Intervention des autorités européennes dans la normalisation ferroviaire. Réactions des entreprises, constitution des structures (1988-1993)

Jean-Marc Châtelain

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1959>

DOI : 10.4000/rhcf.1959

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 février 2003

Pagination : 129-144

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Jean-Marc Châtelain, « Intervention des autorités européennes dans la normalisation ferroviaire. Réactions des entreprises, constitution des structures (1988-1993) », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 26 | 2003, mis en ligne le 20 janvier 2015, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1959> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1959>

Ce document a été généré automatiquement le 22 avril 2022.

Tous droits réservés

Intervention des autorités européennes dans la normalisation ferroviaire. Réactions des entreprises, constitution des structures (1988-1993)

Jean-Marc Châtelain

* Cette communication doit être considérée comme un témoignage personnel sur les événements vécus au cours de cette période entre 1988 et 1993 durant laquelle les partenaires professionnels du secteur ferroviaire européen m'ont fait confiance pour animer leurs réflexions et guider les premiers pas vers de nouvelles conditions pour l'établissement des normes de ce secteur compte tenu des règles édictées par les autorités politiques de la Communauté Européenne. J'en profite pour rendre hommage à tous ceux qui ont participé à cette action qui fut le prélude d'une mutation culturelle profonde du monde ferroviaire européen.

- 1 Depuis 1988, l'intervention des autorités européennes dans le secteur ferroviaire a été à l'origine d'une véritable révolution et les premières conséquences de cette intervention se sont particulièrement manifestées dans le domaine de la normalisation, considéré jusqu'alors comme plutôt marginal *.

Contexte politique

- 2 En 1985, dans un *Livre blanc*, la Communauté européenne constate que le fonctionnement du marché intérieur européen n'est pas entièrement satisfaisant et, par « l'Acte unique », en février 1986 la Communauté européenne s'engage à supprimer toutes les barrières au commerce intérieur avant le 31 décembre 1992. Est spécialement visé le domaine des marchés publics (dits exclus) : énergie, eau, gaz, transports, télécommunications qui n'ont pas vraiment, aux yeux de la Communauté, fait preuve d'une ouverture suffisante, plus particulièrement en ce qui concerne les passations de marchés de fournitures, où la préférence nationale est souvent la règle, et en ce qui concerne les systèmes d'exploitation entre les mains d'entreprises nationales monopolistiques. L'entrave à la concurrence ainsi constatée est jugée préjudiciable à l'économie européenne. Un rapport officiel table sur une économie de 10 %¹. Le transport ferroviaire (grands réseaux, réseaux urbains) est parmi les secteurs touchés par ces constatations.
- 3 La Commission de la Communauté européenne (Commission de Bruxelles), chargée de proposer les mesures nécessaires, commence par préparer en 1987 une directive sur les procédures de passation des marchés publics et l'un des chapitres les plus importants de ce projet de directive concerne la référence, quasi obligatoire, aux spécifications techniques communes et aux normes européennes dans les contrats (appels d'offres et contrats de réalisation)². Les problèmes liés aux systèmes d'exploitation des réseaux (séparation infrastructure, interopérabilité) seront pris en considération ultérieurement.
- 4 Le 2 juin 1988, alors que le projet de directive sur les marchés publics est sur le point d'être publié pour être soumis aux différents pays de la Communauté (il le sera le 11 octobre³), la Commission demande aux organismes officiels de normalisation européens (CEN et CENELEC⁴) d'examiner les modalités suivant lesquelles ils pourraient engager la création de normes européennes dans les domaines énergie et transport⁵ afin de répondre aux besoins exprimés dans la directive en projet. La nouvelle passe quasiment inaperçue parmi les acteurs ferroviaires impliqués.

Situation du secteur ferroviaire européen vis-à-vis de la normalisation

- 5 Cette situation est à l'époque très confuse. Certes des documents normatifs existent, certains ont même un caractère contraignant, en particulier les règles UIC pour l'interopérabilité du matériel remorqué sur les grands réseaux européens, le transport international des voyageurs et des marchandises a été réglementé techniquement et administrativement depuis plus d'un siècle. Les partenaires ferroviaires se sont aussi depuis longtemps concertés pour établir des normes techniques internationales CEI ou ISO ainsi que des fiches techniques UIC pour certains produits : malheureusement, ces documents n'ont qu'un caractère de recommandation et doivent souvent être complétés et amendés par des spécifications particulières complémentaires.
- 6 Ainsi ces documents normatifs communs n'ont jamais endigué la véritable « tour de Babel » que constitue le fatras des normes nationales, spécifications corporatives, spécifications « maison », établies dans les divers pays sans souci d'uniformisation ; ces

documents sont à la base des appels d'offre et constituent pour un non initié un ensemble parfaitement opaque : l'absence de marché commun européen ferroviaire n'avait conduit qu'à une normalisation commune faible. On l'avait bien constaté avec la difficulté d'établir des spécifications pour des matériels communs à plusieurs exploitants comme le montrent les exemples traités lors de ce colloque (matériel interconnexion SNCF/RATP, matériel pour le tunnel sous la Manche). Pour sa part, en 1988, le développement du transport ferroviaire grande vitesse était encore basé sur des concepts propres à chaque opérateur national concerné.

- 7 Autre facteur, en juin 1988, personne n'est valablement préparé pour élaborer la normalisation commune européenne demandée par les autorités européennes. Les partenaires ferroviaires, très inquiets devant un avenir incertain, ont une politique attentiste ; ils savent qu'ils ne pourront plus faire de normes nationales particulières, mais craignent qu'on leur impose celles des autres. Les responsables des organismes de normalisation connaissent mal le ferroviaire. La Commission n'a pas préparé le terrain.
- 8 Les partenaires ferroviaires ont été habitués depuis des décennies à travailler en autonomie (quasiment repliés sur eux-mêmes), sur la base de relations de proximité entre exploitants et fournisseurs au plan national, ou au sein d'organisations sectorielles UIC, UITP au plan européen ou international. L'intervention des autorités européennes, relayées par les autorités gouvernementales nationales, introduit un contexte politico-administratif complexe qui va changer les modalités d'action : ne serait-ce que par la nécessité de dialoguer constamment avec « Bruxelles » pour déterminer les nouvelles conditions dans lesquelles allait désormais s'exécuter l'activité ferroviaire.

Période de réflexion et mise en place de la structure

- 9 Entre l'été 1988 et le printemps 1990 s'est mise en place une structure officiellement reconnue pour préparer l'ensemble des normes communes exigées pour mettre en œuvre la directive communautaire sur la passation des marchés publics du secteur ferroviaire.
- 10 Face à l'impréparation des divers partenaires concernés, il a fallu faire un gros effort d'information, de sensibilisation et de réflexion : au printemps 1989, sous couvert d'une enquête ordonnée par le CEN et menée dans les différents pays de la Communauté européenne et de l'Association européenne de libre échange (A.E.L.E.)⁶ par Pierre-Henri Desvignes de la SNCF, les instituts de normalisation nationaux et les entreprises ferroviaires ont pris conscience non seulement de l'urgence de définir un programme de travail pour cette normalisation commune (ce qui était l'objectif de l'enquête), mais aussi de la nécessité de mettre en place des structures adéquates pour rédiger et approuver ces normes communes.
- 11 Parallèlement, les organisations professionnelles européennes (UIC, UITP, UNIFE) se sont concertées pour définir une politique commune de tous les acteurs engagés.
- 12 À la suite des conclusions du rapport de P.-H. Desvignes en octobre 1989⁷, les instituts de normalisation européens (CEN et CENELEC) ont été d'accord pour qu'un groupe d'action⁸ réunissant des délégués ferroviaires et des délégués des comités de normalisation analyse la situation avec les secrétariats centraux du CEN et du CENELEC. Ce groupe d'action a proposé en février 1990 :

« - les principes d'une politique générale constructive, convenue entre les partenaires ferroviaires, pour améliorer à moyen terme les conditions du travail technique (conception, réalisation, essais) dans la perspective de l'ouverture des marchés,

- les modalités pratiques pour faire préparer les normes européennes ferroviaires communes dans le cadre de deux comités techniques ferroviaires rattachés l'un au CEN, l'autre au CENELEC et couvrant l'ensemble des applications spécifiques au secteur,

- la constitution d'un comité de programmation mixte CEN/CENELEC chargé de définir la politique générale du secteur, d'assurer les liaisons avec les organisations professionnelles notamment l'UIC et l'UITP (organisations des exploitants), l'UNIFE (organisation des industriels), de conseiller les comités techniques dans leurs démarches et finalement de répondre du bon avancement des travaux, tant vis-à-vis des organisations professionnelles que vis-à-vis des autorités politiques de la CEE. »

- 13 La structure proposée ainsi que les modalités d'action ont été approuvées le 6 avril 1990 par le Comité mixte (CEN, CENELEC, ETSI) des présidents des comités nationaux de normalisation (*Joint Presidents Group*). La figure 1 montre l'organigramme de la structure, avec le comité technique CEN (TC256 mis en place le 27 novembre 1990), le comité technique CENELEC (TC9X mis en place le 30 mai 1990), enfin le comité de programmation mixte CEN/CENELEC (*Joint Programming Committee, JPC Rail*).

Figure 1 : Normalisation ferroviaire européenne, structure des comités (mai 1993).

- 14 Cette organisation, proposée à l'issue d'une concertation entre des experts issus de différents pays et de différentes catégories de partenaires, a tenté de concilier les impératifs jugés essentiels pour la profession⁹. Ces impératifs sont résumés dans le rapport (mars 1990, *JPG* n° 29) du groupe d'action ferroviaire lors de la proposition de structure au groupe des présidents CEN/CENELEC/ETSI.

« Les conditions d'application sont souvent différentes dans le secteur ferroviaire par rapport aux autres activités générales : par exemple l'environnement, l'alimentation en énergie, les conditions d'installation, les règles de sécurité, la disponibilité, les conditions d'exploitation et d'entretien, la durée de vie, l'équilibre économique. La normalisation ferroviaire ne peut pas ignorer les résultats des travaux effectués ailleurs (normes de base), mais les spécificités ferroviaires conduisent à sélectionner des solutions adaptées, voire fréquemment à développer des composants et des sous-systèmes particuliers.

Tous les composants utilisés dans une application ferroviaire sont étroitement interactifs, du point de vue fonctionnel comme matériel. Toutes les parties d'un système doivent être compatibles mécaniquement, électriquement et opérationnellement. Le secteur ferroviaire couvre une grande variété de disciplines, tant côté matériel roulant qu'installations fixes, souvent il implique en même temps des aspects mécaniques et électriques, il est souvent affecté par les conséquences techniques des règles d'exploitation. Pour cette raison, il est essentiel d'assurer la cohérence entre les divers projets de norme à établir.

L'harmonisation européenne doit conduire à l'ouverture des marchés, mais elle n'a de signification que si elle améliore les conditions de travail pour les constructeurs et pour les exploitants, en particulier si elle réduit leurs coûts et, aussi, si elle améliore la compétitivité des constructeurs européens à l'exportation. Pour cette raison, elle exige une politique cohérente avec la participation de tous les partenaires concernés. Elle ne doit pas conduire à la détérioration des performances essentielles au service ferroviaire (sécurité, attractivité, conditions économiques). »

- 15 On voit pourquoi, fidèle à sa culture traditionnelle, le secteur ferroviaire revendique sa spécificité par rapport aux autres domaines techniques. Il ne veut pourtant pas s'en dissocier et accepte le principe de son rattachement au sein des organismes officiels européens de normalisation (CEN et CENELEC), avec leurs procédures de fonctionnement : contrôle par les comités nationaux (AFNOR, DIN, BSI, UNI, etc.), préparation des projets au sein de groupes de travail sous l'égide de comités techniques, enquêtes et approbations par l'intermédiaire de ces mêmes comités nationaux. En dehors des quelques sujets traités dans le cadre du comité 9 de la CEI, ce rattachement volontaire aux organismes officiels de normalisation est une nouveauté pour le secteur ferroviaire.
- 16 L'idée de créer une institution indépendante (*associated body*), à l'instar de ce que pratiquait le secteur aéronautique avec l'AECMA, n'a pas été retenue, cela pour plusieurs raisons : le coût de fonctionnement d'une institution particulière, alors qu'on pouvait bénéficier de l'infrastructure et des règles de travail du CEN et du CENELEC ; également, la possibilité de mieux contrôler les liens inévitables avec les autres comités techniques traitant des sujets voisins en provoquant, sans démarches lourdes, les actions de coordination nécessaires ; enfin, la gestion de la liaison entre normalisation européenne et normalisation internationale (ISO, CEI), qui était inéluctable, se ferait plus facilement au sein du CEN et du CENELEC.
- 17 On s'est aussi efforcé de lier étroitement les activités relevant du CEN et celles relevant du CENELEC : dans un système ferroviaire les technologies mécaniques et électriques sont étroitement imbriquées. Dès le départ, début 1989, lors du rapport Desvignes, les partenaires ferroviaires ont demandé que leur secteur soit considéré comme un tout indissociable et ont exigé que les activités normatives des deux entités soient impérativement coordonnées. La mixité des actions, dans le respect des identités de chaque organisation, a été convenablement appliquée.

- 18 Ces considérations expliquent la présence du comité de programmation mixte CEN/CENELEC (*JPC Rail*) dont le rôle, dans l'esprit de ses fondateurs, était de préserver l'autonomie du secteur vis-à-vis des autres entités travaillant sur la normalisation et d'assurer un lien étroit entre les comités techniques CEN et CENELEC pour maintenir la cohérence nécessaire. Dans le même esprit, on a donné aux comités CEN TC256 et CENELEC TC9X un domaine d'application large, à savoir toutes les applications ferroviaires spécifiques, prévoyant de leur adjoindre si nécessaire des sous-comités sur des thèmes bien délimités, mais sans rompre la cohésion de l'ensemble ainsi créé.

Avancement des premiers travaux. Relations avec les autorités politiques et professionnelles

- 19 La mise en place de ces structures s'est opérée sans difficultés, elles résultaient d'un consensus au sein de la profession et les comités de normalisation nationaux, mis en confiance, ont donné leur aval aux propositions. Les postes-clés des présidences et des secrétariats ont été répartis entre les pays avec la particularité au niveau du comité de programmation de la nomination d'un président d'origine industrielle (J.-M. Chatelain - UNIFE¹⁰) et d'un vice-président d'origine « exploitant » (Peter Molle - UIC), l'un étant français, l'autre allemand. La présidence du comité CEN échoit à un Britannique (Colin Band) et celle du comité CENELEC à un Italien (P. Ferrazzini).
- 20 Les premières actions ont été consacrées à des enquêtes pour analyser, sur des thèmes de plus en plus précis, la situation, les besoins et pour proposer des programmes d'action avec des priorités. Une quinzaine d'enquêtes ont été ainsi menées, certaines très globales (sélection de grands thèmes prioritaires), d'autres plus ciblées sur des thèmes complexes (sécurité incendie, essais véhicules, détails de compatibilité, etc.)¹¹.
- 21 Au fur et à mesure que les programmes de travail s'affinaient, des groupes d'experts étaient mis en place au sein des comités techniques et des objectifs leur étaient fixés. En juillet 1993 avaient ainsi été créés 5 sous-comités, 50 groupes d'experts (groupes de travail) pour une centaine de sujets répertoriés. Une dizaine de projets étaient dans leur phase finale d'approbation, il était prévu de traiter les autres dans un délai de un à trois ans selon leur difficulté, la qualité des références existantes ou qui dépendait de la nécessité de considérer des approches nouvelles.
- 22 Ces programmes de travail répondaient à l'objectif initial qui était de créer un ensemble de normes pour servir de base à l'application de la directive sur l'ouverture des marchés publics. Les premières enquêtes ont confirmé qu'il fallait en priorité normaliser les méthodes de travail employées aux différents stades des relations contractuelles : définitions, guides de spécifications basés sur des performances fonctionnelles plutôt que sur des descriptifs précis, approche système et définition des critères de qualité, méthodes d'essais. Ceci pour toutes les activités relevant de la directive, qu'il s'agisse des grands réseaux ou des réseaux de transport urbain.
- 23 Sous cette forme, la structure en place ne répondait cependant que partiellement aux attentes des autorités européennes qui, entre temps, étudiaient de nouvelles formes d'intégration communautaire pour les exploitations ferroviaires¹², ce qui impliquait en particulier la création de règles d'interopérabilité pour assurer la compatibilité technique (et administrative) des futures opérations¹³.

- 24 Le problème posé dépassait largement le seul aspect technique de la normalisation. Il avait une dimension politique, économique et administrative qui échappait à la compétence des instances de la normalisation. Que faire tant qu'une concertation suffisante ne serait pas effective, soit sur des sujets de développement applicables à l'ensemble des réseaux européens (par exemple contrôle et sécurité du trafic, applications informatiques) ou lorsque les règles techniques nécessaires risquaient d'entraîner des modifications importantes des installations existantes supposant de gros investissements à la charge des réseaux (par exemple adaptation des installations aux conditions d'un réseau unifié grande vitesse ou à celles du transport combiné rail/route sur les axes internationaux tels que les traversées alpines) ? Pour certains aspects sécuritaires, les responsables nationaux hésitaient à remplacer des règles nationales héritées de l'expérience et qui avaient leur justification par des règles unifiées dont on ne pouvait prouver l'équivalence. Enfin, par principe, les exploitants avaient dénié à l'organisation de normalisation technique CEN/CENELEC en place toute compétence pour traiter des problèmes de règles d'exploitation¹⁴.
- 25 Pour répondre aux demandes réitérées de la Commission et lever ces difficultés économiques, techniques et administratives, les décisions nécessitaient une concertation préalable, sur la base du résultat d'études techniques (recherche et développement) et économiques (impact des décisions). Ce qui impliquait des niveaux hiérarchiques élevés tant dans les entreprises que dans les organisations professionnelles et politiques. Pour ce faire, les organisations professionnelles du secteur ferroviaire (conjointement l'UNIFE, l'UIC et l'UITP) ont donc, en juin 1991, créé le comité de liaison à haut niveau¹⁵ qui « coiffe » la structure de l'organigramme de la figure 1 (p. 134).
- 26 Selon les termes de ses statuts, ce comité de liaison avait pour but : « de promouvoir avec efficacité le transport guidé en Europe, notamment dans le cadre d'une coopération étroite avec les instances européennes. » Son objectif était de définir :
- « - des positions communes,
 - des orientations à moyen et long terme,
 - des actions prioritaires,
- dans les domaines, en particulier :
- de la recherche et du développement,
 - de la normalisation.
- Ce comité établira toutes les relations nécessaires avec les organisations européennes concernées, en particulier la Commission des communautés européennes et la Conférence européenne des ministres des Transports, et créera les structures de travail appropriées. »
- 27 En 1993, ce comité de liaison a créé un « Comité ferroviaire européen de pilotage technique » chargé de gérer conjointement la recherche/développement, la normalisation, les procédures d'homologation. Plusieurs actions ont alors pu être engagées.
- 28 Pour le développement d'un réseau ferroviaire européen grande vitesse et dans le cadre du projet de directive européenne connu depuis mai 1992, le Comité pour l'interopérabilité grande vitesse a été créé par la Commission en juillet 1993 avec la participation des acteurs économiques concernés. Ce comité est chargé d'établir les règles techniques communes (STI, spécifications techniques d'interopérabilité) qui seront imposées sur le futur réseau grande vitesse (installations fixes, matériel roulant, conditions d'exploitation). Ces STI viendront compléter les normes générales CEN ou

CENELEC en précisant les valeurs à respecter pour certains paramètres essentiels de l'application grande vitesse.

- 29 On peut mentionner encore dans le même esprit la prise en compte du projet UIC de contrôle de circulation des trains et l'amorce d'une réflexion sur la création d'un système de reconnaissance des organismes de réception et homologation des matériels.
- 30 Les partenaires chargés de la préparation des normes ou spécifications techniques européennes étaient ainsi intégrés dans une structure solide susceptible de leur apporter les directives politiques et économiques nécessaires.
- 31 Autre aspect de la situation, la politique d'harmonisation technique au plan européen s'est révélée capable de modifier sensiblement les relations entre les partenaires ferroviaires (exploitants et constructeurs spécialisés) et leurs autres partenaires industriels. Malgré leurs spécificités techniques, les approvisionnements d'équipements ferroviaires n'ont jamais été complètement dissociés de certains grands secteurs de production tels que les matériaux (sidérurgie, plastiques) ou les produits intermédiaires (composants électriques, câbles) ou encore les services (travaux publics, technologies de fabrication). Contrairement au secteur aéronautique, le secteur ferroviaire n'hésite pas à sélectionner, quand c'est possible, des produits ou services développés pour d'autres secteurs d'application, quitte à faire procéder à des adaptations pour répondre à ses besoins spécifiques.
- 32 Tant que les relations techniques étaient purement nationales, les exploitants faisaient assez facilement accepter leurs exigences auprès des industriels concernés par des accords négociés au cas par cas. Les règles européennes de fonctionnement ne donnent plus la même souplesse : quand dans un secteur technique non spécifiquement ferroviaire ont été édictées des normes « génériques » européennes, implicitement applicables dans tous les domaines, un exploitant de chemin de fer a-t-il le droit de formuler des exigences non conformes à ces normes génériques ? Ce peut être le cas quand les normes génériques ont été préparées sans souci des spécificités éventuelles des applications ferroviaires. Au moment d'enregistrer une nouvelle norme ferroviaire ou, pire, à l'occasion de la réalisation d'un contrat, on risque de découvrir un peu tard l'inadéquation de la norme générique. Si les partenaires, de part et d'autre, montrent une trop grande rigidité, on peut aboutir à des difficultés administratives.
- 33 Dès 1990, au niveau du Comité de programmation ferroviaire, on s'est efforcé de détecter dans les normes génériques en préparation par ailleurs les aspects qui devaient être complétés ou amendés pour les applications ferroviaires. Par un dialogue engagé suffisamment tôt avec les partenaires concernés, on a pu mettre en place plusieurs groupes de travail communs, par exemple sur les câbles électriques, la structure des ponts, les rails, les appareils à pression, la compatibilité électromagnétique, la sécurité des machines d'entretien des voies. De même le secteur ferroviaire s'est-il trouvé naturellement incorporé dans le comité sectoriel transport du CEN chargé en particulier de programmer les normes pour la logistique des opérations.
- 34 La réglementation européenne interdit aux comités nationaux de normalisation d'édicter des normes incompatibles avec les normes européennes, mais des incohérences pouvaient aussi se présenter entre les programmes de travail sur les normes européennes et ceux sur les normes internationales de l'ISO ou de la CEI. Compte tenu du poids que devait prendre l'ensemble référentiel normatif européen, les pays tiers avaient sollicité la Communauté européenne, notamment dans le cadre du GATT, afin d'être mieux associés aux travaux de préparation des projets européens de

normes. Cela s'était traduit par des accords entre les instituts européens (CEN et CENELEC) d'une part, les instituts mondiaux (ISO et CEI) d'autre part¹⁶. Selon ces accords, il était prévu que lorsque, au niveau européen, on avait décidé de lancer un programme de travail, les organisations mondiales seraient tenues au courant et prendraient éventuellement en charge ces travaux si elles étaient en mesure de respecter les objectifs et les délais du programme européen.

- 35 En application de ces accords, des contacts très étroits ont été pris entre les divers comités techniques concernés du domaine ferroviaire¹⁷. On pouvait déjà constater en 1993 que, sous l'impulsion de la politique européenne, la normalisation ferroviaire à l'échelle mondiale retrouvait une nouvelle vigueur. Il est toutefois évident que l'Europe ferroviaire, dans le sens de l'ensemble des réseaux interconnectés de l'Ouest à l'Est, a une identité propre très différente des identités variées que l'on rencontre sur les réseaux d'autres continents (Amérique du Nord, Japon, pays en développement, réseaux miniers, etc.) et qu'on ne saurait imaginer entre ces réseaux une harmonisation mondiale suffisante pour pouvoir édicter des normes internationales aussi directives que devront l'être les normes européennes.
- 36 Il n'en demeure pas moins que l'amélioration de la normalisation, qu'elle soit européenne ou mondiale, pouvait avoir un impact positif sur deux aspects susceptibles de favoriser l'ouverture du commerce mondial :
- 37 - Les transports urbains : leurs problèmes d'exploitation se posent dans des termes moins dissemblables et une harmonisation mondiale sur la manière d'établir les spécifications techniques contractuelles permet de réduire les frais de développement dus à des divergences non justifiées.
- 38 - La mise en œuvre des technologies : en harmonisant les méthodes de conception et d'essais, on peut espérer faire des économies sur les moyens de production et de contrôle, même si les produits ne sont pas identiques.

L'évolution des cultures

- 39 Les obligations de la Communauté européenne imposées à la normalisation ont modifié radicalement des habitudes de travail ancrées depuis des dizaines d'années chez les professionnels ferroviaires : fin des exclusivités nationales, fin des documents élaborés par une seule catégorie de partenaires (exploitants au sein de l'UIC en particulier) ; en revanche, nécessité de négocier constamment avec la Commission pour définir des solutions acceptables face aux projets pas toujours réalistes inspirés par une idéologie libérale, nécessité aussi de s'adapter à des procédures imposées par des organismes extérieurs (celles des comités de normalisation par exemple).
- 40 Pourtant, au cours de la période relatée dans cette communication et pour ce qui concerne essentiellement la normalisation technique liée à l'ouverture des marchés de fournitures, ce changement de culture semble s'être opéré sans traumatisme. On constate que, dans ses différentes phases, le consensus entre les différents partenaires s'est constitué progressivement, à son rythme, mais sans crise.
- 41 Au début des concertations au sein de la profession, en 1989, il apparaît que l'intervention européenne était ressentie comme une menace mais aussi, après réflexion, comme une opportunité. Cette menace était inéluctable par rapport aux habitudes acquises. La nécessité s'imposait donc de réagir en imaginant une politique

nouvelle susceptible d'améliorer les conditions d'exécution des contrats tout en tenant compte des obligations de la Communauté européenne. Ce consensus fort a résulté du très bon esprit de corps qui régnait depuis fort longtemps entre les instances professionnelles européennes. Les coopérations entre personnes en Europe étaient multiples et anciennes : au sein de l'UIC et de l'ORE, ou de l'UITP, au sein du comité CE9 de la CEI, par le Groupement 50 Hz pour l'électrification monophasée, par certaines coopérations franco-allemandes pour la recherche, au cours des fréquents colloques techniques qui se tiennent régulièrement. En dépit des concurrences et des particularismes, les relations personnelles ont en quelques mois permis de constituer les divers cercles, qu'on peut qualifier d'amicaux, qui ont su proposer aux diverses autorités des solutions constructives.

- 42 Les intérêts étaient somme toute convergents. Les exploitants souhaitaient pouvoir faire jouer la concurrence internationale face aux concentrations industrielles supranationales. Ces mêmes entreprises supranationales s'adaptaient mal à des particularismes nationaux trop marqués incompatibles avec leur politique de rationalisation. Les industriels espéraient aussi qu'en participant à l'élaboration des normes, ils ne se verraient plus imposer des clauses excessives (sources de renchérissements inutiles ?) et seraient ainsi plus compétitifs pour l'exportation vers des pays tiers.
- 43 Il se présentait aussi une opportunité évidente avec l'évolution technique des projets. La faiblesse et le morcellement des normes existantes et, surtout, l'absence de références sérieuses utilisables comme base reconnue lors des différentes étapes des contrats (spécification, conception, construction, réception) gênait souvent les ingénieurs de terrain. Beaucoup espéraient que l'élaboration d'une normalisation commune allait enfin permettre d'améliorer ces références et clarifier les relations contractuelles, d'autant plus que les notions d'aptitude à l'emploi, fiabilité, disponibilité, coût économique étaient de plus en plus à prendre en compte. Notons aussi que participer à un groupe de travail international est valorisant pour un expert ; il échange ses expériences et en ressort plus savant. Nous avons constaté combien d'ingénieurs de terrain, qu'on aurait pu supposer peu enclins à participer à une instance internationale, se sont manifestés d'excellents normalisateurs, ouverts au dialogue constructif.
- 44 Ces motifs expliquent que les diverses entités de la profession (exploitants et industriels) ont sans trop de difficultés délégué bénévolement les experts et animateurs nécessaires, originaires des divers pays, ces personnes coopérant sans états d'âme.
- 45 Ce prélude à une manière commune de penser au niveau européen a probablement favorisé l'engagement d'actions autrement plus traumatisantes sur le plan culturel quand, deux ans plus tard, la Commission a proposé de modifier profondément les modes de gestion et d'exploitation des réseaux, avec des conséquences administratives, sociales et techniques remettant vraiment en cause toutes leurs habitudes acquises. La normalisation européenne ne serait bientôt plus qu'un chapitre du bouleversement qui allait révolutionner le monde ferroviaire. Mais, entre temps, les diverses organisations ferroviaires s'étaient dotées des compétences indispensables pour négocier avec les autorités politiques et s'impliquer dans l'évolution libérale demandée par la nouvelle Union européenne.

BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie

- EMANGARD, Pierre-Henri, « L'acte unique européen et la politique communautaire des Transports », *La Vie du rail*, n° 2140 (14 avril 1988).
- « Comment faire l'Europe des trains ? », *La Vie du rail*, n° 2301 (27 juin 1991), p. 10-20.
- NOVIGNO, Silvestro ; ROMEL, Raffaello ; BONAMI, Roberto, « Normazione CEN per l'industria et per gli esercenti del Trasporto ferroviario », *Unificazione e certificazione* [revue mensuelle de l'UNI, organisme italien de normalisation], octobre 1990, p. 16-20.
- HABERMANN, Volker; MOLLE, Peter; VON MORSEY, Gabriele; MÜLLER-HELLMANN, Adolf, « Neue Initiativen und Strukturen auf dem Gebiet der Europäischen Normung für Bahnen », *Elektrische Bahnen*, t. 89 (1991), n° 7, p. 205-211.
- SQUILBIN, Michel [chef du service matériel moteur de la SNCB, Belgique], « L'harmonisation technique du réseau européen à grande vitesse ; un défi relevé par les chemins de fer », *Rail international*, novembre 1991, p. 31-34.
- DR WINTER, P. [directeur de la Voie et des Travaux, chemins de fer fédéraux suisses] : « Europe sets out to develop unified train control », *Railway Gazette International*, octobre 1991, p. 683-685.
- CHATELAIN, J.-M., « La normalisation européenne dans le secteur ferroviaire. Un enjeu pour une nouvelle culture », *Culture technique*, n° 29 (juillet 1994).

NOTES

1. Communication de la Commission COM (88) 376 final (11 octobre 1988). Régime communautaire des marchés publics dans les secteurs exclus (II A tableau annexe 5). Ce rapport table sur une réduction des coûts économiques de l'ordre de 10 % compte tenu des effets de compétition et de restructuration.
2. Sur l'ensemble de l'Acte unique et de ses conséquences sur la normalisation, voir *Dictionnaire de l'Europe, nouvelle approche* 92, Dossier AFNOR, mars 1988, ainsi que Florence Nicolas et Jacques Repussard, *Des normes communes pour les entreprises*, document de la Commission des communautés européennes édité en français et en anglais, Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés européennes, 1988.
3. « Directive du Conseil 90/531/CEE (17 septembre 1990) relative aux procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications », *J.O. des Communautés européennes*, n° L297 (29 octobre 1990), plus couramment dénommée « Directive marchés publics secteurs exclus ». Voir titre II : Spécifications techniques et normes, Articles 13 et 14. Le projet de directive avait été publié le 11 octobre 1988 sous la référence COM(88) 377.
4. Normalisation mécanique et générale : CEN (comité européen de normalisation), au plan mondial ISO (*International Standardization Organization*), correspondant français AFNOR.
- Normalisation électrique : CENELEC (Comité européen de normalisation électrique), au plan mondial CEI (Commission électrotechnique internationale), correspondant français UTE/CEF (Comité électrotechnique français).

- Normalisation d'autres secteurs européens : ETSI (télécommunications), AECMA (construction aéronautique).
- Organisations professionnelles : UIC (Union internationale des chemins de fer), ORE (office de recherche et d'essai rattaché à l'UIC), UITP (Union internationale des transporteurs publics), UNIFE (Union des industries ferroviaires européennes).
- 5. Commande d'élaboration de programme de normalisation adressé par la CEE DG III au CEN d'une part, au CENELEC d'autre part et concernant les marchés publics dans les domaines énergie et transport (2 juin 1988).
- 6. AELE : Association européenne de libre échange ; pays européens qui n'adhéraient pas à la Communauté économique européenne, mais avaient un accord avec cette dernière pour mener une politique commune en matière de normalisation (à l'époque Autriche, Suède, Suisse, Finlande, etc.).
- 7. *Report of the mission 'Public Procurement in the railway sector'* (rapport Desvignes) : rapport préliminaire au *Public Procurement Meeting Railways* du 24 mai 1989. le rapport définitif complet a été publié en septembre 1989 en français et en anglais.
- 8. La constitution du groupe d'action (*Railway Task Force*) a été approuvée par la profession lors de la réunion du *Public Procurement (Railways)* du 4 octobre 1989 avec la désignation de son animateur J.-M. Chatelain (France). Les propositions ont été préparées par un groupe restreint (*Advisory group*) en décembre 1989-janvier 1990, puis soumises au groupe d'action le 15 février 1990.
- 9. Deux documents essentiels ont été publiés sur une proposition du groupe d'action : *JPC Rail n° 8 « Status of the railway standardization organization (Railway programming and technical committee) »*, mai 1990, et *JPC Rail n° 9 « Considerations of CEN/CENELEC Railway programming Committee for undertaking European Railway standards »*, mai 1990.
- 10. À cette époque, J.-M. Chatelain, adjoint au directeur technique de GEC-ALSTHOM, est porte-parole de la délégation française auprès du Comité d'étude n° 9 « Traction » de la CEI ; Peter Molle, directeur technique à la Deutsche Bundesbahn, est président de la 5^e commission UIC « Matériel et Traction » (*N.d.l.R.*)
- 11. Outre le rapport Desvignes déjà cité, on peut mentionner l'enquête Gillan sur les priorités (juillet 1990), les 4 enquêtes du CENELEC TC 9X sur l'ensemble des applications électriques (juin-octobre 1990), les enquêtes « Feu », « Bruit », « Essais véhicules », « Organes de roulement », « Interaction voie/véhicule », « Compatibilité grande vitesse », « Dessins », « Wagons », « Freinage », etc.
- 12. *Communication sur une politique ferroviaire commune*, Document CEE DG VII/418/89 (23 novembre 1989). Synthèse de l'ensemble de la politique préparée par la Commission.
- Commission des Communautés Européennes, *Rapport du groupe de travail à haut niveau pour le développement d'un réseau européen de train à grande vitesse*, décembre 1990.
- « Directive du Conseil, 91/440/CEE du 29 juillet 1991, relative au développement de chemins de fer communautaires », *J.O. des Communautés européennes*, n° L 237/25 (24 août 1991).
- 13. *Rapport de la Commission DG III sur la compatibilité technique d'un réseau européen de transport combiné rail-route*, septembre 1991.
- 14. Note du 9 février 1990 de Peter Molle au nom du président du comité UIC « Traction et Matériel roulant » à l'animateur du groupe d'action ferroviaire (J.-M. Chatelain) : « L'harmonisation des normes de base pour l'exploitation doit demeurer une question traitée par les administrations ferroviaires elles-mêmes [...] cela doit rester l'exclusivité de l'UIC. Le mandat du CEN et du CENELEC doit être limité à l'harmonisation des normes de base pour la construction d'équipements ferroviaires... »
- 15. Déclaration commune de Stockholm du 5 juin 1991. Le diagramme qui illustre l'ensemble des liaisons correspond à une proposition du comité de programmation *JPC Rail* du 19 mars 1991 (*JPC Rail n° 39*).

16. Des accords formels ont été passés entre le CEN et l'ISO (accord de Lisbonne en janvier 1989, accord de Vienne signé le 27 juin 1991), ainsi qu'entre le CENELEC et la CEI (accord approuvé par la CEI à Beijing le 25 octobre 1990 et par le CENELEC à Lugano en novembre 1990).

17. Échanges réciproques d'informations avec le Comité technique ISO TC 17/SC 13 (produits en acier pour matériel roulant ferroviaire) et le Comité d'étude CEI CE9 (matériel de traction électrique). Elaboration en cours de programmes de travail communs.

INDEX

Mots-clés : normalisation, Europe

Keywords : standardization, Europe

AUTEUR

JEAN-MARC CHÂTELAIN

Ingénieur honoraire (Alsthom)