lataire, directeur général, entouré des directeurs ; MM. les membres de la Commission paritaire nationale et du Comité national des Œuvres sociales ; MM. les représentants de réseaux voisins, de la S.N.C.V. et des organismes nationaux de lutte contre les accidents.

Aux parterres et aux balcons s'unissaient, dans un coude à coude fraternel, les délégués des comités et des services de sécurité et les représentants des sièges de travail qui se sont particulièrement distingués en 1967 par leur respect de la vie et de leurs devoirs envers eux-mêmes, leurs familles et la communauté. On aurait voulu y voir aussi tous leurs collègues, chefs immé-

(1) Le taux de fréquence des accidents qui frappent le personnel employé est de 0,91 %. Le pourcentage, toutefois, est supérieur pour une catégorie de ce personnel, celui des trains : 3,19. Depuis janvier 1968, le personnel des trains participe aussi au concours annuel de sécurité.

# LA SÉCURITÉ FÊTE SES LAURÉATS

diats, agents de maîtrise ou de surveillance et ouvriers, qui ont fait preuve d'imagination, pour approprier le matériel et l'outillage, pour créer de nouveaux dispositifs de sécurité technique. Leurs réalisations, comme celles d'ailleurs de l'Inspection médicale du travail dans le domaine des moyens de protection individuelle, méritent assurément les félicitations et les remerciements que leur adresse, dans son rapport, le service de la Prévention.

L'honneur revint à l'Orchestre national des Cheminots d'ouvrir la cérémonie. Sous la direction de M. Gaston Wellens, cet ensemble de grande allure fit entendre des œuvres de Beethoven, Dvorjak et Dostal, avec, en solistes, M<sup>me</sup> Fr. Nullens-Beckers, pianiste ; MM. De Moerloose, violoncelliste ; A. Liemans, clarinettiste, et

F. Urbain, violoniste. Il est vraiment dommage que notre orchestre national ne puisse pas se produire plus souvent.

Conduites par des hôtesses du rail, huit formations — une par groupe — montèrent ensuite sur la scène. Ces équipes de sept hommes — formées après deux éliminatoires organisées successivement dans les sièges de travail et au niveau des groupes — allaient s'affronter en mettant à l'épreuve publique leurs connaissances des prescriptions de la sécurité. C'est Tony Corsari qui, cette fois, mena ce jeu-concours, dont c'était la troisième édition. En 1966 et en 1967, une équipe de Charleroi avait remporté la palme. Cette année, ce fut l'équipe du groupe de Bruxelles qui gagna l'enjeu : une place pour chacun de ses sept membres dans la voiture qui emportera vers l'Italie les 83 bénéficiaires d'un voyage d'étude et d'agrément désignés par le tirage au sort dont nous avons parlé dans notre numéro de mai.

Au cours de la séance académique, MM. Lataire et Bertrand prononcèrent des allocutions dont nous donnons des extraits d'autre part, puis M. Lambrechts, inspecteur principal adjoint, proclama les résultats des concours et fit applaudir Charles Bodson, facteur de gare à Dinant, dont l'acte héroïque qu'il accomplit en service sauva la vie d'une voyageuse qui allait se faire happer par un train. Pour son courage et son dévouement, le Carnegie Hero Fund a décerné à notre collègue la médaille de bronze. Honneur à lui aussi !

*L'équipe de Bruxelles,  
gagnante du grand jeu-concours.*





# CE QU'A DIT M. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

**« L'humanité serait plus heureuse  
si le génie que les hommes  
mettent à réparer leurs fautes  
était employé à ne pas les commettre. »**

*Cette pensée de Bernard Shaw traduit bien l'action préventive contre les accidents, entreprise en 1954 par la S.N.C.B. et qui, après quatorze années, est toujours menée avec la même intensité qu'au début.*

*Cette lutte a pour but d'empêcher l'accident, quels que soient le lieu ou les circonstances dans lesquels il pourrait survenir...*

*Au fil des années, la Prévention des accidents a porté à son actif des succès très importants et sans cesse renouvelés. Il en va de même pour l'année 1967 qui, d'une façon moins spectaculaire que d'habitude il est vrai, s'est encore révélée fructueuse. Au cours de l'an dernier, en effet, le nombre des accidents survenus au personnel ouvrier a connu une nouvelle baisse d'environ 40 unités, alors que le pourcentage exceptionnellement bas obtenu en 1966 a pu être maintenu à son niveau de 2,26 accidents par cent ouvriers.*

*En 1967, plus encore que les années précédentes, la sécurité sur le chemin du travail a fait l'objet d'une préoccupation particulière.*

*Il avait été constaté notamment que — compte tenu du temps passé sur le chemin du travail — il arrive deux fois plus d'accidents sur le chemin que sur le lieu même du travail.*

*Cette constatation ne pouvait pas laisser la Société indifférente. Aussi s'est-elle empressée spontanément de donner suite à l'appel du Gouvernement pour arrêter l'avalanche alarmante des accidents du trajet. Les résultats ne se sont pas fait attendre : le nombre des agents blessés sur la route est le plus bas qui a jamais été atteint : 405 pour un effectif d'environ 58.000 agents. Le nombre des morts sur le chemin du travail a, lui aussi, diminué : 6 en 1966, 4 en 1967.*

*Notre satisfaction pour les résultats obtenus dans la lutte contre les accidents du travail et contre les accidents sur le chemin du travail est mitigée par un revers tragique dans le domaine de la sécurité de l'exploitation. Alors que, l'année passée, nous pouvions nous réjouir*

*du fait que, depuis 1958, aucun voyageur n'avait plus trouvé la mort sur notre réseau à la suite d'une collision ou d'un déraillement, quelques mois plus tard, nous avons été touchés par un grave accident dans lequel 13 voyageurs perdirent la vie, tandis que 52 autres étaient blessés...*

*Le chemin qui mène à la sécurité n'est pas seulement semé de succès ; mais les revers ne peuvent être une cause de découragement. Recommencer avec plus de vigilance et plus de persévérance est preuve de discipline, de courage et de devoir professionnel bien compris.*

*Je suis convaincu que les fonctionnaires et les chefs, les membres des organes de sécurité et le personnel tout entier répondront à l'appel que j'adresse à leurs qualités de caractère pour que 1968 soit vraiment une année de sécurité.*

## SÉCURITÉ DE L'EXPLOITATION

Cinquante-quatre de nos plus importantes installations ont pris part au sixième concours de la sécurité de l'exploitation. Environ 8.700 agents (de E., M.A. et E.S.) ont participé à cette compétition organisée par la Direction générale pour favoriser la lutte contre les collisions et les déraillements.

Neuf installations ont reçu le « drapeau de la sécurité de l'exploitation » : les gares de Ronet, Courtrai, Ostende, Bruxelles-Nord, Gand-Est, Denderleeuw et Ottignies ; les ateliers de traction de Kinkempois et Stockem.

Vingt-sept agents bénéficient d'un voyage en Autriche ; ils seront désignés par tirage au sort dans les installations les plus méritantes, soit, en plus de celles qui sont déjà citées : les gares de Montzen, Bruxelles-Midi et Gent-Zeehaven ; les ateliers de traction de Hasselt et Latour.

D'autres installations se sont aussi distinguées par des efforts appréciables : les gares de Bressoux, Bruges, Erque-  
linnes, Louvain, Mons et Muizen ; l'atelier de traction de Bruxelles-Midi.



# CE QU'A DIT M. LE MINISTRE



... Votre campagne, au cours de quatorze années, a eu pour effet que des milliers de cheminots, exerçant un métier dur et dangereux, ont été épargnés du fléau de l'incapacité, de la mutilation et même de la mort prématurée, ainsi que de tout le mal physique, moral et social que cela entraîne. Cette action nous remplit de gratitude envers tous ceux qui y ont collaboré. Leur effort, animé d'un profond sentiment humain, nous incite aujourd'hui à leur témoigner une nouvelle fois publiquement notre considération et notre reconnaissance.

La pause dans la chute du taux de fréquence des accidents de travail enregistrée à la S.N.C.B. en 1967 n'est nullement une raison de se décourager. Elle doit, au contraire, stimuler la recherche de domaines où, avec des moyens appropriés, il doit encore être possible de faire baisser le pourcentage cependant déjà très bas de 2,26. Je n'hésite d'ailleurs pas à vous dire que telle est ma conviction profonde, parce que votre rapport annuel, tout aussi remarquablement présenté que les années précédentes, démontre que l'esprit d'initiative en vue d'augmenter sans cesse la sécurité reste vivant à tous les degrés de la hiérarchie. J'applaudis et je félicite tous ceux qui, ainsi, apportent une contribution hautement appréciée à la sauvegarde de vies humaines...

Il me réjouit aussi que la campagne de prévention axée jusqu'à présent, en ordre principal, sur les accidents survenus au personnel ouvrier, s'étende, à partir de cette année, au personnel des trains, et j'espère fermement que le taux de fréquence de 3,19 accidents pour 100 agents de cette catégorie se trouvera, dans un avenir très proche, au niveau de celui des ouvriers...

Je suis particulièrement reconnaissant à la Société nationale d'avoir porté une attention toute spéciale au problème de la sécurité routière en réponse à l'appel pressant que j'ai estimé devoir lancer au pays l'année passée, en septembre, dans le cadre de la campagne nationale de prévention contre les accidents de la route. Je considère, en effet, que les accidents routiers sont, au même titre que les accidents de travail, un fléau social qu'il importe de combattre sans relâche et avec tous les moyens dont on dispose...

Essentiellement, voire avant tout, ce problème dépend de l'homme lui-même, de son comportement sur la voie publique et de son respect à l'égard de sa propre vie et de celle de son prochain. Il faut nous détacher de l'emprise du sentiment de fatalité si nous voulons résolument faire infléchir la courbe des accidents de la route. Ce problème nous concerne tous et, ensemble, nous devons le résoudre au mieux. De là, le sens profond et la signification réelle de la « mobilisation des consciences » que j'estime indispensable pour arriver à des résultats tangibles et durables.

C'est pourquoi j'ai été favorablement impressionné par l'apport de la Société nationale en vue de développer chez son personnel l'esprit de sécurité sur le chemin du travail. Les diverses mesures matérielles et réglementaires prises, allant même parfois plus loin que les dispositions légales, le contrôle technique des véhicules utilisés par le personnel pour se rendre à son siège de travail, mais aussi l'information et la persuasion prouvent que le cheminot reste à l'avant-garde lorsqu'il s'agit de sécurité. La comparaison figurant au rapport de 1967 relative à l'évolution des accidents sur le chemin du travail pour l'ensemble des travailleurs du pays et pour le personnel de la Société nationale permet d'ailleurs d'affirmer que, dans ce domaine aussi, le cheminot peut être cité en exemple.

Pour terminer, je voudrais d'abord réitérer mes félicitations et mes remerciements à la direction, aux chefs immédiats et à leur personnel sans exception, aux organisations syndicales et à leurs délégués dans les organes de sécurité.

Mais, à vous tous et à chaque cheminot en particulier, je voudrais dire aussi que tout doit être mis en œuvre pour confirmer et améliorer encore les résultats acquis. Je vous adjure donc : poursuivez dans la voie qui est tracée en évitant toute déviation !