

ACTUEL

L'information des cadres de la SNCB

Octobre '86

N° 4



**Les femmes à la SNCB:
une représentation très faible**

Verrons-nous bientôt des femmes aux commandes des locomotives ou des automotrices? Le chef de gare de demain sera-t-il (aussi) une femme, tandis que sa consœur, ingénieur, se penchera sur les problèmes d'exploitation du réseau?

Selon votre âge, votre éducation ou votre expérience, vous répondrez par l'affirmative ou la négative, un léger ricanement au coin des lèvres ou sur le ton péremptoire de l'homme (et de la femme) moderne, persuadé de l'égalité des sexes.

La communauté humaine avance toujours dans la contradiction.

Ne le cachons pas: les femmes représentent à la SNCB moins de 3 % de l'effectif, soit quelque 1400 agents. Une situation parfaitement anormale pour une grande entreprise comme la nôtre, dans un pays où les femmes occupent actuellement 30 % du marché de l'emploi.

Macho, rétrograde le rail? La vérité est plus complexe. Notre petite enquête sur le travail féminin à la SNCB nous a montré que la tradition et le manque de réflexion expliquent en partie le problème. Intervient aussi pour une large part la formation professionnelle des femmes inadaptée aux tâches spécifiques du chemin de fer. Mais l'entreprise est aussi perméable à l'évolution des mentalités dans notre société occidentale; les femmes commencent à occuper des emplois jusqu'ici occupés par les hommes: les idées s'adaptent, la pratique gomme les préjugés. Le temps des grands principes (masculins) sur la position des femmes dans l'entreprise semble révolu.

Comment expliquer cette proportion encore aussi faible de femmes à la SNCB? Le rail a hérité de traditions professionnelles qui en ont fait un métier masculin pendant longtemps. Les premiers engagements sur une large échelle de femmes datent du milieu des années '70. Si l'on se rappelle que plus aucun recrutement n'a été effectué depuis 4 ans, on comprend que des années de recrutement comptées sur les doigts d'une main n'ont pas suffi à rééquilibrer l'ensemble. En quelque sorte, en matière d'emploi féminin, nous vivons une situation de pénurie artificielle.

Une première dans Actuel: nous avons organisé une table ronde où quelques collaboratrices de la Société ont exprimé un avis et relaté leur expérience. Leurs mots prennent toute leur valeur à côté d'un texte faisant le point sur la situation à la SNCB. La démarche de l'information véritable postule que chacun reconnaisse à l'autre le droit de s'exprimer afin de se forger un avis propre.

Dans un numéro précédent, nous avons présenté l'étude de la Direction générale de la SNCB sur le coût des accidents dans le transport. Le premier semestre de 1986 semble indiquer une augmentation du nombre des accidents de la route: le point avec quelques responsables de la circulation routière... qui plaident pour la complémentarité entre moyens de transport. ■

| | |
|--|----|
| LES FEMMES A LA SNCB: UNE REPRESENTATION TRES FAIBLE | |
| Le point | 3 |
| Table ronde | 6 |
| Et ailleurs? | 10 |
| A LA CEH: LANCEMENT D'EURO CITY | 16 |
| BENELUX: DES RAMES NOUVELLES LE 26 OCTOBRE | 17 |
| LOUVAIN: LA FETE DU TRAIN | 20 |
| L'AXE DE SYMETRIE | 21 |
| ROUTES: POUR DES CORRESPONDANCES ENTRE MOYENS DE TRANSPORT | 22 |
| CHARLEROI: LANCEMENT D'UN NOUVEAU PONT | 24 |
| LES ECHOS | 25 |
| VOTRE AVIS | 27 |

Photos

K. Tournay: pp. 3, 7, 8, 9, 17, 18, 20, 22, 23, 24

N.S.: p. 11

SNCF C.A.V.: p.12

SABENA: p. 10

Graphique: R. De Vos

ACTUEL

L'information des cadres de la SNCB

Mensuel de la SNCB de diffusion interne.

Rédaction: D.G. 04-1 section 50. Tél. 911/2065 ou 02/525 2065.

Réalisation: Imprimerie centrale de la SNCB.

Toute réclamation concernant l'envoi est à adresser à E 11-23 (Factage général) section 60. Tél. 911/4460 ou 02/525 44 60.

Les femmes à la SNCB: une représentation très faible

Hormis quelques emplois qui font partie de la grande tradition du chemin de fer (les gardes-barrières par exemple), il faut bien reconnaître que le monde du rail est demeuré longtemps fermé aux femmes qui souhaitaient y trouver un emploi. Deux phénomènes expliquent cet état de choses :

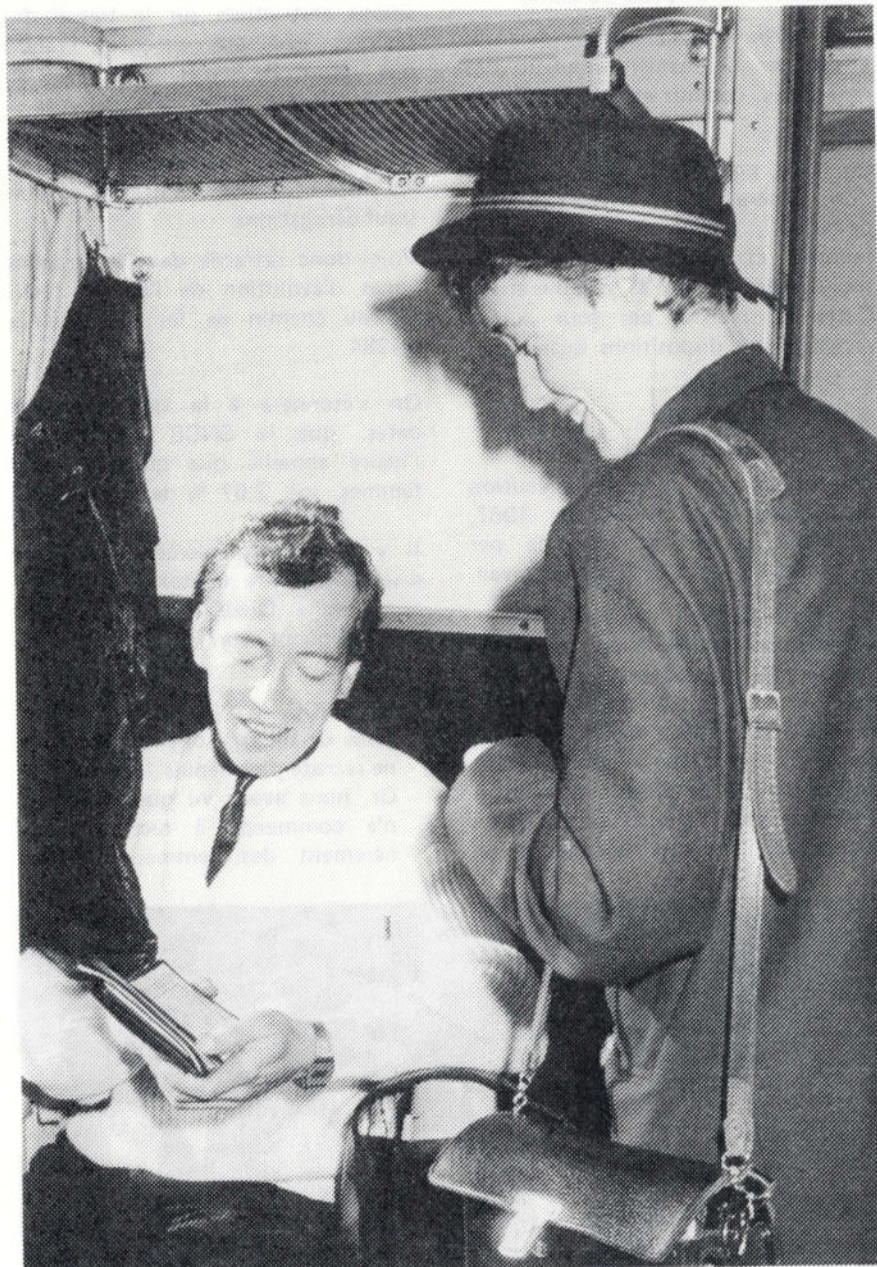
1. **La nature du travail du cheminot :** un métier dur, ce qui reste encore vrai actuellement pour certains agents, physiquement éprouvant, demandant des aptitudes à l'effort physique important.
2. **Un métier héritant des traditions du dix-neuvième siècle,** époque où le travail féminin n'était concevable que dans les couches populaires vivant à la limite de la misère, le travail féminin n'étant d'ailleurs pas mis sur le même pied que celui des hommes (différences de salaires, de traitement social, etc.). N'oublions pas que l'implantation du chemin de fer en Belgique date de cette époque.

Combinés l'un à l'autre, ces deux éléments expliquent pour une bonne part la formation d'une culture d'entreprise très spécifique, relativement fermée sur elle-même, ayant ses règles et ses interdits.

Cette tradition a perduré fort tard. Si l'on se reporte à 1974, nous remarquons que la SNCB n'employait que 711 femmes dans des emplois pour la plupart subalternes.

Ces emplois offerts étaient :

- personnel de cuisine (sous statut temporaire) ;
- dactylographie et secrétariat ;
- personnel para-médical ou social (infirmière, assistante sociale) ;
- garde-barrière (statut de temporaire) ;
- un héritage de l'Expo '58 : hôtesses du rail. Elles furent d'abord employées au Pavillon des Chemins de fer de l'Exposition universelle et dans les gares bruxelloises pour assurer l'accueil des visiteurs.



1976 – 1982 : Un laps de temps trop court pour étoffer le cadre féminin.

La direction de l'époque avait prévu de n'utiliser ces hôtesses, recrutées sous contrat en 1957, que pour la durée de l'Exposition, soit jusqu'au 17 octobre 1958. Les contrats furent ensuite prolongés de 6 mois en 6 mois, assortis de restrictions empreintes de la mentalité de l'époque (interdiction de se marier, limite d'âge de 35 ans, puis de 40 ans) et

ce ne fut qu'en 1972 qu'une première nomination statutaire eut lieu pour ce personnel, "chargé d'autres fonctions du même niveau" avis 81 P 72.

Depuis 1974, quelques emplois de commis d'exploitation bilingues ont été offerts pour les services de Bruxelles-Capitale. Il s'agissait essentiellement de prestations à temps partiel, régime de travail peu prisé par ces travailleuses.

En 1974 également, on a recruté (pour les seuls besoins de la Direction du Personnel), une vingtaine de rédactrices sous statut de "temporaires stabilisées", statut ainsi nommé parce qu'il prévoyait que ces agents temporaires étaient considérées comme titulaires d'un poste du cadre.

Vers 1976, la Société se décide enfin à recruter de manière régulière des rédacteurs, commis et médecins féminins.

En 1978, paraît la loi du 4 août, dite "Loi générale de réorientation économique", prévoyant l'égalité entre hommes et femmes sur le plan du recrutement et de la rémunération. Cette loi n'en a pas pour autant supprimé les dispositions légales sur :

- le travail de nuit;
- les travaux lourds;
- les travaux insalubres,

prévues par les arrêtés d'exécution de l'arrêté royal n° 40 de 1967, lui-même abrogé et remplacé par la loi du 16 mars 1971 sur le travail.

Ces restrictions à l'emploi féminin, voulues par le législateur dans une optique de protection de la santé de la femme, ont eu pour effet que la SNCB n'a jamais ouvert beaucoup de catégories d'emploi aux femmes, ces emplois - la plupart manuels - tombant sous l'application de cette législation. Toutefois, une dérogation

à la loi de 1971 sur le travail de nuit avait été demandée et obtenue pour les services d'exécution de l'Exploitation, et plus précisément pour les emplois de commis dans les gares.

En 1984, une bonne part des dispositions restrictives sur le travail des femmes ont été abrogées, tandis que, pour la SNCB, l'avis 34 P 85 a confirmé l'accès des femmes à pratiquement tous les emplois offerts par la SNCB. Subsistent toutefois les dispositions sur le travail de nuit (sauf dérogation).

Voici donc retracée dans les grandes lignes, l'évolution de l'emploi féminin au chemin de fer des origines à 1984.

On s'étonnera à la lecture de ces dates, que la SNCB n'emploie à l'heure actuelle que quelque 1400 femmes, soit 2,67 % de son effectif.

Il y a là indéniablement une forte divergence entre les textes et la situation réelle. Quels sont les éléments qui expliquent cela?

1. La SNCB, en vertu des dispositions de blocage des recrutements, ne recrute plus depuis 1982 (1). Or, nous avons vu que la Société n'a commencé à recruter régulièrement des femmes que fort

tard par rapport à la situation générale de l'emploi en Belgique. 6 ans seulement (de 1976 à 1981) ont vu le recrutement sur examens et concours des agents féminins. Il s'agit là d'un laps de temps fort court pour permettre une évolution vers un cadre féminin plus étoffé. On peut penser - mais il ne s'agit que d'une supposition - que le maintien d'un recrutement normal depuis 1982 aurait conduit à une proportion de femmes candidates à un emploi beaucoup plus forte, quasi identique à la proportion masculine, en tout cas en ce qui concerne certains emplois, et probablement sous la poussée du chômage féminin très élevé.

2. La nature des emplois offerts. La SNCB reste, en tant qu'entreprise de transport, un pourvoyeur de main-d'œuvre en majorité manuelle. En 1985, la SNCB comptait 17 802 fonctionnaires et employés, et 38 832 ouvriers. On sait que bon nombre de ces emplois ouvriers imposent des prestations physiquement rudes ou difficilement conciliables avec la responsabilité familiale qui repose jusqu'ici très souvent encore sur les femmes, les hommes se bornant à suppléer ou prendre une petite part de cette responsabilité.

En outre, dans le cadre des fonctionnaires et employés, beaucoup parmi les emplois sont des fonctions techniques, et les statistiques de l'enseignement montrent que peu de femmes encore suivent une formation technique les préparant à des métiers d'ingénieurs, d'agent de maîtrise, etc.

Cette observation sociale explique que les femmes sont bien peu nombreuses à se présenter à un examen de recrutement d'agent technique, indépendamment du fait que la loi défend toute discrimination basée sur le sexe.

Il est indéniable que l'évolution qualitative de l'emploi féminin est en retard sur celle de l'emploi masculin (sans compter que l'emploi masculin est lui-même en



L'époque "héroïque" de l'Expo '58: Emploi précaire, interdiction de se marier, enfants interdits. Le sourire en plus.

1) Voir Actuel n° 2.

retard sur l'évolution de la société, la diminution des emplois manuels et le chômage persistant chez les ouvriers est là pour nous le rappeler).

La mentalité et la tradition de notre société occidentale ont longtemps confiné les femmes dans des emplois subalternes et des secteurs "préférentiels": sous l'effet du conditionnement social, les femmes choisissent encore de préférence un emploi d'administration ou intellectuel. Remarquons d'ailleurs que les femmes ayant un statut de cadre à la SNCB sont encore rarissimes.

3. L'organisation des prestations dans une entreprise de transport. Un point difficile pour les femmes. Travailler dans une entreprise de transport implique souvent des prestations irrégulières dans un environnement pas toujours très agréable. Le service du personnel remarque que les femmes acceptent en général plus difficilement un tel régime de prestations (nuits, pauses, week-ends, etc.) que les hommes. La raison, si elle implique aussi quelques explications d'ordre psychologique qui mériteraient d'ailleurs d'être étudiées, repose principalement sur l'organisation de la famille, unité de base de notre société, où la femme joue dans la plupart des cas (mais il y a des exceptions!) le rôle central. Changer cet état des choses implique nécessairement de vaincre les résistances tant des intéressées que de leur conjoint. Conciliation de la vie professionnelle et des responsabilités familiales placent souvent les femmes travailleuses dans un état de tension qui les rend moins enclines à accepter des horaires "difficiles". La résorption de ces tensions ne pourra d'ailleurs se faire que sur base de l'évolution des rapports dans la famille et sur un partage équitable des responsabilités familiales.

La Direction du Personnel ne cache pas que l'organisation du travail engendre plus de problèmes ponctuels chez les femmes que chez les hommes, ce qui contribue à rendre statistiquement plus difficile la gestion du dossier personnel des agents féminins.

Il faut en outre souligner que la maternité et les dispositions sociales destinées à protéger la femme enceinte et la jeune accouchée constituent une difficulté supplémentaire dans l'organisation du travail dans une entreprise. Loin de tirer des conclusions hâtives ou péremptoires sur cette question, nous nous bornerons à dire que la collectivité doit savoir ce qu'elle veut, que l'élargissement du travail des femmes pose inévitablement la remise en question des rapports sociaux et de l'attitude des hommes et des femmes devant le travail. La plupart du temps, des mesures spécifiques d'organisation permettent de résoudre ces problèmes, surtout lorsqu'il y a répartition harmonieuse des deux sexes dans une cellule de travail.

Si la collectivité permet aux femmes de travailler à l'égal des hommes, il est nécessaire qu'elle prenne les mesures indiquées pour permettre cette égalité tout en préservant les moyens d'assurer sa continuité. Il s'agit là d'un problème de société dont l'étude dépasse bien sûr l'objet de notre article.

Soulignons enfin que les restrictions légales au travail des femmes (nuit, travaux lourds, etc.) ne sont pas applicables aux agents du niveau 1. La Commission nationale du travail des femmes, amenée à rendre un avis sur ces questions, défend d'ailleurs l'idée que le travail de nuit doit rester une exception applicable... à tous, hommes et femmes. Si l'on ne peut que souscrire, au plan médico-social, à la justesse de cette position, il faut toutefois remarquer que l'organisation de l'industrie rend nécessaire — et certainement pas exceptionnel — le travail de nuit. Dès lors, de l'idée à la pratique...

L'entreprise: lieu de débat

A chacun de se faire une idée et une ligne de conduite face à cette question dont on peut difficilement écarter le côté passionnel, tant les rapports entre hommes et femmes sont conditionnés par l'éducation et le milieu culturel. C'est la raison pour laquelle nous avons organisé une table ronde (voir en page) où les principales intéressées — des

femmes de tout niveau hiérarchique — ont pu donner leur avis et témoigner en toute indépendance de leur expérience. Nous aurons ainsi rempli notre mission d'informer en toute objectivité, laissant à chaque lecteur le soin de se faire sa propre idée. Ou de l'exprimer, car votre avis, votre expérience, méritent peut-être d'être publiés.

Quand à nous, nous nous bornerons à présenter une réflexion: il est indéniable que l'égalité complète des droits et des devoirs entre hommes et femmes constitue sans doute l'élément le plus marquant de l'évolution de notre société occidentale. Mais hommes et femmes, s'ils ont une majorité de points communs sur le plan du travail, ont aussi des qualités propres qui s'exercent dans divers domaines. N'est-ce pas à l'employeur d'utiliser au mieux les capacités et les qualités propres à chaque sexe afin d'optimiser le fonctionnement de l'entreprise? Hommes et femmes apportent chacun leur vision, leur expérience du travail et s'influencent réciproquement.

Dans toute entreprise, l'évolution sociale se fera à la faveur d'une "minorité agissante" de femmes et d'hommes dont les conceptions influenceront progressivement la mentalité générale. S'étonne-t-on encore vraiment en 1986 de voir une femme ingénieur dans une entreprise?

Le grand débat des rapports entre hommes et femmes dans la Société se poursuit dans toutes les structures sociales: l'entreprise, avec ses règles et ses traditions, n'échappe pas à cette influence extérieure. Elle est même sans doute le lieu privilégié de la confrontation et de la complémentarité entre hommes et femmes et y a tout à gagner.

Hommes et femmes: à chacun de prendre ses responsabilités!

Le tableau "Répartition de l'effectif à la SNCB" se trouve en page 15

Table ronde:

la parole est donnée à quelques collaboratrices

Les lignes que vous venez de lire tracent quelques pistes de réflexion. Elles n'auraient qu'une valeur informative limitée si elles ne s'accompagnaient de quelques comparaisons faites dans d'autres entreprises de transport. C'est chose faite en page 10.

Mais il fallait aller plus loin. Nous avons – c'est une première dans notre journal – organisé une table ronde d'information à laquelle nous avons invité quelques collaboratrices de la Société. Cinq femmes prennent la parole, constituant un échantillon que nous avons voulu le plus représentatif possible. Jeunes ou plus âgées, du Nord comme du Sud du pays, issues des derniers recrutements ou classées parmi les pionnières.

Elles œuvrent dans des secteurs forts différents mais une constatation commune les rapproche : à la SNCB, les femmes n'ont pas encore vraiment pu faire la preuve de ce dont elles sont capables professionnellement. Elles tiennent ici un langage direct qui, peut-être, heurtera certains représentants de la gent masculine : ce qu'elles disent n'est jamais que ce que pensent toutes les femmes employées à la SNCB. En soi, leur nom n'a que peu d'importance.

Le respect de leurs propos, l'accueil positif de leur avis comme valeur de témoignage et de sincérité, constitueront le signe de la compréhension du rôle d'informer et des moyens nécessaires pour aboutir à cette information. Car notre seule ligne est bien de vous informer le plus complètement possible des multiples et riches facettes de l'entreprise. Sans discours lénifiant ni voile pudique.

Autour de la table, par ordre alphabétique :

- Janine Crost et Mariette De Leenheer, anciennement "Hôtesse du rail" recrutées pour l'Expo '58. Actuellement rédactrices à la Direction Commerciale ;
 - Anne Ghyoot, chef de train (groupe de Bruxelles) ;
 - France Nandrain, chef de bureau à la Direction du Personnel ;
- et Judith Personne, la seule femme agent de l'usinage à la SNCB (Ateliers de Salzinnes).

ACTUEL : Les femmes sont encore très minoritaires à la SNCB. Quelle idée vous faites-vous du travail des femmes dans l'entreprise ?

J.C. : Le travail des femmes à la SNCB est très neuf. Nous sommes entrées à la SNCB le premier février 1958. A part les dactylos et les infirmières, nous étions les seules femmes à la SNCB. Cela a duré très longtemps, jusque dans les années '70. Cela a donc démarré très lentement et explique qu'il y ait encore si peu de femmes à la SNCB. D'autre part, les métiers n'étaient pas tellement accessibles aux femmes.

M.D.L. : Il faut ajouter que nous n'avons pas été bien accueillies. Nous étions une quinzaine dans cinq ou six gares, et il a fallu des mois pour que nous soyions acceptées.

A.G. : Personnellement, je trouve que j'ai été bien accueillie. Mais votre arrivée s'est produite bien plus tôt que moi. Vraisemblablement, les choses ont changé totalement.

J.C. : Le fait est que l'on n'aimait pas voir arriver des femmes, parce que c'était inhabituel et que l'on trouvait qu'elles n'y connaissaient rien. Actuellement, cette mentalité a changé et partout, dans les usines, les administrations, les femmes ont leur mot à dire, **parce qu'elles ont un grade**. Quand nous, les hôtesse, nous avons été régularisées comme rédacteurs, nous ne pouvions même pas participer aux examens.

F.N. : J'ajouterais qu'il y a toujours eu au chemin de fer des capacités pour employer des femmes, mais je crois qu'on l'a fait par obligation en quelque sorte, parce que, dans les années '70, les hommes n'étaient plus attirés par la fonction publique, et la Société s'est vue obligée de faire appel aux femmes qui, elles, acceptaient volontiers d'entrer dans la fonction publique.

J.C. : Il faut aussi rappeler que, comme dans les compagnies aériennes, les femmes étaient aussi minoritaires et avaient des statuts très négatifs,

comme la limitation d'âge par exemple, aussi en vigueur chez nous.

ACTUEL : Une femme jouit-elle de la même confiance professionnelle qu'un homme ?

J.P. : Dans mon cas, je ne le crois pas. Déjà quand j'ai passé les examens, il y a cinq ans, j'ai appris, par la suite, que l'on ne voulait pas me prendre dans un atelier. Maintenant, cela va mieux, mais, au début, on n'aurait pas voulu me confier n'importe quelle pièce. Au début, je faisais tout le temps la même chose, puis, on m'a mise sur une autre machine pour faire des pièces différentes.

F.N. : Je confirme cela. Après ma nomination, j'ai appris qu'il y avait des bureaux où les chefs avaient refusé que je sois installée.

ACTUEL : Peut-on considérer qu'en 1986, il y a de facto une égalité professionnelle ?

J.C. : Du fait que nous sommes minoritaires, je crois qu'il y a une sorte

de méfiance. J'essaie de me mettre dans l'esprit des hommes que nous côtoyons: ils doivent se demander si nous sommes capables, parce que peu de femmes, en somme, ont fait leurs preuves, justement parce que nous sommes minoritaires.

A.G.: Chez nous, cela n'existe pas: nous faisons exactement le même travail.

J.C.: Tout dépend du métier que l'on fait. Comme le dit Mlle Personne, elle est encore unique à la SNCB et se trouve placée comme nous en 1958, doit se faire accepter, doit prouver sa capacité, face aux habitudes et à la camaraderie des hommes que l'"intruse" vient désorganiser. A première vue, ça choque.

ACTUEL: Les voyageurs sont-ils surpris de voir une femme chef de train?

A.G.: Au début, effectivement, il y a eu certaines réactions. Maintenant je n'entends plus de telles réactions.

J.C.: J'étais moi-même assez surprise; au début, de voir des femmes aux guichets des gares. Puis l'on s'est habitué.

F.N.: Je ressens toujours qu'il y a une volonté de la Société d'avoir un comportement paternaliste et de ne pas vraiment donner aux femmes les moyens de montrer ce qu'elles valent. Je ne connais pas encore de femmes chefs de bureau qui travaillent seules. On nous installe par exemple avec un conseiller. On dirait que l'on a peur de placer une femme seule devant ses responsabilités. C'est regrettable.

ACTUEL: La loi sur le travail des femmes est-elle encore adaptée?

J.C.: La loi est toujours d'application, mais elle est désuète. Parce que si la femme veut avoir les mêmes droits que les hommes, elle doit faire le même travail et il ne faut pas avoir une attitude paternaliste. Il y a d'ailleurs des dérogations en ce qui concerne le travail de nuit. Alors pourquoi les autres femmes ne pourraient-elles pas travailler la nuit si le besoin s'en fait sentir?

F.N.: La loi sur le travail des femmes ne devrait pas exister, il devrait y avoir une loi sur la protection du travail en général, notamment en ce qui concerne le travail de nuit.



"Si une femme est motivée et veut arriver à un certain niveau, pourquoi y aurait-il une différence?" (J. Crost).

Par contre, je me prononcerais pour un renforcement de la loi sur la protection de la travailleuse enceinte. La suppression de certaines dispositions de la loi sur le travail des femmes a démunie la femme enceinte de protection. C'est plus grave, car ce n'est pas elle qui est visée, mais bien l'enfant.

ACTUEL: La maternité est-elle un handicap professionnel?

A.G.: Pour moi, c'est sûr et certain. (Les participantes échangent quelques expériences en ce qui concerne la conciliation de la famille et du travail)

F.N.: A propos des femmes chefs-gardes, je sais qu'il y a dans certaines

régions des problèmes. Il est regrettable qu'il y ait sur le réseau des femmes enceintes qui sont traitées d'une façon différente. Je connais dans une région le cas d'une garde qui a continué à faire les contrôles jusqu'à six mois de grossesse. Ailleurs, quoique l'on ne puisse affirmer qu'il y ait directement un lien, une femme a fait une fausse couche parce que son médecin avait refusé de la muter dans un service léger. En fait, tout cela montre qu'il n'y a pas une loi qui protège la femme enceinte. Donc, la SNCB, de ce fait, n'est tenue par aucune loi. Et le médecin est donc tout-puissant pour déterminer si la femme enceinte peut continuer son travail ou être versée dans un service léger.



"Je ne me vois pas enceinte et travailler aux machines: ce n'est pas possible" (J. Personne).

"Chez nous, les gardes, la méfiance n'existe pas: nous faisons exactement le même travail" (A. Ghyoot).

M.D.L.: Cela dépend aussi du chef immédiat.

F.N.: Dans le cas que j'ai cité, le chef immédiat était d'accord pour mettre cette femme enceinte en service léger, mais le médecin a considéré que si une femme accepte de faire un travail comme un homme, elle doit le faire ou ne pas le faire.

J.C.: Mais cet écartement est-il prévu pour les femmes exerçant le métier de chef-garde ou — et cela devrait arriver un jour — de chef de gare? Car que fait-on à la Police ou à la Gendarmerie quand une femme est enceinte? Que fait-on de la question du port de l'uniforme? Est-ce que tout cela est prévu?

J.P.: Je ne me vois pas enceinte et "travailler aux machines": ce n'est pas possible!

(Les participantes conviennent que pour l'instant, en matière de mater-

rité, c'est toujours le point d'interrogation sur le plan de la législation)

ACTUEL: Devant les promotions, les femmes ont-elles la même attitude que les hommes?

M.D.L.: Oui, j'ai plusieurs collègues qui font sérieusement leur travail, quitte à s'organiser pour que la famille et les enfants ne les empêchent pas d'effectuer les missions qu'on attend d'elles.

J.C.: Si la femme est motivée et veut arriver à un certain niveau, pourquoi y aurait-il une différence? Actuellement, c'est aussi une question d'âge et de temps, car toutes celles qui ont réussi les examens de chef de bureau par exemple, sont jeunes. Il faut donc que le temps passe pour que les femmes accèdent à des grades plus élevés. Et je suis certaine que parmi elles, il y en a qui vont monter haut.

L'éducation a changé

F.N.: Moi, j'ai des doutes. J'ai déjà parlé avec pas mal de femmes et je vois que, si les femmes ont aussi de l'ambition, elles sont aussi imbriquées dans le jeu de la société. Une promotion signifie souvent que l'on va travailler à Bruxelles, qu'il y a les trajets, les réunions qui durent tard, les trains que l'on rate, etc. Je connais quelques femmes qui m'ont dit qu'elles préféreraient rester rédactrices plutôt que de monter dans la hiérarchie.

J.C.: Je crois quand même que la majorité des femmes qui travaillent sont mariées, et leur mari travaille. Leur traitement est donc un traitement d'appoint, et un gain supérieur n'est pas une nécessité absolue. De plus, la femme n'a pas toujours le temps de se préparer aux examens.



"La suppression de certaines dispositions sur le travail des femmes a démunie la femme enceinte de protection. C'est plus grave, car ce n'est pas elle qui est visée, mais bien l'enfant" (F. Nandrin).

"On n'admet pas à la SNCB le travail à temps partiel parce que l'on n'engage plus" (M. De Leenheer).

ACTUEL: Le travail à temps partiel est-il une solution?

M.D.L.: Mais on ne l'admet pas à la SNCB, parce que l'on n'engage plus et la direction ne peut remplacer l'agent parti.

F.N.: Pour moi, le travail à temps partiel est une solution idéale sur le plan individuel. Mais je trouve cela dangereux sur le plan général. Pour les femmes, le danger est que le travail à temps partiel soit un moyen de les renvoyer à la maison en les prenant par les sentiments puisqu'elles sont quand même fort préoccupées par leur ménage.

Deuxième danger: 2 ou 3 personnes à temps partiel à gauche, à droite, c'est aussi une bonne occasion pour supprimer un poste. Donc, les hommes risquent aussi de se trouver pris dans le piège, puisqu'ils vont avoir tout le travail restant sans que les chômeurs

ne puissent être affectés à la place. Cela fait partie, je pense, d'une politique de diminution des cadres.

ACTUEL: L'égalité de l'âge de mise à la retraite est-elle une bonne mesure?

F.N.: Il est regrettable que l'on fasse l'égalité par le haut. Vu le nombre de chômeurs, une bonne mesure eut été de pensionner hommes et femmes à 60 ans. C'est tout à fait absurde dans les circonstances actuelles.

J.C.: On devrait laisser le choix à chacun, selon ses désirs.

ACTUEL: La mentalité de la Société doit-elle évoluer?

F.N.: Au fur et à mesure du rajeunissement des dirigeants, je crois que cela ira mieux. Les mentalités les plus paternalistes, les plus conservatrices, c'est quand même chez les plus âgés

qu'on les rencontre. On ne trouve pas ce problème-là chez les collègues de mon âge, en tout cas de façon moins aiguë. Parce que l'éducation a changé, et que c'est dès la prime enfance que l'on apprend qu'un homme et une femme sont égaux ou pas.

J.C.: Les femmes font maintenant tous les métiers. Rappelez-vous: il y a quelques années, voir une femme conduire un tram ou un autobus, c'était comme si on allait voir le cirque! Puis, on s'est dit qu'elle faisait cela tout aussi bien qu'un homme, si pas mieux.

ACTUEL: Et à la SNCB?

Mais pourquoi pas? Nous sommes en retard sur les autres pays. Pourquoi une femme ne pourrait-elle pas conduire un train?

Et ailleurs?

La SABENA : majorité de candidates



Anne-France Gorremans, pilote à la Sabena : 5 femmes, 443 hommes.

Coup d'oeil chez nos confrères — et consœurs — des airs: sur un total de quelque 7 700 personnes (sans tenir compte des filiales) la SABENA emploie 1 700 femmes, soit une proportion d'agents féminins nettement plus élevée que sur le rail.

Ici comme ailleurs, l'effectif féminin est d'abord employé dans certaines activités classiques: secrétariat et travail de bureau, entretien des locaux et des appareils, services médicaux et sociaux, agents de comptoir.

Une différence essentielle par rapport au rail: le métier d'hôtesse de l'air (personnel naviguant de cabine). Elles sont 737 à voler contre 288 commis de bord. Ce personnel navigant est d'ailleurs exclu du champ d'application des dispositions relatives au travail de nuit.

La SABENA connaît à l'instar des autres entreprises une évolution dans

la nature des emplois occupés par les femmes: 28 cadres féminins contre 221 masculins, 5 femmes pilotes au milieu de 443 confrères (rappelons que la SNCB n'emploie actuellement aucune conductrice, même si le métier de conducteur de train exige un niveau de capacité nettement moindre que celui de pilote d'avion).

Dans le cadre des employés (englobant d'ailleurs les ouvriers ayant plus de cinq années de service) on dénombre 837 femmes parmi les 4 698 agents de ce niveau, tandis que l'on compte 87 ouvrières parmi 1 193 agents.

Dans le secteur des transports, la SABENA — entreprise certes ancienne mais travaillant dans un domaine toutefois plus récent que le rail — se rapproche sensiblement de la répartition moyenne du travail entre hommes et femmes en Belgique.

Quoique l'effectif soit stabilisé à 7 700 unités environ, la SABENA

continue à recruter de manière limitée du personnel dans des fonctions directement liées aux nécessités de l'exploitation. La compagnie aérienne belge constate que les candidates sont plus nombreuses que les candidats. Les responsables du personnel attribuent ce phénomène au chômage actuel qui touche plus les femmes que les hommes, ce qui explique le nombre très élevé de candidatures féminines.

La situation serait-elle la même à la SNCB si le recrutement était rétabli? Difficile à dire, car il faudrait tenir compte de la nature des emplois offerts et de l'adéquation de la formation professionnelle des femmes à ces emplois. Il est en tout cas indéniable que la situation extrêmement défavorable aux femmes à la SNCB — sur le plan de l'effectif s'entend — est artificielle en raison du blocage des recrutements. La situation devra donc évoluer. Mais en définir la proportion serait hasardeux. ■

Une expérience peu usuelle chez les NS



La première femme conducteur aux Chemins de fer néerlandais: droits et devoirs égaux.

Les Nederlandse Spoorwegen emploient actuellement un effectif total de 26 923 personnes, dont 2 628 femmes et 24 295 hommes (chiffres relevés au premier janvier 1986).

En principe, toutes les fonctions offertes aux N.S. sont accessibles indifféremment aux hommes et aux femmes. Il faut toutefois remarquer que pour la fonction d'agent d'entretien des voies, par exemple, les mêmes critères d'aptitude physique sont applicables tant aux hommes qu'aux femmes. Ce principe explique que le nombre de femmes postulant pour de telles fonctions reste extrêmement faible.

Sur le plan de l'évolution, on remarquera que jusqu'au milieu des années 70, les NS employaient des femmes comme guichetistes, agents de renseignement, assistantes d'administration ou dans d'autres fonctions semblables. Depuis cette époque, des postes qui étaient jusqu'ici ouverts uniquement aux hommes (conducteurs et gardes p. ex.) ont aussi été ouverts aux

femmes. Les NS disposent actuellement de quelque 100 chefs de train. Ces dernières années, de plus en plus de femmes ont accédé à des fonctions de cadre (médecin d'entreprise, chef du personnel, juriste d'entreprise, etc.).

Sur le plan légal, la grande majorité des fonctions impliquent des droits et devoirs égaux pour les hommes et les femmes, de telle sorte que les femmes peuvent aussi accomplir des prestations de nuit. La plupart du personnel tombe sous l'application d'un règlement propre à l'entreprise (RHDL: Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen). Les femmes qui, par exemple, travaillent dans des ateliers, bénéficient d'autres règlements et ne peuvent ainsi accomplir aucun travail de nuit.

Les NS viennent d'entamer une expérience d'incorporation des femmes dans la vie professionnelle assez peu usuelle, en tout cas vu sous la mentalité de notre pays: depuis le premier avril, les NS assurent

une formation de garde à 32 travailleuses qui se recyclent dans la vie professionnelle. Il s'agit ici de femmes désirant reprendre un emploi après plusieurs années d'inactivité professionnelle. Un premier groupe de 16 femmes a été recruté dans la région d'Amsterdam (y compris Almere/Lelystad en relation avec la ligne du Flevo qui sera inaugurée en 1987). L'autre groupe comprend des chefs de train attachées aux dépôts de Rotterdam, Utrecht et Amersfoort. Dans ces régions, les NS ont recherché des femmes âgées de 40 ans maximum et possédant un niveau d'instruction comparable à celui de l'enseignement moyen inférieur ou professionnel, même si un diplôme n'était pas obligatoirement exigé.

L'initiation par les soins des NS a tenu compte des connaissances scolaires qui ne sont pas toujours d'un niveau suffisant. Les NS ont aussi offert des possibilités d'emploi à temps partiel, les candidates ayant pu choisir entre 3, 4 et 5 jours de service par semaine. A plus long terme, une semaine de cinq demi-jours devrait s'avérer possible.

L'écolage, à temps partiel également, a d'abord servi à actualiser les connaissances scolaires. Ensuite est venu le cours d'initiation professionnelle qui a été donné pendant trente semaines à temps partiel, avec alternances de cours pratiques et théoriques.

De la sorte, les futurs chefs de train auront terminé leur écolage avant l'entrée en vigueur du nouvel horaire des trains pour 1987. Ce projet a été réalisé à l'initiative du Ministère néerlandais des Affaires sociales et de l'emploi. Il faut en effet savoir que favoriser le retour à la vie professionnelle d'anciennes travailleuses constitue le point d'honneur de la politique suivie par le secrétaire d'Etat Kappeijne van de Copello. Dix pour cent des subsides ministériels y sont destinés.

Les cercles néerlandais promoteurs de l'émancipation féminine jugent favorablement l'accès en groupe des

femmes à la formation professionnelle et dans l'entreprise en lieu et place de l'entrée individuelle.

Ce projet s'imposait d'ailleurs dans la politique de l'emploi féminin

menée par les chemins de fer néerlandais.

Il apporte également une contribution à la politique d'encouragement du travail à temps partiel. Les chefs

de train féminins ne constituent pas une nouveauté aux NS, mais elles ne représentent encore qu'une minorité faible: 75 parmi les 2 300 gardes aux NS sont des femmes. ■

La SNCF: satisfaction mais un jugement d'ensemble est prématuré

Si l'on regarde le tableau des effectifs réels du cadre permanent de la SNCF, on constate que, dans un effectif à la baisse depuis 1978, la part des hommes enregistre une baisse en pourcentage tandis que la part des femmes a cru, exception faite de quatre conductrices recrutées en 1982, chiffre encore tellement faible qu'on ne peut pas le considérer comme significatif.

Il reste que, globalement, le pourcentage des femmes occupées passe

de 6,75 % en 1978 à 8,93 %, soit une baisse de l'effectif masculin de 19 000 unités environ, celui des femmes s'accroissant au contraire de 2 000 unités.

Le personnel de conduite compte fin 1985 quatre femmes, dont les premières ont été recrutées en 1982. Le personnel trains (agents d'accompagnement, surveillants de voitures, contrôleurs) s'est ouvert progressivement aux femmes; mais elles ne représentent encore que 2,37 % des effectifs.

On notera pour un nombre d'agents de maîtrise en légère diminution (- 1062) une augmentation du nombre de femmes (+ 1187). De même, pour le personnel de cadre où l'effectif masculin a peu varié, on observe près d'un doublement des femmes cadres.

Remarquons enfin que dans le personnel auxiliaire et contractuel (pas de tableau), les femmes représentaient en 1985 65,11 % de l'effectif avec 437 femmes pour 160 hommes dans la catégorie "assimilés maîtrise" et



Le nombre de femmes attirées par les services actifs est encore modeste à la SNCF.

60 femmes pour 137 hommes dans la catégorie "assimilés cadres".

Il faut toutefois se garder de faire une extrapolation à partir de ces chiffres des contractuels, la plupart de ces employés étant occupés à temps partiel ou sous contrat à durée limitée. Gardons à l'esprit que l'on retrouve statistiquement plus de femmes que d'hommes dans des emplois précaires ou à durée limitée. Les chiffres ne peuvent nous intéresser que dans la mesure où ils indiquent une évolution des mentalités.

Jusqu'en 1977, et à l'exception de quelques jeunes femmes recrutées sur diplôme et effectuant un stage de formation, les emplois liés au mouvement, à la sécurité, à la conduite ou à l'accompagnement des trains, c'est-à-dire les emplois "actifs" par opposition aux emplois administratifs et commerciaux, étaient spécifiquement masculins et cela bien qu'aucun texte réglementaire n'ait interdit aux femmes l'accès à ces fonctions.

En fait, d'une part les examens et concours ouverts à l'extérieur s'adressaient seulement aux hommes pour les emplois "actifs"; d'autre part, les femmes n'étaient pas attirées par ces emplois, soit de par leur sexe, soit en raison de leur formation inadaptée aux emplois des services actifs.

Aussi, la toute grosse majorité des emplois offerts aux femmes étaient spécifiquement commerciaux et administratifs. A partir de 1970, les mentalités vont évoluer progressivement. En 1974, le gouvernement français se préoccupe de la condition féminine et met en place une délégation puis un Secrétariat d'Etat. Cette évolution s'accroît à partir de 1978 et, successivement, les barrières qui interdisaient aux femmes certains emplois vont tomber. Les médias relaieront d'ailleurs l'évolution des esprits en mettant en avant des femmes exerçant des métiers traditionnellement exercés par des hommes (commandant de bord dans l'aviation, agents de change en Bourse, etc.).

Cette évolution a amené la SNCF à ouvrir aux femmes les emplois traditionnellement réservés aux hommes, étant entendu qu'aucune discrimination ne serait faite parmi les tâches relevant de ces emplois. A noter qu'il

n'existe en France aucune réglementation propre au personnel féminin, comme par exemple des dispositions concernant le travail de nuit: hommes et femmes se trouvent ainsi placés sur pied d'égalité.

Cependant, malgré l'ouverture de tous les emplois aux femmes, il apparaît que le nombre de femmes attirées par les services "actifs" est encore modeste. Il est vrai que le recrutement à la SNCF est aujourd'hui, comme en Belgique, très fortement réduit, sinon arrêté et qu'il est donc difficile de mesurer l'évolution réelle vu le gel des effectifs.

Quatre femmes assurent à la SNCF la fonction d'agent de conduite dans les mêmes roulements que le personnel masculin. En raison du temps nécessaire à l'accès à la maîtrise, celles-ci sont toujours occupées dans les roulements marchandises et seront au fur et à mesure de l'expérience, appelées à conduire des trains de voyageurs.

Fin 1985, 234 femmes assuraient les fonctions d'agent d'accompagnement des trains, les unes en banlieue parisienne, les autres comme contrôleurs grandes lignes ou banlieue dans les mêmes roulements que leurs collègues masculins. Cependant, dans la pratique, les femmes assurant des fonctions de contrôle dans les trains ne peuvent être utilisées seules (en raison des incidents possibles avec des voyageurs). Cet inconvénient limitera sans doute l'accès à la fonction d'un nombre trop important de femmes.

On compte quelques femmes dans des emplois liés à la sécurité, au mouvement ou à l'entretien des installations, jusqu'alors traditionnellement occupés par des hommes comme par exemple:

- Chef de circulation dans des grandes gares;
- Aiguilleur dans des postes modernes;
- Régulateur dans des postes de commandement;
- Agent mouvement ou Chef agent mouvement (sécurité, formation, départ des trains) dans les gares voyageurs ou les gares de triage;
- Chef de circonscription service électrique-signalisation;

- Chef de district Equipement (entretien des voies);
- Chefs de gares relativement importantes (mais il s'agit ici de jeunes femmes diplômées de grandes écoles qui effectuent un stage plus ou moins prolongé et qui ne sont pas destinées à suivre la filière mouvement et direction des gares).

Dans ces fonctions, le personnel féminin donne en règle générale, toute satisfaction. En particulier, elles ne rencontrent pas de problèmes de commandement comme certains pourraient le craindre et leur autorité n'est pas contestée par le personnel masculin.

Cependant, il est encore prématuré, en raison du nombre encore limité des intéressées et du manque de recul, de porter un jugement d'ensemble. On peut craindre en effet que certaines de ces jeunes femmes, notamment celles utilisées dans des postes de niveau modeste liés au mouvement, sollicitent au bout de quelques années et à la faveur de maternités, un emploi leur permettant de mener une vie de famille plus régulière.

Quoiqu'il en soit et sous réserve que les candidates présentent les aptitudes requises, notamment au plan médical, toutes les carrières leur sont aujourd'hui ouvertes étant entendu qu'elles auront à accomplir les mêmes tâches que le personnel masculin dans les mêmes conditions. Ceci limite bien entendu les candidatures des femmes à des emplois généralement peu qualifiés mais exigeant une constitution physique appropriée: entretien des voies, manutention des colis, etc.

L'embauchage à la SNCF est aujourd'hui quasiment arrêté (1 609 hommes et 242 femmes ont été recrutés en 1985, pour un effectif de 233 000 personnes. Pour ce dernier recrutement, on notera que les femmes occupent 15 % des emplois. Si l'on considère l'embauche au niveau maîtrise & cadres, le pourcentage des femmes est plus élevé: 212 femmes pour 777 hommes en 83, 138 pour 545 hommes en 84, 94 pour 308 hommes en 85 (30,5 %).

En raison de la baisse du trafic marchandises à la SNCF, la diminution

des embauches va se poursuivre. Nécessairement, le nombre des femmes admises au cadre permanent sera faible. En particulier, les embauches

du personnel de conduite se trouvent arrêtés (23 seulement en 85, et tous masculins). L'accès des femmes à cet emploi va donc

se trouver ainsi limité suite au gel des recrutements, tout comme pour les hommes d'ailleurs. ■

SNCF - Evolution des effectifs réels 1978 - 1985

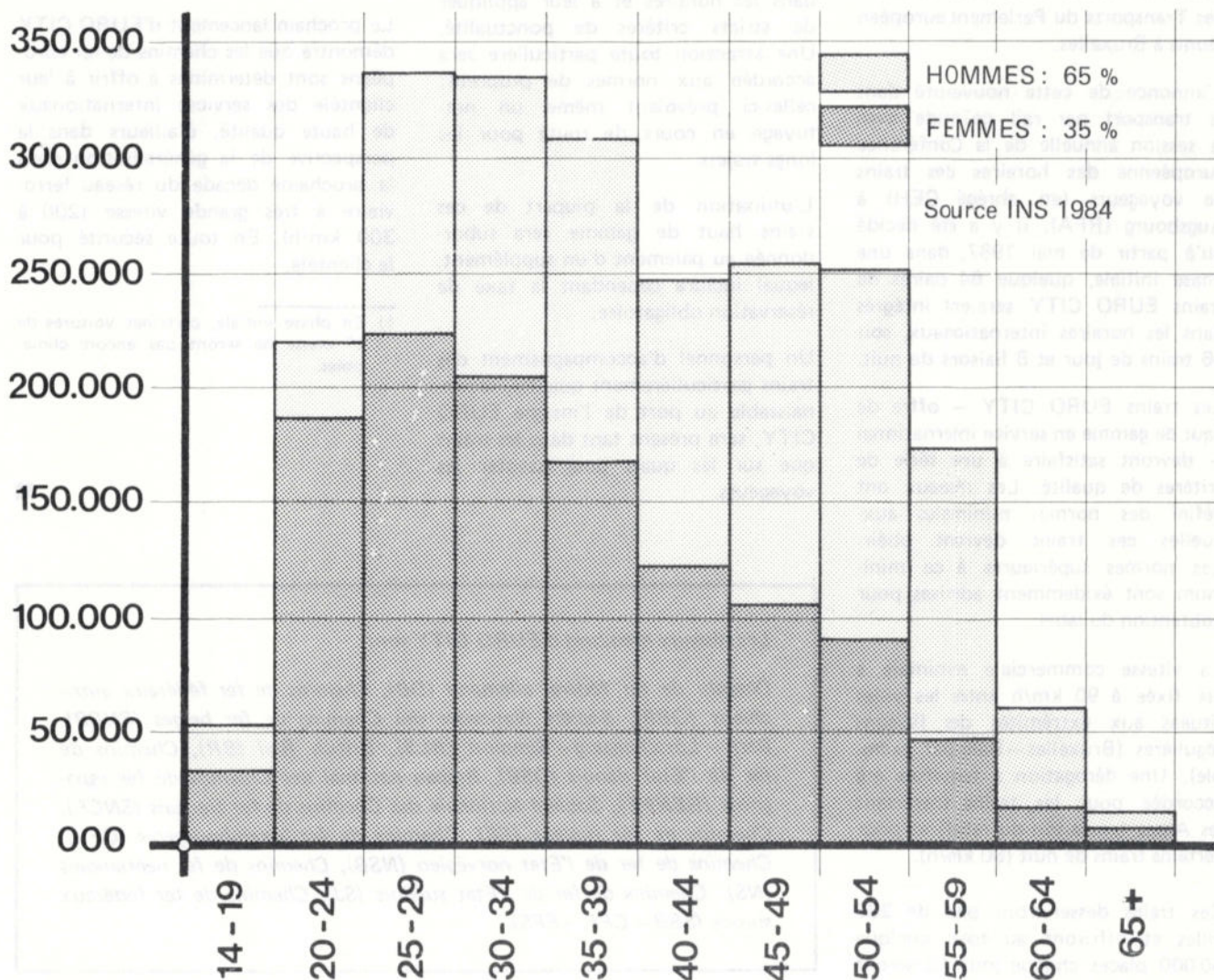
(Cadre Permanent)

| | | 1978 | % | 1980 | % | 1983 | % | 1985 | % |
|------------------------------|--------------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|
| Personnel d'exécution | | | | | | | | | |
| "sédentaires" | hommes | 156 628 | 92,40 | 147 812 | 91,98 | 146 369 | 90,57 | 137 562 | 90,27 |
| | femmes | 12 923 | 7,60 | 12 925 | 08,02 | 15 255 | 09,43 | 14 825 | 09,73 |
| | Total | 169 551 | 100 | 160 737 | 100 | 161 624 | 100 | 152 387 | 100 |
| "roulants conduite" | hommes | 22 450 | 100 | 22 000 | 100 | 21 132 | 100 | 20 107 | 100 |
| | femmes | — | — | — | — | 2 | — | 4 | — |
| | Total | 22 450 | 100 | 22 000 | 100 | 21 134 | 100 | 20 111 | 100 |
| "roulants trains" | hommes | 9 215 | 99,999 | 9 160 | 99,62 | 9 771 | 98,10 | 9 662 | 97,63 |
| | femmes | 10 | 0,001 | 35 | 0,38 | 197 | 01,90 | 234 | 2,37 |
| | Total | 9 225 | 100 | 9 195 | 100 | 9 968 | 100 | 9 896 | 100 |
| Personnel maîtrise | | | | | | | | | |
| | hommes | 35 671 | 90,85 | 35 731 | 90,11 | 34 677 | 88,21 | 33 422 | 87,49 |
| | femmes | 3 592 | 09,15 | 3 922 | 09,89 | 4 641 | 11,79 | 4 779 | 12,51 |
| | Total | 39 263 | 100 | 39 653 | 100 | 39 318 | 100 | 38 201 | 100 |
| Cadres | | | | | | | | | |
| | hommes | 11 701 | 95,75 | 12 062 | 94,70 | 12 326 | 93,23 | 12 249 | 92,15 |
| | femmes | 524 | 04,25 | 675 | 5,30 | 894 | 06,77 | 1 043 | 7,85 |
| | Total | 12 225 | 100 | 12 737 | 100 | 13 220 | 100 | 13 292 | 100 |
| TOTAUX | | | | | | | | | |
| | hommes | 235 665 | 93,25 | 226 765 | 92,82 | 224 275 | 91,46 | 213 002 | 91,07 |
| | femmes | 17 043 | 06,75 | 17 557 | 07,18 | 20 989 | 08,54 | 20 885 | 8,93 |
| | Total | 252 714 | 100 | 244 322 | 100 | 245 264 | 100 | 233 887 | 100 |

SNCB : répartition de l'effectif entre hommes et femmes

| NIVEAU | HOMMES | % | FEMMES | % | TOTAL |
|------------------------------|--------|-------|--------|-------|--------|
| 1. Universitaire | 449 | 97,19 | 13 | 2,81 | 462 |
| 2. A1 | 533 | 89,73 | 61 | 10,27 | 594 |
| 3. Moyen supérieur | 4 811 | 91,04 | 473 | 8,96 | 5 284 |
| 4. Moyen inférieur | 8 651 | 91,49 | 805 | 8,51 | 9 456 |
| Total 1 à 4 | 14 444 | 91,44 | 1 352 | 8,56 | 15 796 |
| 5. A2 | 4 432 | 99,95 | 2 | 0,05 | 4 434 |
| 6. A3 | 9 521 | 100 | 1 | — | 9 522 |
| 7. A4 | 3 982 | 100 | — | — | 3 982 |
| 8. Semi-qualifié | 7 724 | 100 | — | — | 7 724 |
| 9. Non qualifié | 12 513 | 99,29 | 89 | 0,71 | 12 602 |
| Total 5 à 9 | 38 172 | 99,75 | 92 | 0,25 | 38 264 |
| Total général | 52 616 | 97,32 | 1 444 | 2,67 | 54 060 |

BELGIQUE : HOMMES ET FEMMES AU TRAVAIL



A la CEH:

lancement d'EURO CITY

14 réseaux européens de chemin de fer ont annoncé à l'issue de la CEH, le lancement du plan international EURO CITY.

Cette offre nouvelle de trains internationaux de haute qualité entrera en application avec l'horaire d'été de mai 1987. 42 millions de voyageurs internationaux ont fait confiance aux 14 réseaux européens en 1985: avec EURO CITY le rail a choisi de les servir encore mieux.

M. Emmanuel Flachet, Directeur-Général de la SNCB, a présenté le 23 septembre dernier au nom des chemins de fer de la Communauté européenne, le nouveau produit EURO CITY devant les membres de la Commission des Transports du Parlement européen réunis à Bruxelles.

L'annonce de cette nouveauté dans le transport par rail coïncide avec la session annuelle de la Conférence européenne des horaires des trains de voyageurs (en abrégé CEH) à Augsburg (RFA). Il y a été décidé qu'à partir de mai 1987, dans une phase initiale, quelque 64 paires de trains EURO CITY seraient intégrés dans les horaires internationaux, soit 56 trains de jour et 8 liaisons de nuit.

Les trains EURO CITY — offre de haut de gamme en service international — devront satisfaire à une série de critères de qualité. Les réseaux ont défini des normes minimales auxquelles ces trains devront obéir. Les normes supérieures à ce minimum sont évidemment admises pour l'obtention du label.

La vitesse commerciale minimale a été fixée à 90 km/h entre les villes situées aux extrémités des liaisons régulières (Bruxelles — Bâle par exemple). Une dérogation a toutefois été accordée pour les trains traversant les Alpes (en raison du relief) et pour certains trains de nuit (80 km/h).

Ces trains desserviront plus de 200 villes et offriront au total quelque 50 000 places chaque jour. Ils seront

composés de matériel moderne et climatisé (1) de première et de seconde classe. Toutefois, certains trains ne seront accessibles qu'aux porteurs d'un billet de première classe, comme sur Paris — Bruxelles par exemple.

La clientèle bénéficiera d'un service de restauration. Le téléphone et la vente des journaux seront progressivement introduits dans les trains.

Tous les trains sélectionnés porteront un emblème EURO CITY ainsi qu'un nom propre (grandes figures européennes ou noms géographiques).

Les réseaux participant à l'offre EURO CITY sont déterminés à donner à ces trains une priorité absolue dans les horaires et à leur appliquer de stricts critères de ponctualité. Une attention toute particulière sera accordée aux normes de propreté: celles-ci prévoient même un nettoyage en cours de route pour les longs trajets.

L'utilisation de la plupart de ces trains haut de gamme sera subordonnée au paiement d'un supplément, lequel inclura cependant la taxe de réservation obligatoire.

Un personnel d'accompagnement des trains particulièrement qualifié, reconnaissable au port de l'insigne EURO CITY, sera présent tant dans les trains que sur les quais pour assister les voyageurs.

Durant la phase de démarrage de cette nouvelle formule, des trajets de nuit EURO CITY seront assurés par voitures-lits et couchettes sur 8 liaisons européennes.

L'avenir

Après la phase initiale, les réseaux membres ont l'intention d'accroître le nombre de trains EURO CITY et d'offrir de nouvelles destinations. Seul impératif: tous les trains devront répondre aux mêmes hautes normes de haute qualité. Ces normes seront d'ailleurs revues à la faveur des améliorations apportées dans l'avenir au matériel et à la vitesse praticable sur les lignes.

Le prochain lancement d'EURO CITY démontre que les chemins de fer européens sont déterminés à offrir à leur clientèle des services internationaux de haute qualité, d'ailleurs dans la perspective de la généralisation dans la prochaine décennie du réseau ferroviaire à très grande vitesse (200 à 300 km/h). En toute sécurité pour la clientèle.

1) En phase initiale, certaines voitures de 2^e classe ne seront pas encore climatisées.

Les réseaux membres d'EURO CITY sont:

Chemin de fer fédéral allemand (DB), Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB), Société Nationale des Chemins de fer belges (SNCB), Bern — Lötscherberg — Simplon (BLS), British Rail (BR), Chemins de fer de l'Etat danois (DSB), Réseau national des Chemins de fer espagnols (RENFE), Société Nationale des Chemins de fer français (SNCF), Chemins de fer italiens (FS), Chemins de fer luxembourgeois (CFL), Chemins de fer de l'Etat norvégien (NSB), Chemins de fer néerlandais (NS), Chemins de fer de l'Etat suédois (SJ), Chemins de fer fédéraux suisses (SBB — CFF — FFS).

Benelux: nouvelles rames depuis le 3 octobre



Compartiment seconde classe des nouvelles voitures Benelux.

L'actuelle liaison Intercity Bruxelles — Amsterdam est encore assurée par des automotrices "Benelux" doubles construites en 1957 (surnommées "Têtes de chien" en raison du profil du poste de conduite) et par des rames réversibles composées de matériel existant à cette époque et ayant subi quelques transformations en 1973 et 1974.

Largement démodé, offrant un confort assez relatif comparé au niveau actuel du matériel international, il est évident que son remplacement par du matériel moderne était nécessaire, d'autant que l'ancien matériel n'offre plus suffisamment de garanties de fiabilité en raison de sa vétusté. La mise en service de la première rame nouvelle a eu lieu le vendredi 3 octobre.

Les nouveaux trains "Benelux" sont le fruit d'une collaboration entre deux pays voisins, à la base de laquelle se trouve un accord conclu en 1983 entre les directions de la SNCB et des NS (chemins de fer néerlandais). Il fut alors conclu que les NS fourniraient les voitures et que la SNCB commanderait douze locomotives bitempsion, pouvant circuler sur les deux réseaux (1 500 volts aux Pays-Bas et 3 000 volts en Belgique). Afin d'accentuer cette collaboration, il fut également convenu que la livrée du matériel s'inspirerait de celles du matériel des deux réseaux, soit une combinaison du bordeaux de la SNCB et du jaune des NS, en vue de constituer un ensemble harmonieux.

La SNCB confia la construction des douze locomotives électriques aux ACEC de Charleroi pour la partie électrique et à la BN de Nivelles pour la partie mécanique. Ces engins, qui composent la série 11 ont une puissance de 3 150 kW et peuvent atteindre la vitesse de 160 km/h. Quant aux cinquante-neuf voitures, elles furent commandées par les NS à la Waggonfabrik Talbot à Aix-la-Chapelle.

La première locomotive "Série 11" fut livrée à la SNCB en novembre 1985 et la douzième en avril 1986. Ces locomotives font partie, avec celles des séries 21 et 27, de la nouvelle génération d'engins de traction, dont les caractéristiques, tant extérieures que techniques, sont quasi identiques.

Les NS reçurent la première voiture fin janvier de cette année. La livraison se répartira en dix-huit voitures de 2^e classe, dix de 1^{re} classe, dix mixtes 1^{re} et 2^e classe, dix mixtes 1^{re} et 2^e classe avec compartiment bagages, local pour le personnel du train et petite cuisine, et enfin onze voitures-pilotes avec compartiments de 2^e classe. Quarante-deux de ces voitures composeront sept rames, tandis que dix-sept seront à l'entretien ou maintenues en réserve.

Chaque train, composé de six voitures, offrira 462 places assises, dont 82 en 1^{re} classe et 317 en 2^e classe, auxquelles s'ajoutent 63 places sur strapontins. Dans une des voitures, il est possible d'aménager un espace pour une chaise roulante de handicapé en relevant les strapontins.

Exploitation en rames réversibles

Ces trains circuleront en rames réversibles. De la sorte, les manœuvres dans les gares terminales de Bruxelles et d'Amsterdam, ainsi que dans la

gare en impasse d'Anvers-Central, ne sont plus nécessaires, ce qui entraîne un gain de temps appréciable.

Entre la fourniture de la première voiture et la mise en service du premier train complet, le dimanche 26 octobre, il se sera passé environ neuf mois. Ce laps de temps aura été mis à profit pour les essais techniques des locomotives et des voitures et pour l'initiation du personnel roulant néerlandais et belge. C'est ainsi qu'une cinquantaine de conducteurs belges du dépôt d'Anvers et environ 220 néerlandais des dépôts d'Amsterdam, Rotterdam et Roosendaal devront être initiés à la desserte des locomotives et des voitures-pilotes.

Il faudra attendre les horaires 1987-1988 (fin mai 1987) pour assister au remplacement intégral des rames actuelles par les nouvelles.

Aux Pays-Bas, le public pourra se familiariser plus tôt avec le nouveau matériel. En effet, dans le cadre

des essais techniques, les nouvelles voitures "Benelux" circuleront incidemment dans les relations Intercity Zandvoort - Maastricht/Haarlem.

Les locomotives belges de la série 11 ont assuré leur rodage entre Anvers et Mouscron, où elles assurent la traction des trains IC.

Une voiture-pilote de la nouvelle rame "Benelux" - non accessible à la clientèle - a été incluse dans certains de ces trains, du 13 mai à fin juin de cette année, afin de permettre l'écolage de la cinquantaine de conducteurs attachés au dépôt d'Anvers qui seront appelés à assurer la conduite des trains.

Si le poste de conduite - en beaucoup de points identique à celui des locomotives des séries 27 et 21 - n'a pas posé beaucoup de problèmes aux conducteurs, la conduite de ces engins diffère toutefois par certains aspects: ainsi le dispositif de freinage. Les Néerlandais dont le poste de conduite se trouve à droite, se sont



Le poste de conduite mixte hollandais-belge: ici en freinage "à la hollandaise".

opposés à la pose d'une manette classique de freinage utilisée sur nos locomotives (manœuvrable par la main gauche). Un compromis a permis de respecter les habitudes des deux parties: on a utilisé le nouveau type de frein "PBL" comportant deux poignées de frein placées à gauche et à droite du conducteur, l'une et l'autre pouvant être utilisée indistinctement par les conducteurs belges et néerlandais.

Le poste de conduite introduit également une seule manœuvre autorisant à la fois la commutation entre les deux tensions belge et néerlandaise et le passage du système belge "Mémor" (système d'avertissement et de contrôle de la vigilance du conducteur) à son homologue néerlandais ATB (automatische treinbeïnvloeding). Enfin, le carnet de dépannage a été adapté au nouveau matériel.

Les spécialistes de l'écolage des conducteurs font observer que le poste de conduite de la voiture-pilote est très ergonomique, inclut une série de dispositifs améliorant le confort (comme l'allumage et l'extinction automatique de l'éclairage de la cabine) tout en offrant plus d'espace libre. En revanche, on note un accroissement du niveau sonore et des bruits de roulement plus accentués que sur nos locomotives nouvelles, et ce en raison de la présence du bogie pratiquement sous le poste de conduite.

Trente ans de service "Benelux"

La collaboration entre la SNCB et les chemins de fer néerlandais dans les domaines de la construction de matériel roulant et l'exploitation en commun entre les deux réseaux remonte à 1956. C'est cette année que fut conçue la première rame automotrice "Benelux". Elle était de couleur bleue foncée soulignée d'une large bande jaune, ce qui la différenciait de tout autre matériel roulant. Les deux réseaux firent l'acquisition de douze de ces rames, qui furent construites aux Pays-Bas, tandis que l'équipement électrique était livré par la Belgique. Ces rames furent adaptées à la circulation sous les tensions de 3000 volts continus en Belgique et de 1500 volts continus aux Pays-Bas avec, à la frontière belgo-néerlandaise, une interruption de la caténaire pour passer d'une tension à l'autre.

Quelques caractéristiques des voitures

| | |
|---|---|
| Année de construction | 1986/1987 |
| Vitesse maximum | 160 km/h |
| Nombre: | |
| Voiture-pilote (Bs) | 11 |
| Voiture 1 ^e /2 ^e cl. (AB) | 10 |
| Voiture 1 ^e cl. (A) | 10 |
| Voiture 2 ^e cl. (B) | 18 |
| Voiture 2 ^e cl./bagage/cuisine (BKD) . | 10 |
| Total | 59 |
| Composition par train | loc-A-AB-BKD-B-B-Bs |
| Nombre de places assises: | |
| en BS | 76, dont 12 strapontins |
| en AB | 79, dont 23 1 ^e cl., 48 2 ^e cl. et 8 strapontins |
| en A | 69, dont 24 en compartiments et 10 strapontins |
| en B | 92, dont 12 strapontins |
| en BKD | 54, dont 9 strapontins |
| par train | 462, dont 82 en 1 ^e cl., 317 en 2 ^e cl. et 63 strapontins |
| Longueur par voiture | 26,4 m |
| par train | 177 m |
| Poids par voiture | 41 tonnes |
| par train | 331 tonnes |
| Projet | NS/Service du Matériel et des Ateliers |
| Constructeur | Waggonfabrik Talbot, Aix-la-Chapelle |

Quelques caractéristiques des locomotives Série 11

| | |
|----------------------------------|---------------------------|
| Constructeur | ACEC/BN |
| N° de série | 1181 - 1192 |
| Puissance | 3150 kW |
| Tension | 1500/3000 V DC commutable |
| Longueur | 18,65 m |
| Poids | 85 tonnes |
| Vitesse max. autorisée | 160 km/h |
| Nombre | 12 |

Le 29 septembre 1957, le nouveau service fut établi entre Anvers et Amsterdam. Peu après, il fut prolongé jusqu'à Bruxelles, ce qui permit de réduire de quinze minutes le temps de parcours entre les deux villes. Ce service devint très vite fort apprécié. Quinze ans plus tard, la clientèle avait doublé et il fallut envisager un accroissement du parc du matériel roulant.

Il fut réalisé par l'acquisition de rames tractées et non plus d'automotrices. Pour éviter les manœuvres des locomotives à Amsterdam, Anvers et Bruxelles, on songea à constituer des rames réversibles, en adaptant du matériel existant. Les NS transformèrent des voitures-restaurants en voitures-pilotes et livrèrent les voitures de 2^e classe.

La Belgique, qui disposait déjà de locomotives électriques adaptables à la bitension, livra, en plus, des voitures de 1^{re} classe. Ces rames entrèrent en service en 1973 et 1974.

Jusqu'à ce jour, les automotrices de 1957 et les rames réversibles de 1973-1974 ont assuré le service entre les deux pays. C'est dire si elles avaient pris de l'âge et que leur remplacement s'imposait.

Correspondances

Depuis le 1^{er} juin de cette année, les trains "Benelux" suivent un itinéraire différent résultant de la mise en service de la ligne vers Schiphol. Haarlem n'est donc plus desservie, au profit de l'aéroport national, et les trains desservent désormais la nouvelle gare d'Amsterdam-Lelylaan, ce qui a rapproché du chemin de fer d'importants faubourgs de l'Ouest d'Amsterdam.

Le trajet Bruxelles-Midi - Amsterdam est couvert en trois heures et quatre minutes, et au départ d'Anvers la métropole néerlandaise est atteinte en deux heures et dix-sept minutes.

A Bruxelles, de bonnes correspondances sont prévues avec les trains Intercity, entre autres vers Luxembourg, ce qui justifie la partie "lux" de l'appellation.

Le volume total du trafic par trains entre la Belgique et les Pays-Bas, via Roosendaal (autres trains internationaux inclus) s'élève à 1 800 000 voyageurs par an. Environ 60 % de ceux-ci utilisent le service "Benelux".

L'investissement nécessaire à l'achat des douze locomotives de la série 11 est de 1 446 millions de francs belges à charge du budget des Communications. La contribution hollandaise est quant à elle fixée à 825 millions de francs belges.

Louvain: la fête du train



C'est une véritable atmosphère de fête qui a régné du 6 au 12 septembre dernier à Louvain. La gare et le dépôt de matériel ancien qui la jouxte (dépendant de l'IPM Hasselt) était le lieu de deux expositions: l'une de matériel nouveau, l'autre de matériel ancien regroupé jusqu'ici dans le dépôt ouvert pour la circonstance.

Côté nouveau matériel, la nouvelle rame BENELUX tenait la vedette à côté d'une voiture T2, du wagon-restaurant de la CIWLT et d'une automotrice "Break".

Côté ancien, la vapeur était reine puisque, chaque jour, une locomotive à vapeur était mise sous pression. Des parcours en autorail historique étaient organisés entre la gare et Louvain et permettaient aux visiteurs de se rendre sur les deux sites d'exposition.

Au total, quelque seize mille personnes ont visité l'exposition durant cette semaine. Visites individuelles, en famille ou par classe scolaire: les trois modes se confondaient, sans oublier des visiteurs hollandais comme nous l'a signalé le chef de gare de Louvain, pour qui cette affluence a dépassé toutes les prévisions.

Les organisateurs avaient prévu de faire accueillir les visiteurs par des

membres du personnel ayant dans leur vie professionnelle la charge du matériel présenté, ce qui semble avoir été apprécié favorablement par les visiteurs, ceux-ci ayant rarement l'occasion de s'entretenir avec des spécialistes (des instructeurs de matériel de traction p. ex.).

Nul doute que cette présentation dynamique a contribué à faire saisir au public les potentialités du rail, tant sur le plan de l'accueil ferroviaire que sur celui de la fiabilité du matériel.

Une telle manifestation a montré que l'on peut, avec des coûts extrêmement raisonnables, mettre sur pied une opération de relations publiques qui prend heureusement place à côté de l'activité publicitaire classique d'une entreprise.

Mais il faudrait ajouter qu'en matière de relations publiques, c'est à tous les agents de la Société qu'incombe la tâche de ne pas décevoir la clientèle lorsque celle-ci, encouragée par ce genre d'opération, prendra place — peut-être pour la première fois — dans un compartiment d'un train régulier, et non dans celui d'une voiture d'exposition. Les relations publiques ne sont rien sans l'effort de tous, chaque jour, devant la clientèle. ■

L'axe de symétrie

Quand un train roule dans un sens et rencontre un autre train de la même cadence roulant en sens opposé, le moment de cette rencontre est appelé "point de symétrie".

De telles rencontres se présentent deux fois par heure, à un intervalle de 30 minutes: on parlera donc d'"axe de symétrie" parce que cet axe — figuré sur le cadran d'une montre — passe par deux points qui figurent sur un diagramme les deux moments de croisement (toujours séparés par trente minutes).

Quel usage?

Le point de symétrie constitue la moyenne du temps de passage au même endroit de deux trains cadencés roulant en sens différent.

$$\text{Nous avons donc: } S = \frac{T_1 + T_2}{2}$$

Sur le réseau belge, le point de symétrie a été fixé à 21 et 51.

Prenons un exemple: l'IC "F" Maastricht — Blankenberge arrive à Louvain à l'heure '55. Nous savons que le départ

dans l'autre sens sera 102 — 55 = 47, ce qui veut dire que le train partira à l'heure '47. (se reporter à la carte des horaires).

L'intérêt de la notion d'axe de symétrie réside dans le fait que les délais de correspondance dans les deux sens seront toujours identiques. Mais cela ne signifie pas obligatoirement que le voyageur a toujours une "bonne correspondance"! Mais un service rationnel de trains doit prévoir des temps d'attente dans les deux sens rigoureusement identiques.

Considérons maintenant l'explication sous la forme mathématique:

$$S_1 = \frac{t_2 + t_1}{2} \quad t_2 = 2 S_1 - t_1$$

$$S_2 = \frac{t_3 + t_4}{2} \quad t_3 = 2 S_2 - t_4$$

$$S_3 = \frac{t_x + t_p}{2} \quad t_x = 2 S_3 - t_p$$

et

$$S_3 = \frac{t_y + t_z}{2} \quad t_y = 2 S_3 - t_z$$

- Correspondance entre les services A et B

$$t_1 - t_p = t_x - t_2$$

$$t_1 - t_p = 2 S_3 - t_p - 2 S_1 + t_1$$

$$1 S_3 = 2 S_1 \quad S_3 = S_1$$

- Correspondance entre les services B et C

$$t_2 - t_4 = t_3 - t_y$$

$$t_2 - t_4 = 2 S_2 - t_4 - 2 S_3 + t_2$$

$$2 S_2 = 2 S_3 \quad S_2 = S_3$$

Nous pouvons donc dire:

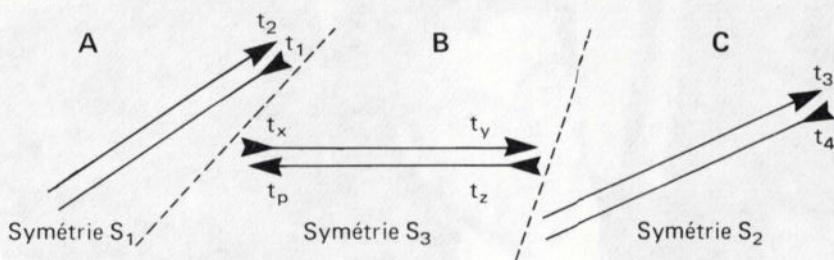
$$S_1 = S_2 = S_3 = S \dots$$

L'axe de symétrie est donc bien unique.

REMARQUE:

Il existe bien un projet d'instauration d'un axe de symétrie unique en Europe. Mais il faut garder à l'esprit qu'une telle adaptation implique des modifications importantes dans les habitudes de la clientèle.

Bref: il devrait encore passer beaucoup de trains sous les ponts avant d'en arriver à ce stade d'intégration européenne des horaires...



- Que se passe-t-il si S_3 est différent de S_1 ?

Dans ce cas, la différence entre les temps de correspondance est de: $(T_1 - T_p) - (T_x - T_2) = 2 S_1 - 2 S_2 = 2 (S_1 - S_2)$

Si la correspondance dans un sens est par exemple de 6 minutes, et que la différence de symétrie est de 5 minutes, la correspondance dans l'autre sens sera de $6 + 2 \times 5 = 16$ minutes.

Dans un tel cas, il est impossible de construire un réseau équilibré.

- LES TRAINS INTERNATIONAUX CADENCES A L'HEURE

Pour notre malheur, l'axe de symétrie de nos voisins allemand et hollandais est différent du nôtre: NS: 17 — 47 depuis le 3.6.84. (anciennement 15 — 45)
DB: 0 — 30

La SNCF n'applique pas cette notion.

Notre axe de symétrie étant fixé à 21 — 51, il est inévitable que les horaristes doivent incorporer des "tampons" horaires afin de neutraliser les divergences et assurer la transition d'un système vers un autre.

Un tampon de 4 minutes est donc nécessaire pour les échanges avec les Pays-Bas et un tampon de 9 minutes est prévu entre l'Allemagne et la Belgique.

Ce tampon consiste en un arrêt prolongé dans une gare proche de la frontière (Anvers par exemple) ou par des correspondances asymétriques dans une gare proche de la frontière avec torsion progressive sur un tronçon du parcours (entre Welkenraedt et Cologne par exemple).

Routes: pour des correspondances entre moyens de transport un entretien avec le cdt Tayzen et le cpt Koninckx



Les deux "M. Sécurité" de la Gendarmerie : cdt. J.M. Tayzen (gauche), cpt F. Koninckx (droite).

Les statistiques de sécurité routière jouent-elles au yo-yo?

Après une diminution régulière du nombre des accidents de la route, diminution encore confirmée par le rapport sur 1985 du Conseil supérieur de la sécurité routière, voici que le premier semestre de 1986 indique à nouveau une hausse des accidents de la route: le nombre de tués sur place a augmenté d'un an à l'autre de 14 % (568 contre 496).

La politique de sécurité routière serait-elle donc une impasse? "Pas du

tout", rétorque la Gendarmerie, "car l'hiver '85 a été moins rigoureux qu'en '84, ce qui n'a pas réduit les kilomètres parcourus par les automobilistes". Si bien qu'il convient d'attendre la fin de l'année pour offrir une comparaison fiable.

Reste qu'en comparaison de la sécurité du rail, la voiture demeure la cause de drames humains aussi fréquents que banalisés dans la conscience de tous, aussi longtemps bien sûr... que nous ne sommes pas directement impliqués!

Le point sur la sécurité routière — l'automobile est notre concurrent le plus tenace — avec les "Monsieur Sécurité" de la gendarmerie, le commandant J.M. Tayzen, responsable des émissions "Contacts" à la RTBF, et le capitaine F. Koninckx, responsable des émissions radio et des émissions télévisées de sécurité routière pour les jeunes à la BRT. Mentionnons que le commandant Vervust (émissions à la BRT) n'a pu se joindre à cette interview collective pour une raison indépendante de sa volonté.

ACTUEL: 1985 indiquait une baisse du nombre de tués. Le Ministre De Croo, dans une interview, a d'ailleurs indiqué que le facteur intertemporiel a joué dans cette baisse. 1986 semble à nouveau indiquer une hausse des drames de la route. Pour quelles raisons?

— Vous avez dit vous-même que le Ministre a mis l'accent sur l'hiver de 1985, où l'on a enregistré une plus longue période durant laquelle les routes avaient été enneigées, ce qui avait contribué à diminuer le volume global de circulation.



Obliger les conducteurs à conduire plus "Safety". (J.M. Tayzen).

Il avait raison de dire que cela avait joué dans le nombre des accidents de la route. Mais il ne faut pas oublier que, en 1985, nous avons de toute façon une baisse par rapport à 84, et en 84 une baisse par rapport à 83. Dès lors, cette progression vers le bas est régulière. Bien entendu, si l'on constate que, pour le premier semestre de 86, il y a une augmentation, on doit se poser des questions. Mais nous pensons que cette question est déjà résolue par le raisonnement du Ministre: en '85, nous avions des chiffres très bas, précisément parce que l'hiver avait été rigoureux. Souvenez-vous qu'en '86, le réseau routier a été dans l'ensemble praticable en permanence: c'est à ce phénomène qu'il faut attribuer cette augmentation. Qui est d'ailleurs relative car plus on se limite dans le temps, moins les chiffres ont une valeur statistique. Ici, nous avons l'impression que, à la fin de l'année,

nous enregistrons, si pas un statu quo, en tout cas une légère diminution par rapport à 1985.

ACTUEL: On dit que le réseau routier est saturé. Cette saturation explique-t-elle les accidents?

— Aussi paradoxal que cela puisse paraître, l'augmentation très importante du volume de circulation ne se répercute pas nécessairement sur le nombre et la gravité des accidents. Il se fait que beaucoup d'accidents surviennent en condition de circulation fluide. Cela dit, il est exact que, à certaines heures, il y a saturation: regardez l'entrée de Bruxelles à l'heure de pointe, ou les départs et retours de la mer le week-end. Mais dire que le réseau est saturé est généraliser hâtivement.

Nous ne devons pas, à notre avis, concevoir un réseau routier qui devrait, en permanence, répondre à une demande de pointe. Sinon, nous aurions une autoroute de la mer avec 5 bandes de chaque côté! Donc, la plupart du temps, le réseau est bien adapté, malgré l'augmentation du parc automobile d'ailleurs moins importante que ce que l'on avait prédit dans les années '70.

N'oublions pas non plus que, contrairement à d'autres pays, les heures de pointe représentent chez nous une perte de temps de 10 à 15 minutes maximum.

ACTUEL: Il y a toujours près de 2000 tués sur nos routes chaque année. La voiture peut-elle être rendue encore plus sûre?

— Il y aura — hélas — toujours des tués et des blessés sur nos routes, comme c'était déjà le cas au temps des fiacres. Mais une chose est sûre: nous venons de loin: en 1973, il y avait près de 3000 morts, et nous sommes aujourd'hui à 1800, malgré l'augmentation du nombre de véhicules. Donc, nous pensons que nous avons bien progressé; pas parce que les conducteurs sont devenus plus sages, mais parce qu'on leur a imposé des contraintes, en les obligeant à se comporter de manière plus "safety".

Avant de rendre la voiture plus sûre, nous devons encore et toujours promouvoir l'éducation du conducteur. Les constructeurs ont déjà fait une bonne part du chemin, mais c'est toujours le conducteur qui est ou n'est

pas prudent! Nos efforts doivent donc encore porter — et c'est là surtout notre tâche — sur l'indication aux conducteurs de leurs obligations et sur leur éducation.

ACTUEL: Il y a quelques années, l'agence Belga publiait chaque semaine les chiffres d'accidents donnés par la Gendarmerie et les commissariats. Pourquoi est-ce disparu?

— Dire chaque semaine est faux. Il y avait plusieurs week-ends faisant l'objet de statistiques séparées — 6 ou 7 peut-être — et il est vrai que nous en sommes maintenant à 2 ou 3 communiqués par an. Tout ceci est simplement question de rationalisation. Parce que l'on s'est rendu compte que ces chiffres n'étaient pas significatifs: peut-on dire que 15 morts un w.e. au lieu de 10 représente 50 % d'augmentation des tués en Belgique?

ACTUEL: Ces communiqués avaient pourtant un effet psychologique...

— C'était en effet ce que l'on recherchait, nous voulions un peu aiguillonner l'opinion publique et la sensibiliser à l'insécurité. Nous nous sommes rendu compte que cela devenait de



Les heures de pointe représentent chez nous une perte de 15 minutes maximum. (F. Koninckx).

la routine. Il y a 20 ans, il y avait une page entière dans les journaux sur les accidents, maintenant 4 lignes, sauf accidents majeurs ou dans la presse locale. La mortalité routière est devenue quotidienne, et les gens s'y sont habitués... aussi longtemps qu'ils ne sont pas concernés!

ACTUEL: La publicité met l'accent sur la puissance, la séduction de l'auto. Le lobby automobile n'a-t-il pas encore compris qu'une approche publicitaire par la sécurité et la sagesse du conducteur peut être rentable pour la collectivité?

— Les marchands d'automobiles sont bien conscients que vanter les caractéristiques agressives de leurs produits est moralement à la limite de l'éthique publicitaire. Mais... ce sont des commerçants! Et ils se sont rendu compte que ces arguments portaient. Il ne faudrait toutefois pas généraliser: une marque suédoise a pris des options publicitaires de sécurité, parce qu'elle a estimé que cet argument porterait. Ses voitures se sont vendues à une certaine catégorie de population et sans doute pas aux petits jeunes de dix-huit ans. Ils ont même incorporé cette notion de sécurité dans l'esthétique de leurs voitures. Mais ne nous leurrons pas: la sécurité routière, dans l'ensemble, se vend encore très mal...

ACTUEL: C'est la publicité qui tue?
— Pas à vrai dire, mais elle attire des

gens qui, de toute façon, se comporteraient en agressifs. Et la publicité sait que ses arguments portent sur le public. Cela dit, la conduite agressive génère les accidents de la route, beaucoup plus que la conduite sérieuse.

ACTUEL: Les transports en commun peuvent-ils jouer un rôle dans la lutte contre les accidents?

— Nous ne voulons pas entrer dans la polémique de la rationalisation des transports en commun, mais nous trouvons que ceux-ci ont quand même bien progressé. Et un bus sur la route, c'est quand même 30 ou 40 voitures en moins qui circulent! En agglomération, les transports en commun facilitent l'écoulement de la circulation et rendent l'environnement routier meilleur par la diminution des autos dans les zones d'habitation. Cela dit, nous pensons surtout aux régions rurales où, faute de transports en commun en nombre suffisant, les gens sont quand même obligés d'utiliser leur voiture. Si les transports en commun faisaient plus, on pourrait diminuer la pression sur les centres

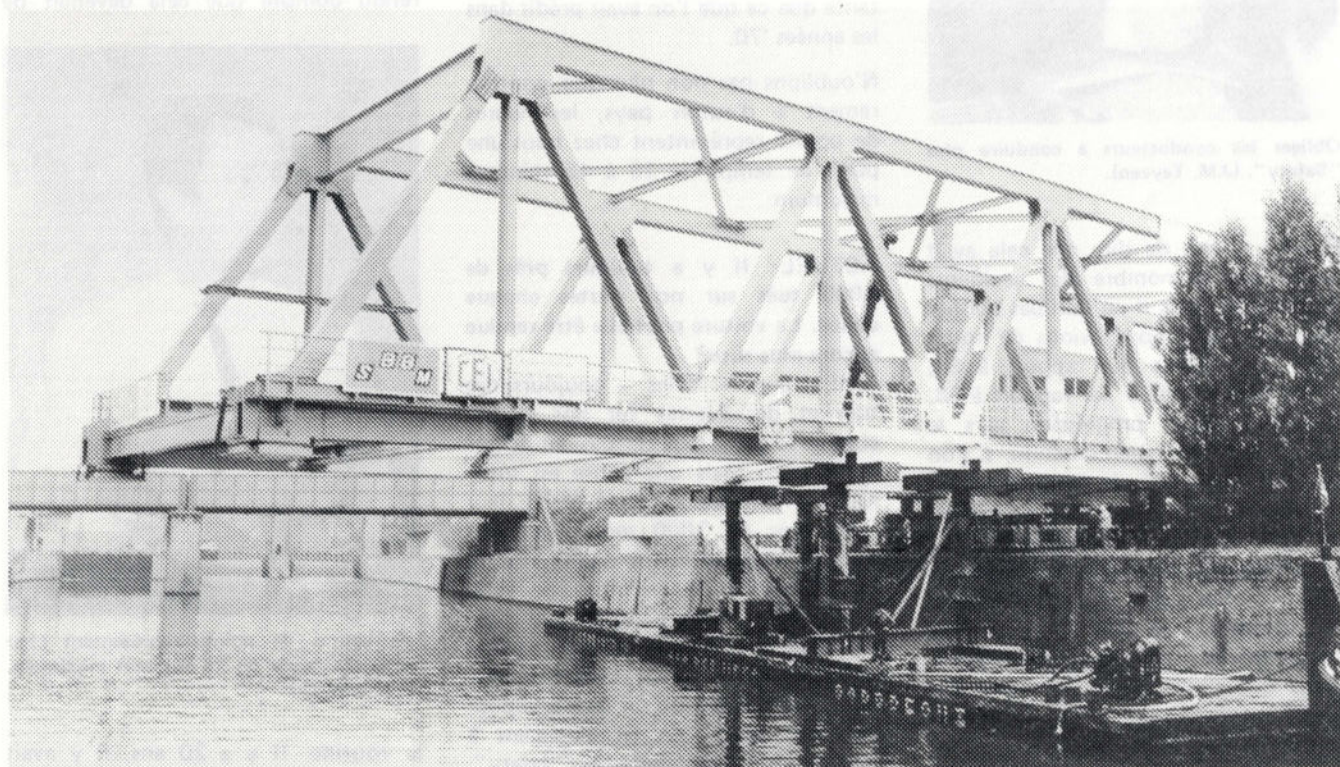
urbains. Il faudrait rendre le transport en commun plus attractif à l'égard des automobilistes, p.ex. par la création de parkings dissuasifs à la périphérie des villes.

ACTUEL: On pourrait arriver en Belgique à plus de complémentarité?

— Nous en sommes convaincus. Il faut absolument penser à cette complémentarité.

ACTUEL: On reproche beaucoup à l'auto sur le plan de l'environnement.

— ... Et l'on reprocherait beaucoup de choses au bus s'il y en avait plus! Une ville implique des déplacements qu'on ne peut faire à pied: il y aura toujours du mouvement dans les rues d'une ville où l'on travaille. Mais il faudrait peut-être une autre organisation des moyens existants, une autre infrastructure autour des grands centres et un plus grand nombre de correspondances possibles entre moyens de transport, afin de rendre le transport en commun plus attractif.



On a procédé les 27 et 28 septembre derniers à la mise en place du nouveau pont-rails sur la Sambre, à quelques pas de la gare de Charleroi-Sud. Cette opération spectaculaire a pu être menée à bien par l'utilisation de remorques à multiples essieux et d'une barge.

Le nouveau pont, d'un poids de 700 tonnes, bénéficie d'une série d'innovations technologiques qui font de cette structure une des premières du genre en Belgique. Le point sur cet ouvrage dans notre prochain numéro.

Les échos

TGV NORD

Nous revenons un instant sur l'interview qu'a accordée en août dernier au journal français "Le Monde" l'actuel ministre français des transports Jacques Douffiagues. Le TGV Nord était évoqué. Nous épinglons les passages le concernant :

Le projet en lui-même: "(...) Il ne peut y avoir de TGV "politique". Ou bien la ligne étudiée est rentable et elle se fera, ou bien elle ne l'est pas et nous n'en parlerons plus. Ce principe s'applique aux arrêts comme aux tracés. (...) Pas question, donc, de créer des "omnibus à grande vitesse" qui s'arrêteraient dans toutes les villes. Pas question non plus de faire zigzaguer la ligne pour satisfaire les élus locaux si le zig-zag n'est pas rentable."

Le financement du TGV Nord: "Une certitude: il n'y aura pas de financement budgétaire. Cela dit, tous les financements sont envisageables. (...) et il y a bien sûr la concession pure et simple de l'infrastructure."

L'exploitation du TGV Nord: "Il me semble que la SNCF a les compétences et les meilleures références requises pour être l'exploitant ou l'un des exploitants publics, mais ce sera un réseau international..."

Par ailleurs, c'est dans la deuxième quinzaine d'octobre que la Commission quadripartite (Belgique, France, Pays-Bas, RFA) devrait rendre ses conclusions aux ministres des transports des pays concernés.

Outre le groupe directeur, fonctionnent trois groupes de travail organisés comme suit :

Groupe 1. "Tracé et techniques"

- Sous-groupe 1.1. Tracé et coûts d'établissement"
- Sous-groupe 1.2. Aspects techniques
- Sous-groupe 1.3. Programmes d'exploitation
Coûts d'exploitation

Groupe 2. "Trafic et études économiques"

- Sous-groupe 2.0. Principes tarifaires
- Sous-groupe 2.1. Préviation de la demande

Sous-groupe 2.2. Bilan financier

Sous-groupe 2.3. Bilan économique

Groupe 3. "Questions juridico-financières"

- Sous-groupe 3.1. Partage des coûts et recettes
Montage juridico-financier
- Sous-groupe 3.2. Traité international
- Sous-groupe 3.3. Financement du projet

L'ensemble de l'étude est coordonné par le Groupe directeur. La représentation belge auprès de ce groupe a été désignée par le Ministre et se compose de M. De Wolf, Directeur général du Ministère des Communications, de M. Courtois, Directeur de l'Administration des Transports, de M. De Greef, ingénieur principal adjoint à la Dir. E. de la SNCB et de M. Boels, représentant de l'Association belge des Banques, ce dernier ayant succédé à M. Noël, inspecteur en chef de la Direction des Finances de la SNCB, admis à la retraite le premier août de cette année.

En outre, le secrétariat de l'ensemble de l'étude est confié à la Belgique. M. Forton (Administration des Transports) en assure la direction.

Les conteneurs feront la Manche

L'annonce au début de cette année de procéder à la construction du tunnel sous la Manche ouvre, à l'horizon de 1993, d'intéressantes perspectives à la société Intercontainer. On lui prête l'intention de s'associer aux études entreprises des deux côtés du futur tunnel pour organiser le transit des marchandises par cet ouvrage d'art exceptionnel. Intercontainer estime que le transport par conteneurs devra jouer un rôle majeur dans cette nouvelle liaison.

En outre, si les perspectives pour le nouvel exercice et les prochaines années peuvent être considérées comme favorables, il n'en reste pas moins que la situation concurrentielle à laquelle la Société doit faire face n'autorisera pas un ralentissement de ses efforts.

Intercontainer annonce enfin l'inauguration pour l'horaire d'hiver 86/87 d'une nouvelle relation TECE (Trans-Europ Container Express). Ce nouveau service reliera deux fois par semaine la région Rhin/Ruhr et le Midi de la France ou l'Espagne. Ces trains TECE circulent les mardi et vendredi depuis le 30 septembre dernier. Intercontainer ajoute qu'elle assurera une mise en marche quotidienne si la demande le justifie.

Représentation

Le groupement flamand "Bond van trein-, tram- en Busgebruikers" (groupement des usagers des trains, trams et bus) a proposé au Ministre De Croo d'attribuer dans le prochain Conseil d'Administration de la SNCB un mandat d'administrateur à un représentant des usagers. Pour le BTTB, un tel mandat serait la moindre des choses pour les quelque 750 000 usagers du train. Il espère que le prochain Conseil sera plus dynamique. Toujours selon cette organisation, les usagers furent toujours l'objet de la dernière attention de la part des administrateurs.

Le BTTB pense en outre qu'une grande entreprise comme la SNCB sera toujours encline à donner la préférence aux questions techniques et financières. Le BTTB a fait également connaître sa vision des choses et ses exigences au Premier Ministre et aux présidents de cinq partis politiques flamands.

Direct pour Schiphol

Depuis le premier juin, Bruxelles est relié directement par chemin de fer à l'aéroport néerlandais de Schiphol. Ce voyage d'une durée de deux heures et trente-neuf minutes constitue une facilité pour les Belges en voyage d'affaires ou d'agrément et qui prennent l'avion dans cet aéroport. Les NS communiquent que depuis cette innovation, la fréquentation de la gare de Schiphol a doublé. En Belgique, ce train fait arrêt aux gares de la Jonction Nord-Midi ainsi qu'à Malines, Berchem et Anvers-Central.

Protestations

Le syndicat batelier "Notre Droit" n'est pas content et crie à l'injustice face aux autres modes de transport. Les voies navigables seraient mal utilisées, notamment par manque de personnel. Le syndicat relève ainsi que le canal Bruxelles-Charleroi n'est plus opérationnel qu'entre 8 et 16 heures, ou qu'un des bacs du plan incliné de Ronquières attend depuis un an les pièces nécessaires à sa remise en état.

Le journal anversois du monde des transports "Le Lloyd anversois" relevait le 28 août dernier "qu'il est assez absurde de développer un réseau moderne et performant, et ce à coup de milliards, et de ne pas faire les travaux nécessaires et prendre les décisions qui s'imposent pour permettre à la batellerie de se ressaisir quand la volonté s'en présente." Mais "Le Lloyd" d'ajouter: "Force est de constater que pendant de nombreuses années, certains milieux bateliers se sont contentés de végéter (...) Il est toutefois regrettable que le syndicat n'arrive pas toujours à faire preuve d'un même réalisme, surtout quand il s'agit d'adopter une attitude commerciale quant à l'exploitation de la flotte intérieure belge."

Droit à la vie

Nous nous sommes faits l'écho dans notre numéro deux d'une étude réalisée par notre Direction Générale sur le coût des accidents des moyens de transport, et de la route en particulier.

C'est au tour de l'association NOMO de publier une étude où, selon cet organisme groupant des personnes NON Motorisées, la route provoquerait 125 milliards de francs de débours pour la collectivité. Si la route présente un bilan humain très lourd, il convient d'admettre aussi qu'elle reste un important fournisseur d'emplois.

Dans un article paru au sujet de cette étude, le journaliste Christian Binon (La Nouvelle Gazette, Charleroi) posait la question suivante: "La logique n'implique-t-elle pas que les autorités privilégient un secteur — la SNCB — en lui accordant les moyens de se développer en fonction du critère, humainement fondamental, du droit à la vie?"

Une réflexion que nous ne sommes pas habitués à lire dans la presse belge...

Plus de trains, moins de files

Les chemins de fer peuvent contribuer à résoudre le problème des files sur les autoroutes: telle est la conclusion à laquelle arrive le bureau d'études Mc Kinsey & Co dans un rapport qui lui a été demandé par le Ministère néerlandais des Communications.

Selon cette étude, les files de voitures qui se forment quotidiennement dans la Randstad Holland coûtent à la collectivité quelque 700 millions de florins. Le rapport estime qu'il faudrait accroître chez l'automobiliste le coût de l'utilisation de l'automobile de manière à le dissuader de s'asseoir derrière le volant. Mc Kinsey estime que les chemins de fer néerlandais pourraient absorber la moitié des automobilistes sans devoir développer le réseau ferroviaire, simplement en offrant plus de matériel roulant, à deux niveaux notamment.

Inclinaison

Les chemins de fer suédois ont passé commande d'un matériel voyageurs à grande vitesse capable d'emprunter les voies existantes de leur réseau. Ces trains, qui entreront en service en 1989, rouleront à 200 km/h et les wagons s'inclineront dans les virages afin de permettre l'emprunt des voies existantes, sans nécessiter la construction d'une nouvelle ligne spécialement adaptée.

Les Suédois feront-ils mieux que leurs collègues britanniques? On se rappellera que ceux-ci avaient dû renoncer à mettre en service régulier le fameux APT (Advanced Passenger Train) dont la suspension pendulaire avait révélé de graves déficiences?

Fardeau

Les chemins de fer européens sont de moins en moins compétitifs, note la CEMT (Conférence Européenne des Ministres du Transport) dans un rapport qui vient d'être publié par l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économique).

Le rail en général perd des clients d'année en année ce qui met les pouvoirs publics devant un dilemme: comment alléger pour la collectivité

le poids financier du chemin de fer tout en concédant les nécessaires investissements aptes à faire regagner au rail des parts du marché des transports. Voilà sans doute l'idée maîtresse de cette étude qui met en lumière quatre problèmes fondamentaux:

1. Les réseaux de chemin de fer n'ont pu jusqu'ici établir une véritable coopération entre eux.
2. Cette absence de coopération a pour effet d'amoinrir l'efficacité du rail dans chaque pays. Et l'efficacité internationale dépend de l'efficacité de chacun des pays!
3. La politique ferroviaire est souvent dictée davantage par des critères politiques qu'économiques. Cela se traduit par des retards dans les investissements en équipement et par un fardeau financier persistant pour les contribuables. L'étude note ainsi que "... la politique intervient souvent de façon ponctuelle dans l'exploitation; cette pratique donne rarement des résultats économiques satisfaisants. Dans certains pays, on peut observer que les effectifs du personnel fluctuent de façon assez importante suivant les cabinets au pouvoir. De toute évidence, de telles pratiques n'autorisent pas une gestion rationnelle." Et la CEMT de noter que "la politique (Ndlr: des transports) ne peut réussir que si elle est suffisamment stable. Les rapports entre chemins de fer et pouvoirs publics supposent donc une programmation sur des termes suffisamment longs. Comme les pouvoirs publics ne peuvent s'engager dans cette voie qu'avec une certaine prudence, la stabilité des rapports en question est d'autant mieux garantie si de part et d'autre, les exigences restent modérées." Le rapport ajoute enfin que, "de par sa longue histoire, le chemin de fer est particulièrement sensible à la politisation" et que c'est aux cheminots qu'incombe une importante tâche d'information des hommes politiques sur les possibilités que peut offrir un chemin de fer.
4. Les chemins de fer traînent d'une manière générale une image datant d'un autre siècle, ce qui n'incite guère à innover. L'étude note que "le chemin de fer se distingue d'une entreprise purement commerciale par le poids

de ses traditions, par ses structures administratives et parfois aussi par un esprit qui tient autant de l'armée que de l'entreprise."

La politique internationale ferroviaire fait aussi l'objet d'un jugement sans la moindre aménité: "Souvent, la politique des transports est un entassement de mesures et d'habitudes dont la consistance laisse à désirer. Elle ressemble à un placard où, pendant de longues années, ont été déposés les objets les plus divers. Dans pareil cas, un rangement et un tri s'imposent afin de réaliser une cohésion entre les composantes."

Ajoutons que ce rapport intitulé "Dimension européenne et perspectives d'avenir des chemins de fer" est disponible au service de documentation de la Direction PS (bureau 51-13) ou qu'il peut être acheté auprès du bureau d'information de l'OCDE à Bruxelles en téléphonant au 02/538 51 69. (Prix: 954 F).

Saison encourageante

Dans le marché difficile des vacances à forfaits, Railtour enregistre une progression de 12,6 % si l'on s'en tient au seul marché belge. La société indique que la masse clients transportée a augmenté de 27,35 %, grâce aux accords intervenus entre Railtour et la filiale des Nederlandse Spoorwegen "Trans Vakantiereizen".

Railtour indique encore que sur le seul marché belge en tenant compte de la demande touristique de ce marché, la Société ne devrait atteindre que 48 % du tourisme ferroviaire alors qu'elle réalise 70 % de la demande.

Railtour considère que ce chiffre est très certainement le résultat de l'application sans faiblesse de la stratégie marketing retenue dans le cadre de la CITA (Conférence internationale des trains spéciaux d'agences de voyage). Railtour indique enfin qu'elle a d'ailleurs été le précurseur des différentes recommandations UIC, notamment celle prônant l'intégration de l'offre des voyageurs ordinaires et des voyageurs à forfait.

Votre avis

La publication de la synthèse de l'étude "Transports et accidents" parue dans notre numéro 2 (juillet-août 86) a amené sur notre table la lettre d'un lecteur que nous reproduisons ci-dessous, accompagnée des précisions du responsable de l'étude:

Les tableaux repris dans l'article de la revue sont entachés de nombreuses erreurs importantes.

1. Pertes de production

Ce poste, pertinent il y a 20 ans, ne l'est plus en 1986. ± 500 000 chômeurs en Belgique en 1986. Toute personne décédée ou blessée gravement accidentellement ou autrement est actuellement remplacée par un travailleur intérimaire "flexibilité de l'emploi" ou par un chômeur tout heureux de trouver un travail, ce qui annule toute perte réelle de production.

J'ajouterai qu'aucun bilan d'entreprise en Belgique ne mentionne des pertes de production de ces types. Dans ce domaine, seules les grèves ou les sinistres influencent la production.

2. Parts dans les transports en Belgique en 1986.

Toute étude comparative sérieuse et objective ne peut que comparer des choses rigoureusement comparables. Or, votre étude escamote les parts de transport revenant à chaque mode de transport.

En 1985, la route a transporté environ 75 à 80 % du total voyageurs/km pour 6,5 % au rail. En ce qui concerne les t/km, les chiffres sont respectivement 42 % (route) et 17 % (rail). Pour être crédible, il y a lieu de présenter les coûts des accidents de transport par % de transport équivalent pour chaque mode de transport.

3. Soins médicaux

Le poste de 4 milliards pour la route me paraît être entaché d'une erreur par défaut. La somme des coûts directs des accidents de travail "180 tués en Belgique en 1985" est proche de 20 milliards dont environ 30 à 35 % à charge des frais médicaux + divers associés non repris dans votre étude. Le poste 4 milliards pour

2090 tués et 18 227 blessés graves est très vraisemblablement incomplet et gravement sous-estimé.

A. Renaux
M 21-31

Les précisions du responsable de l'étude, dont nous avons relaté la synthèse:

1. Les pertes de production

Les pertes de production envisagées dans l'étude correspondent aux indemnités que l'on devrait verser aux victimes ou à leurs ayants-droit. Celles-ci ne dépendent pas de l'existence plus ou moins importante de chômeurs et de remplacement éventuel des personnes accidentées. Les indemnités considérées constituent un des éléments permettant de mesurer le coût socio-économique des accidents supporté par la collectivité. Toutes les méthodologies connues dans ce domaine prennent ce poste en considération.

2. Parts dans les transports en Belgique en 1986

La détermination du coût socio-économique des accidents pour chaque mode de transport n'est qu'une étape de l'analyse.

Elle conduit à établir les redevances complémentaires qui, elles, sont rapportées au véhicule-km, ce qui équivaut à prendre en considération les parts de marché de chaque mode de transport.

3. Soins médicaux

Ces coûts ont été évalués à partir du coût moyen des soins prodigués aux victimes des accidents du travail des entreprises de transport. Ils sont extraits et ont été actualisés pour tenir compte de l'inflation, des statistiques des accidents du travail, exercice 1979 (données publiées dans "Statistiques sociales", n° 4, 1983 de l'INS).

P. Dubus
Ingénieur en chef
Direction Générale

