

LE TÉMOIGNAGE D'UN NOUVEL EMBAUCHÉ

Olivier Rolland

chef de la division Conduite et matériel
à la direction des Contrôles



transport routier où j'ai encadré une équipe de 27 conducteurs. Sept années plus tard, j'ai ressenti le besoin d'évoluer et j'ai eu l'opportunité d'intégrer une entreprise spécialisée dans le transport de fret qui m'a fait débiter dans le ferroviaire. J'y ai successivement occupé les postes de chef de site, de responsable de production régionale et en dernier, la fonction d'adjoint au directeur des opérations avec, entre autres, le pilotage de la sécurité et la gestion de la cellule de crise.

Avant d'intégrer l'EPSF, j'avais donc acquis une riche expérience au sein d'une entreprise ferroviaire; le poste de chef de division « Conduite et matériel » à la direction des Contrôles allait me donner l'opportunité de m'ouvrir à une perspective plus macroscopique du ferroviaire. J'avais ce souhait de me perfectionner sur tous les aspects liés à la veille de la sécurité et de la conscience du risque. Je ne pouvais pas mieux trouver!

Votre carrière ne s'est donc pas déroulée exclusivement dans le ferroviaire. Vous managez une équipe de neuf inspecteurs, eux-mêmes venant d'horizons divers avec des compétences variées. Vous pouvez nous parler de cette diversité et de ce qu'elle apporte à l'EPSF?

Oui, cette diversité est un atout pour l'EPSF. Pour tout vous dire, issu moi-même de la « production », je ne me sentais pas légitime d'accéder à un poste de chef de division à l'EPSF. Je m'étais occupé de la sécurité à un niveau opérationnel. J'étais en charge de la mise en application des règles de sécurité mais je n'étais pas à l'initiative de ces règles et je m'occupais peu des aspects purement réglementaires. Quand on m'a expliqué le poste, ce que l'on attendait de moi et ce que l'EPSF allait mettre en place pour me former, je me suis rendu compte

Olivier, vous avez intégré l'EPSF en septembre 2019. Pouvez-vous nous décrire en quelques mots les grandes étapes de votre parcours professionnel avant d'arriver dans notre établissement?

J'ai commencé ma carrière dans l'armée. Pendant six ans, j'ai été militaire dans le 517e « régiment du train ». Aussi amusant que cela puisse paraître, ce que l'on appelle le « régiment du train » n'a rien à voir avec le ferroviaire puisqu'il s'agit de convois routiers dédiés au transport d'équipements militaires. Mais prémonitoire peut-être un peu quand même quand on connaît mon parcours... Après plusieurs missions dans les Balkans, j'ai fait le choix de revenir dans le civil. J'ai suivi une formation de transports et de logistique et j'ai intégré une société de

que j'avais tout le potentiel requis pour aller travailler à l'EPSF. L'EPSF est particulièrement agile pour adapter les formations aux besoins de chacun et accompagner les personnels de façon pointue pour les faire évoluer. Mes collaborateurs, eux

aussi, ont eu des expériences très diverses. J'ai l'exemple récent d'un collaborateur issu de l'automobile et qui n'avait aucune connaissance dans le ferroviaire avant d'intégrer l'EPSF. Et ce n'est pas pour autant qu'on ne l'a pas recruté. Ce collaborateur avait un savoir-faire en matière d'audit. Charge à l'EPSF de lui apprendre la partie technique. Nous sommes en train de mettre en place un cursus de formation pour lui.

Il est d'ailleurs intéressant de recruter des collaborateurs qui ne sont pas tous issus du ferroviaire car ils apportent un regard neuf, ils posent des questions que l'on ne se pose peut-être plus quand on est dans le ferroviaire depuis longtemps. Ils viennent avec des savoir-faire complémentaires aux nôtres.

Pouvez-vous nous décrire la mission d'un inspecteur, ses qualités intrinsèques, son quotidien?

Le métier d'inspecteur est tout d'abord un travail d'équipe. Nous ne sommes jamais seuls pour mener un audit, au sein de notre propre division mais aussi avec les autres divisions de l'EPSF. Ce qu'il y a de grisant dans le métier d'inspecteur c'est que l'on doit s'ouvrir à plein de domaines. On peut être un spécialiste du matériel roulant, ce n'est pas pour autant que l'on ne va pas s'intéresser aux métiers de la conduite ou de l'exploitation. L'activité des contrôles nous oblige à nous ouvrir à tous les aspects du ferroviaire et à compléter notre spécialité de base si nécessaire. À l'EPSF, on sait faire ça! C'est l'un des aspects les plus intéressants dans le métier d'inspecteur. Il ouvre sur plein de domaines.

À ceci s'ajoute le fait que nous assurons plusieurs types de contrôles: les audits dits « systématiques » programmés qui sont des contrôles du système de gestion de la sécurité des entreprises; les audits « conjoncturels » qui sont déclenchés suite à des REX d'incidents, des inspections sur des thèmes plus précis, dans des délais plus courts et également des contrôles opérationnels qui sont organisés de façon inopinée.

Il y a une phase de l'audit où l'on va rencontrer et auditer les dirigeants mais il y a aussi une phase très opérationnelle où l'on va sur le terrain: on accompagne un conducteur, on accompagne quelqu'un qui prépare un train, on va voir dans les ateliers... On peut se retrouver au mois de mai en train d'effectuer un contrôle du SGS d'une entreprise et puis au mois de juin à assurer des contrôles opérationnels sur un train de marchandises ou sur un train de voyageurs. En juillet, on va vérifier les suites données à une enquête du BEA-TT, on va participer à une réunion REX d'une entreprise ferroviaire. Après le contrôle, nous revenons au bureau. Nous continuons d'échanger avec l'entreprise audité, puis nous rédigeons un rapport qui doit lui permettre d'être consciente de ses forces et ses faiblesses en matière de sécurité et de l'amener à mettre en place les actions nécessaires à l'amélioration de son SGS.

Avec le nombre d'entreprises à visiter et la diversité de leurs activités, les missions de contrôles sont multiples, ce qui fait qu'il n'y a vraiment pas de routine dans le métier d'inspecteur. Se déplacer, aller voir sur place, rencontrer les différents acteurs de la chaîne de sécurité à tous les niveaux de la

Il n'y a vraiment pas de routine dans le métier d'inspecteur

hiérarchie, constater, observer, analyser... c'est toute la richesse du métier.

Qu'est-ce qui vous a le plus frappé à l'EPSF? Qu'est-ce qui, selon-vous, caractérise le mieux notre établissement?

L'EPSF peut avoir un aspect un peu austère au premier abord mais, en réalité, ce n'est pas du tout le cas! Ce qui caractérise l'EPSF, c'est qu'à tous les niveaux de la hiérarchie, tout le monde se parle. Je trouve que les spécialistes ont beaucoup d'humilité. Il y a des instructeurs d'autorisations par exemple qui, spontanément, vont aller voir un inspecteur pour échanger sur des sujets pour lesquels ils ont besoin d'information. Il y a vraiment de l'échange. Il n'y a pas de « sachant » inaccessible.

L'EPSF c'est vivant. Les choses ne sont pas figées. De plus le contexte ferroviaire évolue constamment. Entre la réglementation et nos procédures qui doivent s'inscrire dans une constante évolution, les choses ne peuvent pas être figées. La taille de l'établissement lui donne une certaine souplesse avec une identité propre liée à la nature de ses missions. L'ouverture d'esprit caractérise sa culture d'entreprise.

Nous ne sommes pas là que pour faire le « gendarme » et repérer les erreurs. Si nous remplissons notre rôle d'inspecteurs, nous sommes aussi là pour accompagner les entreprises, les faire évoluer, les amener à une certaine maturité en matière de sécurité. Ce qui m'a le plus frappé, c'est que l'EPSF n'est pas là uniquement pour notifier des écarts

Nous sommes aussi là pour accompagner les entreprises

majeurs, nous ne sommes pas là pour bloquer le système. Nous sommes aussi là pour accompagner le système. Notre seul objectif c'est d'amener les SGS des entreprises à maturité afin de garantir une parfaite maîtrise du risque. Notre seule volonté, notre mission publique, c'est de sécuriser le système ferroviaire.

Interview réalisée par Isabelle Delleré
Responsable communication EPSF