

La sûreté ferroviaire : une ambition commune

Original: FRENCH

**14^{ème} Forum Economique OSCE
Prague 22 mai 2006
Luc ALIADIÈRE, directeur Général UIC**

Monsieur le coordinateur,
Mesdames Messieurs,

Je suis particulièrement heureux d'avoir l'occasion d'intervenir dans ce Forum de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe pour exposer le point de vue et les projets de l'Union Internationale des Chemins de fer en matière de sûreté ferroviaire

J'ai suivi les étapes de préparation et j'ai pu constater la convergence de nos préoccupations. Le stabilité politique et le développement économique sont liés au développement des échanges et donc à l'efficacité des moyens de transport dont le transport ferroviaire : cette idée apparaît au long de vos travaux. De notre côté, représentant les entreprises ferroviaires nous oeuvrons pour le développement de leur activité et le renforcement des cadres et liens de coopération nécessaires au trafic international

Voilà donc une ambition commune ou un projet commun entre nos organisations.

Si le secteur ferroviaire s'est toujours préoccupé de sécurité technique par des organisations, des procédures, des technologies et la mobilisation des ressources humaines pour en faire un mode de transport particulièrement sûr, il a dû au cours du temps et particulièrement depuis les 10 ou 15 dernières années s'investir et investir dans la gestion des problèmes de sûreté prise au sens de la délinquance et de la malveillance quotidienne, et au-delà de prévention et de lutte contre les menaces terroristes vis à vis desquelles le monde du transport collectif et de masse constitue une cible attractive, il n'est pas besoin de rappeler les attentats qui ont frappé un certain nombre de pays ici représentés.

L'enjeu se décline en termes de crédibilité ou d'attractivité du transport. La performance technique ou technologique ne s'exprime que d'un impact très limité sur les clientèles si elle ne s'accompagne d'un sentiment de confiance sur la capacité de nos entreprises à gérer aussi les risques extérieurs d'agression, de vol....

Face à cette problématique nouvelle rencontrée, l'UIC, dont la raison d'être est de répondre aux besoins de ses membres, a développé son activité dans ce domaine pour les aider à trouver les réponses adaptées à leur environnement économique, politique et social sur des questions qui relèvent à la fois du fonctionnement de nos entreprises et de la compétence administrative des Pouvoirs Publics. Il ne peut y avoir de modèle unique de réponse tant les problèmes sont liés à la spécificité de chaque pays mais le partage d'expérience, la recherche et la mise en commun des meilleures pratiques sont néanmoins autant d'atouts pour des entreprises confrontés à ces problèmes qui ne relevaient pas de l'exercice de leur activité.

Au cours de groupes de travail permanents, de séminaires spécialisés et de forums mondiaux de discussion, nous avons pu progresser ensemble dans l'analyse des problèmes, l'expertise des mesures à prendre et la mise en place de solutions cohérentes notamment eu égard au développement du trafic international.

L'enjeu est d'intégrer des réponses globales dans les stratégies des entreprises pour faire de la sûreté un des éléments de la qualité de la production et ne pas se contenter d'accumuler des mesures techniques ou de personnel en simple réaction aux événements dont le coût serait croissant et l'efficacité incertaine. Ces réponses doivent bien entendu être transverses, c'est-à-dire prendre en compte aussi bien la conception et la gestion de l'infrastructure, l'exploitation des trafics de fret et des services de voyageurs régionaux, nationaux et internationaux.

Ces réponses ferroviaires s'inscrivent bien sûr dans un environnement institutionnel, les problèmes de malveillance et de délinquance et plus encore de prévention et lutte contre le terrorisme relevant de l'activité des autorités nationales voire internationales. Il ne s'agit pas de demander aux chemins de fer de faire de la police à la place de la police mais il s'agit de mettre en cohérence et en synergie les activités de toutes les structures concernées par le problème. Or il est toujours difficile de coordonner une activité axée sur la mobilité géographique, la vitesse avec des organisations ou institutions organisées géographiquement sur des territoires précis et localisés.

Cela est vrai au sein de chaque Etat, éventuellement compliqué encore suivant sa structure de fonctionnement et cela est encore plus vrai quand il s'agit de passer d'un Etat à un autre. C'est là où nous avons particulièrement besoin du soutien d'organisations internationales comme la votre, pour nous aider à mieux franchir les frontières au delà des évolutions techniques que nous nous efforçons de mettre en place.

Des progrès notables ont été faits au sein de l'Union européenne et le travail en commun d'encadrement de la sûreté du transport est bien lancé. L'UIC a ainsi pu organiser des réponses collectives à diverses consultations de la Commission européenne, que ce soit sur la protection des infrastructures critiques, le renforcement de la sûreté du transport de voyageurs ou encore sur la sûreté de fret et de l'ensemble de la chaîne logistique sur laquelle un travail important est en cours avec des enjeux de concurrence – complémentarité entre les modes de transport.

Au-delà des frontières européennes politiques européennes pour lesquelles les processus sont engagés et les coopérations en cours de développement et de renforcement, des problèmes importants demeurent et des progrès sont à faire pour que les différentes administrations compétentes de part et d'autre des frontières arrivent à travailler en commun de manière à faciliter le passage aux frontières. Des gains de temps importants sont envisageables tout en permettant à chacun d'effectuer les contrôles qui relèvent de son autorité. A ce titre il serait certainement très utile et efficace que les organisations politiques internationales se retournent vers leurs membres en leur demandant de veiller à cet aspect et de trouver des solutions bi- ou multilatérales adaptées. Sans gains de temps importants aux frontières, tout en respectant les contraintes de chacun, l'amélioration de l'offre ferroviaire et donc le renforcement des capacités de transport au service des pays concernés risquent de ne pas être en phase avec les besoins économiques. Au sein de l'UIC nous avons travaillé longtemps sur les points frontières d'un point de vue technique ou technologique pour gagner le maximum de temps dans nos conditions d'exploitation. Il reste à poursuivre le même travail en ce qui concerne les aspects administratifs et les contraintes correspondantes en matière de police, de douanes, voire de contrôles sanitaires ou autres. Faute d'un travail mené entre transporteurs et entre autorités et d'une mise en cohérence de l'ensemble, les efforts des uns et des autres pour améliorer la circulation des personnes et des biens risquent d'être sans suite efficace.

C'est pour toutes ces raisons qu'il est important que nous puissions parler et construire ensemble, entre professionnels du transport et autorités politiques, pour organiser en commun le cadre administratif du développement économique nécessaire à la stabilité et à la croissance de nos pays et en particulier des pays centre - européens enclavés. Nous transporteurs n'avons aucune légitimité pour légiférer par contre nous pouvons faire en sorte que les dispositions législatives ou réglementaires que vous pourriez proposer à vos membres de mettre en place répondent au mieux aux contraintes des modes de transport et soient applicables sans perturbations majeures du fonctionnement des secteurs concernés.

Voilà, Monsieur le coordinateur, Mesdames Messieurs ce que je tenais à dire au nom de l'UIC en matière de sûreté ferroviaire et de franchissement des frontières. Je n'ai pas évoqué les aspects particuliers du terrorisme qui mériteraient en eux mêmes un développement particulier. Si les actes terroristes les plus connus ont visé essentiellement le transport des passagers et tout particulièrement le transport urbain en raison de l'effet de masse et de ses répercussions médiatiques et politiques, le transport de fret et en particulier le transport des marchandises dangereuses mérite d'être encore analysé. Certes le chapitre 1-10 du RID traite de certains aspects de la question mais il n'est pas encore appliqué partout et il faudra aller au delà et analyser les risques liés aux transports de quantités importantes de matières dangereuses sur des infrastructures ferroviaires définies face aux risques de circulations routières diffuses et que chaque Etat ou que les institutions internationales définissent leurs priorités en connaissance de cause en vue d'un équilibre global. Là aussi ou plus encore l'organisation des relations et des réponses entre la sphère administrative et politique et la sphère professionnelle est indispensable face à une réalité de la menace indéniable et durable.

Nous avons fait déjà un chemin appréciable en somme, la voie est donc tracée. Il nous reste à poursuivre dans la représentation géographique la plus adaptée et à ce titre l'OSCE a un rôle éminent. Je tiens à vous assurer de la totale volonté de coopération de l'UIC que je représente aujourd'hui.

Je vous remercie.