

Lun 14/09/2009 -ITALIA OGGI-

L'investissement pour le trafic ferroviaire est encore marginal dans notre pays : c'est la route qui gagne.

TRANSPORTS, L'OBJECTIF EST LA SECURITE

L'accident de Viareggio sollicite des stratégies rapides et diversifiées

(Viareggio fin juin 2009 : explosion d'un citerne sur wagon : plusieurs morts, quartier dévasté)

La sécurité dans les transports est un argument qui malheureusement et de plus en plus souvent prend sa place dans les medias. Per mieux comprendre la situation italienne et jeter un œil sur la situation internationale, nous avons interviewé Sergio GRAZIOSI, ingénieur président de la FICT (Fédération Internationale des Cadres du Transport) et vice-président de la CEC (Confédération Européenne des Cadres), organisations dans lesquelles la CIDA est membre fondateur.

Question : la tragédie de Viareggio met en avant la nécessité de nouvelles normes pour la sécurité. Qu'en pensez-vous ?

Réponse : selon moi il ne faut pas d'autres normes. Les cadres normatifs existent, tant au niveau national que supra national. Il faudrait plutôt penser à leur homogénéisation et surtout à une meilleure mise en application. S'il n'y a pas de contrôles en effet n'importe quelle norme devient vite désuète. Dans la gestion de systèmes complexes, qu'ils soient industriels, financiers ou de transport, la question de la sécurité est fondamentale... Au cours des ans, on est passés d'un modèle de sécurité basé exclusivement sur l'ingénierie au modèle actuel qui doit prendre en compte un plus vaste aspect d'organisation. Je m'explique mieux. Il y a quelques décennies on pensait que construire de bonnes routes ou de bonnes voies ferrées était suffisant pour atteindre des standards de sécurité élevés, aujourd'hui l'on a compris que cela ne suffisait pas tout comme cela ne suffit pas de considérer en parallèle des structures le facteur humain qui est certainement important mais non exhaustif. Aujourd'hui l'on s'est rendu compte que pour prévenir les tragédies dans les transports il faut considérer toute l'organisation des transports. Le vrai problème reste la route, surtout en Italie où la recommandation européenne de diminuer de 50% d'ici 2010 le nombre de morts, n'a pas rencontré un écho suffisant. En France, par exemple, on a facilement obtenu une diminution de 43% dans les dernières années alors qu'en Italie on frôle à peine les 26%.

Question : combien avons-nous de marchandises dangereuses qui circulent en Italie.

Réponse : Les produits dangereux qui sont transportés par fer représentent environ 7% du total des marchandises transportées par fer. Mais il faut préciser qu'en Italie le transport ferroviaire est peu utilisé pour les marchandises. Il y a un ratio de 1 à 7 entre le fer et la route : c'est-à-dire que pour chaque unité de marchandise transportée par fer il y en a 7 qui le sont par route. Même en Europe la concurrence de la route est impitoyable. Par exemple en France le ratio fer/route est de 1 pour 5 et en Allemagne d 1 pour 3. Ceci est imputable entre autres au fait que le coût et le délai de construction d'un réseau ferroviaire sont longs.

Question : y-a-t-il une réglementation pour le transport de ce matériel ?

Réponse : Oui, et elle est de plus très stricte. Cela s'appelle RID et vise à harmoniser les règles applicables au transport national et communautaire (Europe) des marchandises dangereuses sur fer. Ceci pour permettre d'éliminer les obstacles à la libre circulation entre les états membres en ce qui concerne les infrastructures de transport. Dans les dernières années cette réglementation a été plusieurs fois remise à jour y compris en vue des changements importants qui ont concerné le secteur ferroviaire.

Question : les statistiques affirment que le transport par fer reste plus sûr que la route : selon vous, est-ce le cas ?

Réponse : Oui. Mais comme je l'ai déjà dit, il n'est pas assez exploité en Italie ni pour la marchandise, ni pour les passagers. Le problème de la sécurité routière par ailleurs est toujours d'actualité. Le problème d'avoir un système légal qui change en permanence pèse beaucoup sur le nombre des morts. Le permis à points qui devait être l'instrument qui aurait vaincu les tragédies de la route, après quelque années, ne fonctionne plus, non pas qu'il ne soit plus valable mais parce que trop de dérogations, d'échappatoires ont été ajoutées ce qui fait que le conducteur n'a plus peur de perdre des points car il est facile de les récupérer. Sur la base des statistiques le nombre de morts par accident de transport ferroviaire est limité par rapport à la route. Le train est un moyen de transport très sûr tant en valeur absolue qu'en pourcentage.

Question : en Europe la situation est-elle similaire à l'Italie?

Réponse : Oui, très similaire, même si nous nous restons les moins bons. La moyenne européenne de transport de passagers par fer est de 7%, nous sommes à 5,6%, la France à 9,3% et l'Allemagne à 7,7%. Si l'on regarde les données relatives au transport terrestre, en Italie 94% des transports se font par route, 5,6% par fer et 0,4% par tramway et métro.

Question : l'Italie n'est pas un pays très adapté au transport ferroviaire vu la présence importante de reliefs montagneux et de parcours défavorables au transport par fer. Malgré cela nous sommes en train de nous équiper pour la grande vitesse. Dans combien de temps selon vous serons nous au niveau de la France et des autres ?

Réponse : Difficile de répondre à cette question car la structure ferroviaire française est très particulière : constitué d'un centre Paris et par une série de rayons qui traversent tout le pays. La structure des chemins de fer italiens et au contraire très différente sans aucun centre et avec des détournements parfois capillaires, parfois moins. La grande vitesse dans notre pays est un cap déjà franchi sur 2 axes : 1 TURIN-VENISE et 2 MILAN-ROME, cela forme une sorte de T. Malgré cela, s'il n'y a pas de politique des transports plus élaborée, les chemins de fer italiens ne s'amélioreront pas. Si l'on n'investit pas sur les passagers, cela ne vaut pas la peine d'investir les ressources disponibles sur d'autres parcours à grande vitesse. Selon moi, il serait plus profitable d'investir sur l'amélioration des horaires, des machines, de l'accès aux gares. Il serait judicieux par exemple d'investir sur les + de 60 ans, sur les passager plus âgés qui avec les années n'utilisent plus la voiture et qui pourraient être une très bonne clientèle des chemins de fer, si seulement l'on pensait à des facilités spécifiques d'un autre genre de façon à les attirer et les motiver.

La fédération internationale de secteur
EN MER, EN TERRE ET DANS LE CIEL

Fondée en 1970, la FICT est une association qui regroupe des organisations professionnelles des cadres des secteurs des transports : ferroviaire, terrestre, maritime, aérien, urbains et des assistants des transports. La FICT qui siège à Paris est aussi présente à Bruxelles puisqu'elle adhère à la Confédération Européenne des Cadres (CEC). La FICT est composée de 8 organisations, parmi lesquelles FEDERMANAGER-CIDA des cadres du transport qui compte 10 000 membres présents en France, Grande Bretagne, Danemark, Suède, Italie, Espagne et Suisse. La plus grande partie de celles-ci a signé les accords et les conventions dans leurs pays respectifs. Jusqu'en 2004, la FICT a rencontré à plusieurs reprises la DG TREN (Commission européenne pour les transports et l'énergie) autour de thèmes tels que la libéralisation des marchés, en particulier dans le ferroviaire, et la sécurité des transports. 2005 et 2006 ont été dédiés à une sorte de restructuration interne de l'organisation mais à partir de 2007, la FICT se donne comme objectifs : la défense des intérêts des organisations affiliées et de leurs membres dans toutes les organisations européennes ; l'étude des problèmes de transport sous leurs aspects techniques, de sécurité, économiques, sociaux et environnementaux ; la collaboration avec les autres partenaires sociaux ; la mise en partage avec les instances de l'UE, des institutions nationales et de leurs responsables politiques ; la diffusion des informations avec l'édition d'une revue mensuelle ; la participation aux réunions organisées par les institutions internationales et informelles de la Commission européenne.

Les coordonnées du siège à Paris sont : 59-63, rue du Rocher 75008 PARIS e-mail : ficteurope@laposte.net

Une discipline complexe utilisable par les organisations

LE SAFETY MANAGEMENT EST UNE TRANCHE DE GRUYERE

Le monde moderne est dominé par des systèmes complexes depuis les transports jusqu'à l'énergie, des télécommunications à la finance. Ceux-ci ont sensiblement augmenté leurs performances de sécurité, en particulier par rapport aux grands développements qu'ils ont connus mais sont quand même mis en accusation en particulier par l'opinion publique et sous l'œil de la magistrature pour leur insécurité et leur manque de fiabilité présumées. De tels systèmes en effet ont eu récemment de graves défaillances comme des interruptions de service pour un temps plus ou moins long, des accidents avec morts et blessés sans parler du crack financier.

En assimilant l'entreprise à un organisme vivant, nous pourrions imaginer les failles récentes comme une dégénération des organes produite par un virus, des agents pathogènes se promenant dans l'organisation et induits par de multiples facteurs. Le devoir de l'analyse organisationnel est la recherche de ces virus et leur éviction et réparation des failles.

Un SAFETY MANAGEMENT SYSTEM, au-delà d'une définition rigoureuse, consiste à mettre sur pied une organisation qui permette la capture et l'élimination des virus, la réparation des failles et la gestion des grands processus d'entreprise au plus près de la sécurité. Tout ceci en continu, sans ne jamais s'arrêter afin de maintenir toujours en bonne forme cet organisme vivant que l'on appelle l'entreprise. Ces concepts sont illustrables avec ce que l'on appelle le modèle du gruyère de Reason, chercheur qui a introduit et développé cette nouvelle culture de la sécurité. Dans ce type de modèle chaque barrière de défense est représentée comme une tranche de gruyère, fromage de grande qualité mais par de sa nature plein de trous.

Chaque tranche peut représenter la barrière humaine, technologique, la barrière législative et normative, etc.

Les barrières, cad les tranches, sont en mouvement vertical constant en rapport avec la vie dynamique de l'organisation et les trous de chaque tranche changent au cours du temps en nombre et en taille.

Si pour une durée de temps significative, on aligne les trous de toutes les tranches/barrières, alors l'organisation s'écroule et il y a un désastre. L'alignement d'un seul côté des tranches/barrières représente les situations de danger, les prises de risque, bref, l'accident qui ne s'est pas produit parce-ce qu'au moins une barrière a tenu.