

Normalisation et évaluation de la conformité dans le domaine ferroviaire

La Commission européenne veut revitaliser le chemin de fer en Europe. Ses acteurs ont engagé des actions pour repenser l'espace ferroviaire. Cet article montre comment la normalisation française et européenne a intégré ces orientations et quelles en sont les conséquences sur les questions d'évaluation de la conformité et de certification.

par Roland Mérimod
*Chef de la Division Organisation-
Qualité, SNCF*

Depuis bientôt dix ans, tous les acteurs ferroviaires européens, opérateurs, industriels, gestionnaires d'infrastructure, ont engagé des réflexions et des actions pour repenser l'espace ferroviaire, soutenus par la Commission européenne qui affiche une volonté très forte de revitaliser l'activité ferroviaire en Europe. La Commission souhaite redonner toute sa place au chemin de fer et rééquilibrer les différents modes de transport dans un souci économique et environnemental. Elle a donc édicté des directives destinées à encadrer ce développement, plus particulièrement les directives dites d'« interopérabilité » basées sur les principes de « Nouvelle approche » et d'« Approche globale ». Ces orientations ont conduit à engager d'importants travaux de normalisation, français comme européen et à redistri-

buer les rôles des différents acteurs dans le cadre de la vérification de la conformité. Cet article va essayer de dresser un panorama de l'activité ferroviaire dans ce domaine. Après une présentation rapide de la réglementation qui structure aujourd'hui le chemin de fer européen, il présentera les acteurs de la normalisation ferroviaire, en France et en Europe, puis établira un état des actions les plus significatives. Il traitera enfin des questions de vérification de conformité et de certification de produits et/ou de services.

La réglementation européenne du domaine ferroviaire

Le terme « Paquet ferroviaire » désigne un ensemble de trois directives qui constitue le fondement de la politique européenne du chemin de fer.

La directive 2001/12, relative au « développement de chemins de fer communautaires », a pour principes fondamentaux :

- une séparation, au minimum compatible, entre l'exploitation des chemins de fer par des opérateurs ferroviaires et la maintenance de l'infrastructure assurée par un gestionnaire d'infrastructure,
- l'amélioration de la gestion des entreprises ferroviaires et l'indépendance de leurs comptes vis-à-vis de l'Etat,
- le droit d'accès et de transit sur les infrastructures d'autres États membres pour toute entreprise ferroviaire (ou regroupement d'entreprises ferroviaires), réalisant des services internationaux de transport combiné,
- le droit d'accès à un « réseau transeuropéen du fret ferroviaire » pour toute entreprise de transport international de fret.

La directive 2001/13 concerne les licences des entreprises ferroviaires. Cette directive fixe les critères appli-

cables à la délivrance et au maintien par les États membres des autorisations d'exploitation (« licences ») données aux entreprises ferroviaires établies dans la Communauté.

La directive 2001/14 concerne la répartition des capacités d'infrastructure, leur tarification et la certification en matière de sécurité. Elle fixe les conditions d'attribution et de tarification des sillons de circulation par un « organisme de répartition » indépendant du gestionnaire d'infrastructure ainsi que les principes et exigences à respecter par les entreprises ferroviaires pour obtenir des États un certificat de sécurité, en vue d'assurer un service de transport sans danger.

Hormis ces trois directives de base, trois autres impactent beaucoup plus la normalisation des produits ferroviaires et la certification de ces produits.

La directive 93/38 « portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau de l'énergie, des transports et des télécommunications ». Cette directive fixe les modes de passation des marchés et précise en particulier les conditions de recours aux normes dans les contrats ; elle donne obligation aux entités adjudicatrices de ne pas exiger « des essais ou justifications qui feraient double emploi avec des preuves objectives déjà disponibles ».

Les deux directives « interopérabilité » 96/48 et 01/16 concernent, l'une le réseau européen à grande vitesse, l'autre le réseau dit conventionnel. Ces deux directives jouent un rôle fondamental pour le développement de la normalisation européenne et de la certification des produits dans le ferroviaire. Basées sur les principes de la Nouvelle approche et de l'Approche globale, à l'instar des directives d'harmonisation technique, elles prévoient l'utilisation de modules de vérification de conformité et le recours à des

Organismes notifiés pour la vérification d'« exigences essentielles ».

La nécessité de définir ces exigences essentielles dans des « Spécifications techniques d'interopérabilité » et d'harmoniser l'ensemble des éléments constituant un système ferroviaire européen a conduit les industriels, les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructure à ouvrir de très nombreux travaux de normalisation.

Avant et après 1988

Jusqu'à 1988, les entreprises ferroviaires agissaient et effectuaient leurs achats dans un contexte industriel très marqué par l'appartenance nationale. De fait, la plupart des spécifications techniques étaient établies par les réseaux ferroviaires eux-mêmes. Il existait néanmoins une activité de normalisation ferroviaire française ; elle était placée sous la responsabilité du Bureau de normalisation des chemins de fer (BNCF) qui élaborait pour l'AFNOR des normes NF de la Classe F. Le BNCF était rattaché à la SNCF.

A côté de cette activité nationale, qui a produit un patrimoine de quelque 700 normes homologuées, l'activité de normalisation internationale ISO/CEI était plus limitée ; au niveau européen du CEN/CENELEC, elle était inexistante. La normalisation française touchait surtout les achats des réseaux ainsi que les questions techniques et les règles de sécurité qui s'y rattachent. Elle était réalisée davantage dans un esprit de spécification technique à l'appui des cahiers des charges, que de véritables outils de vérification de la conformité, puisque celle-ci demeurait effectuée quasi exclusivement par les réseaux eux-mêmes, la mise au point des produits allant d'ailleurs souvent de pair avec la vérification de conformité. Par contre, rien n'avait été encore fait pour définir les performances et le niveau de qualité du service de transport, que ce soit dans le domaine du fret ou dans celui des voyageurs.

Dans le domaine ferroviaire comme ailleurs, le déclic de la normalisation est venu de l'impulsion naissante de la « Nouvelle approche » conjuguée à la volonté de la Commission européenne de créer les conditions d'un marché

La normalisation ferroviaire à la CEI

par P.-H. Desvignes, Secrétaire du CEI/TC9

La normalisation ferroviaire mondiale du domaine électrique est la mission du Comité TC9 de la Commission électrotechnique internationale (CEI). Ce comité, dont la présidence est italienne et le secrétariat français (SNCF), met en présence les exploitants et industriels de la plupart des parties du monde. Les pays d'Europe, le Japon, la Chine, le Canada y sont les plus actifs.

Après le tournant européen des années 1990, on constate qu'un virage international est en train de se prendre. C'est là un des aspects de la mondialisation des échanges chez les industriels, mais aussi de plus en plus chez les exploitants, dont les intérêts ne se limitent plus aujourd'hui à leur territoire national.

Cela se traduit par :

- la montée en puissance de nouveaux pays, principalement orientaux,
- la généralisation avec succès de la démarche d'extension mondiale des normes européennes existantes, qu'elles portent sur des organes, des systèmes ou des concepts sécuritaires,
- l'éclosion de sujets à potentiel d'avenir notamment dans le domaine des transports urbains modernes.

Tous ces points ont conduit à faire évoluer le champ d'activité du CEI/TC9 vers un domaine de travail qui est l'exacte correspondance du CENELEC/TC9x et vers une implication marquée sur des domaines systèmes qui font du CEI/TC9 le centre de réflexion normative international sur les problématiques transverses du système ferroviaire.

unique. Le projet de directive 90/531 (future 93/38) sur les « marchés publics des secteurs exclus », a été déterminant en ce qu'il s'appuyait déjà sur la normalisation européenne pour définir un langage technique commun entre les entreprises et réduire les entraves aux échanges. Cette action s'est trouvée renforcée par les principes de la directive 83/189 (future 98/34) qui privilégie les normes européennes par rapport aux normes nationales.

Ce déclic a agi bien plus profondément encore sur les mentalités et la manière d'appréhender la normalisation. En quelques mois, les décideurs techniques sont passés d'un sentiment de subir la contrainte du travail normatif à une attitude stratégique intégrant les enjeux des normes. S'en est suivie une expression de besoins normatifs, parfois désordonnée, mais gouvernée par une pensée plus large que la simple transparence du marché européen naissant. Une véritable stratégie industrielle a été mise sur pied rapidement pour identifier les sujets à fort enjeu et valoriser les atouts français dans la négociation européenne d'élaboration des normes. Beaucoup de spécifications utiles n'ayant pas encore rang de norme

nationale, il a d'abord fallu les mettre au niveau de normes NF classe F afin que leur statut les rende mieux recevables dans le concert européen. Pendant plusieurs années, industriels et exploitants français se sont attelés à la tâche, y compris en traduisant en anglais les normes les plus stratégiques. De leur côté, en réponse aux besoins de la Commission européenne, le CEN et le CENELEC ont défini une stratégie européenne qui a abouti à la création dans les années 1990 de deux comités techniques ferroviaires CEN/TC256 et CENELEC/TC9X ; un programme de plusieurs centaines de normes à réaliser, certaines sous mandat de la Commission européenne, a été très rapidement identifié.

La séparation historique entre les deux filières de normalisation (électrique et non électrique) a été vécue comme un handicap en raison des très fortes contraintes techniques du système ferroviaire. En particulier les fonctions de sécurité nécessitent une forte imbrication et une cohérence qui vont bien au-delà des différences technologiques ; elles doivent en outre allier ce qui est fixe et ce qui est mobile, en mettant en œuvre toutes sortes de technologies.

C'est pourquoi l'ensemble du dispositif a été complété par un comité de programmation et de pilotage commun au CEN et au CENELEC (puis étendu à l'ETSI), le « *Joint Programming Committee Railways* » (JPCR), chargé de veiller à la cohérence et à l'organisation des travaux entre les différentes filières de normalisation.

L'organisation nationale

En même temps que le tournant européen, l'organisation nationale a aussi évolué. D'un BNCF bien adapté à son époque pour réaliser efficacement des normes françaises, il a fallu passer à une activité plus stratégique, plus emprunte de négociation internationale. La révolution était profonde car il s'agissait de coller aux réalités des entreprises parties prenantes dans la normalisation et de faire évoluer les structures de manière telle que leur représentativité soit complètement transparente.

C'est ainsi que d'un modèle très intégré, la mutation du BNCF s'est faite vers une association, le Bureau de normalisation ferroviaire (BNF) regroupant de manière équilibrée les partenaires exploitants, gestionnaires d'infrastructures et industriels.

Le BNF s'est vu reconduire par les Pouvoirs publics la mission de normalisation qui était auparavant celle du BNCF : normaliser tous éléments du système ferroviaire, quelle qu'en soit la technologie, en s'appuyant à chaque fois que possible sur les normes techniques plus générales élaborées par d'autres normalisateurs.

Sa mission comprend deux volets : l'un est de faire évoluer la collection de normes françaises en l'actualisant notamment par rapport aux parutions européennes, l'autre est d'élaborer une stratégie et des positions françaises dans la préparation des normes européennes et internationales, portées ensuite par les comités nationaux chargés de l'interface nationale.

Dans le domaine non électrique, (CEN/TC256), le BNF agit pour l'AFNOR pour émettre ces positions et gérer la représentation française ; dans le domaine électrique, un accord avec l'UTE récemment actualisé permet de

mettre en commun moyens et compétences pour faire de même (CLC/TC9x et CEI/TC9). Le BNF anime en outre la commission française de suivi du JPCR. Face à ces transformations, la SNCF a évolué et a repensé la manière de gérer sa représentation au sein des organismes de normalisation en créant, au sein de sa Direction déléguée aux Affaires européennes, une cellule de coordination stratégique, NORHA (NORmalisation-HARmonisation), point de contact officiel qui s'appuie, pour élaborer des positions d'entreprise, sur un vaste réseau d'experts et de dirigeants.

Outre ses fonctions de coordination et de gestion des affaires de normalisation, NORHA agit stratégiquement et intervient en amont et en aval, d'une part en exerçant une veille sur les intentions de travaux pour favoriser un positionnement précoce sur des sujets nouveaux, d'autre part, suivant l'enjeu des thèmes normatifs, en recommandant et en recherchant l'implication d'experts dans des postes techniques ou d'animation de travaux européens ou internationaux. En même temps une révolution culturelle devait s'opérer ; non seulement il fallait apprendre à penser davantage avec des partenaires plus éloignés, mais en plus il s'est agi de le faire dans la langue de Shakespeare, la seule qui permette actuellement de travailler en international.

La normalisation ferroviaire

L'intérêt d'une norme est de faciliter les relations contractuelles, que ce soit directement en structurant la définition technique et la vérification de conformité des produits ou services, ou indirectement en structurant les organisations ou leurs performances à l'égard de la qualité, de l'environnement ... Aujourd'hui l'entreprise de transport SNCF est impliquée stratégiquement et opérationnellement de maintes façons. Si les normes techniques sont importantes à l'égard des outils ou moyens de l'entreprise, les normes de service comme celles qui structurent la qualité du transport de

voyageurs (XP X 50-805 bientôt remplacée par l'EN 13 816) sont d'autant plus fondamentales qu'elles normalisent son activité principale. Au-delà, les normes de management de systèmes qualité ou les normes environnementales structurent l'entreprise elle-même avant même l'impact commercial de son produit de sortie.

On assiste ainsi à une vigoureuse évolution des opérateurs ferroviaires, passés, au niveau français puis européen, d'une normalisation traditionnellement limitée au domaine purement technique à un engagement fort dans le domaine des services fournis, sur la base d'une démarche orientée vers les clients. Les notions de qualité influencent profondément ces nouvelles orientations. En effet, la norme EN 13 816, qui s'appuie sur « la boucle de la qualité », est orientée vers le client final et place les autorités organisatrices du côté des fournisseurs de transport.

Un autre angle d'appréciation est la préoccupation de plus en plus marquée pour les problématiques systèmes, en particulier lorsque la sécurité est cruciale. Cela conduit à des normes européennes conceptuelles ou de principe comme l'EN 50126 qui définit les questions de fiabilité, maintenabilité, disponibilité et sécurité, celles sur les systèmes de sécurité des circulations ou encore celles sur la compatibilité électromagnétique.

La normalisation ferroviaire électrique internationale (mission du TC9 de la CEI) liée à la mondialisation des échanges touche tous les industriels et commence à toucher les exploitants. Une étroite coordination s'est instaurée entre homologues européens et mondiaux de la normalisation ferroviaire électrique et systémique qui permet d'augurer dans des délais raisonnables d'un corpus de normes unique ; ainsi les normes européennes citées plus haut sont en passe d'être adoptées au niveau international ; des travaux s'ouvrent également, sous impulsion française, sur les nouveaux systèmes urbains automatisés ou non.

A côté de cela, les travaux ISO, dans le domaine ferroviaire, sont assez rares et spécifiques ; cette situation est logique car les aspects mécaniques sont étroitement liés au mode d'exploitation ferro-

viaire dominant dans chaque continent : réseau rapide et performant en Europe et au Japon, réseaux lents pour trafic ultra lourd sur d'autres continents ; il en résulte des dispositions constructives opposées mais bien adaptées à leurs objectifs respectifs. Il est alors difficile et même souvent impossible de trouver un consensus international sur des normes communes sauf à les rendre vides de l'essentiel de leur substance...

Les réalisations

Par produits industriels, on entend aussi bien des composants que des sous-systèmes complexes entrant dans la réalisation des matériels roulants et des installations fixes ou de contrôle-commande. C'est la partie la plus traditionnelle de la normalisation ; il peut s'agir d'objets spécifiquement ferroviaires, ou d'objets ou de techniques générales où la spécificité ferroviaire est plus ou moins marquée, voire absente, mais dont les enjeux sont tels pour l'entreprise qu'elle doit s'impliquer activement.

Pour la partie spécifique, chaque comité technique CEN/TC256 et CENELEC/TC9x est doté de 3 sous-comités et anime une trentaine de groupes de travail actifs pour un programme d'environ 150 normes pour le plus court terme. Ces travaux sont sous-tendus par le désir d'harmonisation européenne, l'application de la directive marché 93/38 et de celles sur l'interopérabilité grande vitesse (96/48) ou conventionnelle (01/16). Dans ce dernier cas, pour la première fois des aspects procéduraux d'exploitation ferroviaire ou relatifs aux clients sont abordés. Au plan mondial, le comité CEI/TC9, qui est l'image exacte du CENELEC/TC9X, s'attache à la mondialisation des travaux européens et à la réalisation directe de normes sur les systèmes d'avenir.

Pour les services, le même type de distinction que pour les produits doit être fait. Il y a d'une part des travaux européens en plein essor sur toutes sortes de services dont beaucoup interpellent une entreprise pluridisciplinaire comme la SNCF : maintenance industrielle, nettoyage, etc. Les enjeux sur les achats de prestations de toutes sortes

sont forts et la SNCF souffre de devoir se disperser sur maints sujets normatifs, prioritaires pour des entreprises très spécialisées, alors que ses ressources en expertise sont limitées.

Il y a d'autre part ceux qui visent particulièrement l'activité de base de transporteur, c'est à dire ce qu'il vend à ses clients. Ils relèvent du Comité CEN/TC 320 qui normalise pour l'ensemble des transports, avec un volet fret et un volet voyageurs. Le point le plus marquant est la forte implication française dans ces travaux puisqu'une norme expérimentale avait été réalisée et proposée comme base de discussion, la norme NF X50-805, utilisée comme référentiel

de la certification de la marque NF Service Transport de voyageurs. La norme européenne en cours de parution, EN 13 816, va prendre le relais.

Dans le domaine européen, une tendance de plus en plus marquée consiste à faire rédiger des documents par des « *workshops* » ; sans prétendre formellement produire des documents ayant le statut de Normes européennes (EN), ces « *workshops* » peuvent par leur moindre contrainte d'atteinte de consensus parvenir à un résultat plus rapide avec le risque élevé de dérive qui en résulte. De plus, il ne doit jamais être perdu de vue que les normes et les systèmes normatifs doivent répondre aux besoins

Le bureau de normalisation ferroviaire

par B. Treuil, Directeur du BNF

Le Bureau de Normalisation Ferroviaire (BNF) a été créé en 1995 par la SNCF, la RATP et la Fédération des industries ferroviaires (FIF).

Cette décision affichait clairement la volonté de franchir le pas de la normalisation française vers celle européenne et de défendre à ce niveau les intérêts français des exploitants et des industriels. Depuis 2001, l'Union des transports publics (UTP) et le Réseau ferré de France (RFF) ont rejoint les fondateurs du BNF.

Les travaux des normalisateurs répondent bien sûr aux besoins du monde ferroviaire et sont pour une majeure partie la conséquence des orientations de la Commission européenne au travers notamment des Directives marchés, Interopérabilité grande vitesse et Rail conventionnel. L'ambition et le volume de ces travaux sont évidents.

La volonté unanimement reconnue du BNF est d'agir pour :

- promouvoir et faciliter les prises de responsabilités françaises : présidence du JPCR, présidence ou secrétariat de sous-comités, animation de nombreux GT, nomination d'experts et motivation, y compris auprès de leurs entreprises, de leur engagement dans ce qui est un investissement dont personne ne peut s'affranchir ;
- veiller, par la participation aux réunions européennes, à la prise en compte des positions françaises au cours de l'élaboration des documents ;
- dynamiser l'ensemble des processus de la normalisation pour améliorer leur efficacité, la qualité des documents produits et réduire les délais, objets, il faut bien l'avouer, de certains ressentiments.

La mission du BNF se complète par la maintenance du capital normatif ferroviaire français.

Pour mener à bien ses tâches en s'intégrant dans l'ensemble du système normatif mais aussi pour respecter le cadre de l'agrément ministériel dont il fait l'objet, le BNF :

- organise et anime les groupes de travail miroirs français, déclinaison des groupes européens ;
- organise et assure le secrétariat :
 - d'une Commission de normalisation ferroviaire ;
 - d'une Commission générale ferroviaire.

Le BNF entretient également des relations utiles avec CERTIFER pour qui les normes représentent une partie importante des constituants des référentiels dont il a besoin.

des entreprises et d'un fonctionnement transparent du marché, et être réputées réalisables au moment où elles sont préparées. Leur programmation doit se baser sur des priorités et non sur une inflation permanente des programmes qui ensuite ne peuvent être réalisés pleinement en terme de délais et de qualité des documents avec en prime le risque de désaffectation du système normatif et de fuite vers d'autres systèmes ne présentant pas les mêmes garanties de représentativité.

La vérification de conformité

Il est difficile de traiter de la normalisation et de passer sous silence les questions de vérification de la conformité. Les travaux de normalisation, qu'ils soient « volontaires » ou « imposés » par la construction du système ferroviaire européen, ont conduit tous les partenaires à s'interroger sur les questions de vérification de conformité et les moyens de reconnaître de façon sûre et fiable les vérifications effectuées par d'autres.

Historiquement, les entreprises ferroviaires ont toujours eu leurs propres référentiels techniques et les moyens, tant humains que matériels, de vérifier la conformité des produits qu'ils développaient eux-mêmes ou qui leurs étaient fournis par les industriels.

Mais les restructurations des « grands opérateurs nationaux » engagées depuis le début des années 1990 modifient progressivement le paysage européen de la vérification de conformité. Là aussi, comme dans d'autres secteurs de l'économie, le recours aux organismes tierces parties commence à émerger.

Cependant cette évolution est lente; la vérification de conformité tierce partie est aujourd'hui limitée aux marchés d'exportation hors de la Communauté européenne et aux transports urbains ou périurbains exploités par des opérateurs qui n'ont pas toujours en propre les compétences techniques nécessaires.

La conformité est encore majoritairement évaluée par les secondes parties elles-mêmes, le client. Les raisons de cette situation sont nombreuses :

- les produits ferroviaires sont très souvent des produits critiques en terme de sécurité ; les entreprises ferroviaires ont de lourdes responsabilités de sécurité envers les Pouvoirs publics, leurs clients et l'opinion publique ; elles ont besoin d'avoir des garanties très fortes sur la conformité des produits ;

- le faible nombre de normes européennes ferroviaires et l'absence d'harmonisation des procédures de vérification de la conformité n'ont pas permis jusqu'à présent de créer les bases d'une reconnaissance mutuelle ; seul des accords bilatéraux ont pu être conclus entre entreprises s'appuyant sur une connaissance réciproque ;

- certains moyens d'essais sont très lourds et très coûteux et ne peuvent pas être multipliés ; seuls quelques grands opérateurs (et quelques industriels) possèdent en propre ces moyens.

Malgré cela, le recours à des organismes de vérification tierce partie est susceptible d'augmenter sensiblement dans les années à venir. Les raisons intrinsèques au secteur ferroviaire en sont les changements de structures des entreprises, une séparation plus nette des rôles et responsabilités entre Pouvoirs publics et entreprises ferroviaires, le recentrage des entreprises sur leur mission de transport, enfin l'émergence en Europe d'opérateurs ferroviaires sans compétences techniques ni capacités d'essais ou d'évaluation.

Quoi qu'il en soit, l'évaluation par seconde partie continuera à être réalisée par des entreprises ferroviaires importantes ; tout particulièrement lorsqu'il sera nécessaire d'évaluer l'aptitude à l'emploi des produits ferroviaires, leur conformité aux exigences fonctionnelles et leur intégration en service dans des systèmes complexes. Il faut aussi ne pas oublier que l'intervention d'une tierce partie ne peut, en aucune façon, s'opposer aux contacts normaux existant dans le cadre d'une relation contractuelle entre une entreprise ferroviaire et son fournisseur.

Certification dans le domaine ferroviaire

La certification (1), telle qu'elle se met en place dans le ferroviaire, couvre

deux domaines différents : la certification de service de transport et la certification de produits industriels.

Depuis quelques années, les transporteurs publics font face à une demande croissante de qualité de la part du public, relayée en cela par les associations de consommateurs. Par ailleurs, la politique de développement des transports urbains et périurbains, la régionalisation des centres de décisions, et une mise en concurrence plus forte entre opérateurs de transport ont conduit ces derniers à vouloir faire reconnaître leur compétence et leur sérieux dans la réalisation des prestations de transport.

Le besoin de disposer rapidement de référentiels fiables, acceptés par tous les partenaires et permettant d'attester la qualité d'un service de transport de voyageurs, a conduit à engager des travaux de normalisation sur le sujet. La certification est actuellement basée sur la norme expérimentale française X 50-805 qui sera remplacée par la norme européenne EN 13 816. Le transport aérien ne s'est pas encore intéressé de façon marquée à la certification de service, au contraire du transport routier qui détient déjà de nombreuses certifications pour le transport urbain et interurbain.

La RATP a vu sa première ligne de métro certifiée en 1998. Pour la SNCF la ligne TER de « l'Ouest lyonnais » a été certifiée en 2000 (Ligne bi-modale fer/route) ; la première ligne monomodale a été la ligne TER « Strasbourg-Bâle » certifiée en 2001.

Le développement de la certification de service de transport de voyageurs se poursuit activement à la SNCF comme chez les autres opérateurs ferroviaires ; il conduit à ne pas se limiter à la certi-

(1) La certification dont il est question ici est ce que l'on appelle traditionnellement la « certification de marque » : un certificateur atteste, à la demande d'un industriel, que celui-ci met sur le marché des produits fabriqués conformément à un référentiel technique accepté et publié. C'est la certification des produits au sens de la loi 94 /442 sur la certification des produits et services. A ne pas confondre avec la « certification de type » où un organisme indépendant atteste, à la demande d'une première ou seconde partie, qu'un échantillon de la production est conforme aux exigences spécifiées d'un référentiel donné, quelle que soit l'origine de ce référentiel. Ce type de certification relève en fait du chapitre précédent sur la vérification de conformité. Ce chapitre ne traite pas non plus de la certification de système qualité qui s'est fortement développée dans le secteur ferroviaire, comme dans tous les secteurs économiques.

fication des lignes mais à l'étendre aux services dits associés. La certification a lieu majoritairement dans le cadre de la marque NF Services d'AFNOR Certification qui a instauré, en février 1999, un Comité de Marque spécifique. Celui-ci a mis en place un segment services de transport associés (Services d'échanges, Services de contrôle, Transport de véhicules associés aux voyages du client, Agences commerciales, Information à distance par téléphone et Services en Gares ferroviaires) qui complète les six autres segments de marché (Service de Transport Urbain, Service de transport Scolaire, Service de transport collectif «privé», Service de desserte d'aéroport, Service de Transport Régional et Départemental et Service de transport Inter-régional).

Dans le domaine du transport de fret et de la logistique, à la différence du transport de voyageurs, le client est toujours un professionnel qui peut agir – au moyen de cahiers des charges par exemple – sur la définition du service :

ainsi il n'y a pas sur ce dernier d'incertitude qui rendrait nécessaire une marque de conformité. Ce n'est donc pas une certification de service qui est recherchée, mais éventuellement une certification du système de management de la qualité du transporteur, en particulier sur la base de la norme ISO 9001.

Les entreprises ferroviaires, comme les autres transporteurs, s'orientent donc vers ce type de certification ainsi que vers l'application de la norme ISO 14001 pour l'environnement. La certification peut viser des unités de production (triage, chantier, atelier ...) ou l'ensemble de l'entreprise. Des projets ont également été conduits en vue d'appliquer cette certification à des trains ou à des axes. Citons aussi la labellisation des trains du transport combiné qui consiste à accorder à une relation, après audit système sur la base d'un référentiel spécifique défini au niveau de l'UIC, un label de qualité bronze, argent ou or selon le niveau atteint.

Certification de produits industriels

L'apparition de la certification des produits industriels dans le domaine ferroviaire est la suite logique des travaux engagés par les instances de normalisation européenne.

Les organismes de certification qui se placent aujourd'hui sur le marché de la certification des produits ferroviaires sont de trois sortes :

- des certificateurs «traditionnels» travaillant ou non déjà dans les transports, qui veulent étendre leur champ d'activité au ferroviaire,

- des organismes issus de l'éclatement et/ou de la privatisation d'anciennes compagnies ferroviaires (ex : en Grande Bretagne ou aux Pays-Bas), pour lesquels la vérification de conformité, y compris la certification, est devenue une activité pleine et entière,

- des organismes mis en place spécifiquement pour répondre aux besoins de vérification de conformité dans le domaine réglementaire, plus particulièrement les directives interopérabilité (ex : CERTIFER en France); le marché induit par le domaine réglementaire est insuffisant ce qui les conduit à s'ouvrir à la certification de produits dans le domaine volontaire et à l'inspection.

Le marché de la certification des produits ferroviaires est aujourd'hui limité ; il ne s'agit pas ici d'un secteur « Grand Public » qui correspond plus traditionnellement au domaine de pertinence de la certification. L'industrie ferroviaire n'est pas une industrie de grande série et ne trouvera un intérêt à la certification de ses produits que si elle peut en amortir le coût en proposant à plusieurs clients un produit certifié sur la base d'un référentiel technique commun.

La France dispose aujourd'hui d'un savoir-faire reconnu au niveau international dans le domaine ferroviaire. Il est important que le rayonnement de ce savoir-faire et de l'industrie ferroviaire française perdure. Tous les acteurs nationaux ressentent une ardente obligation à progresser ensemble et à poursuivre dans cette démarche de progrès pour laquelle la normalisation constitue un outil puissant. ●

CERTIFER, Agence de certification ferroviaire française

par Francis PAQUIN, Directeur général de CERTIFER

CERTIFER a été créé à Valenciennes en 1997 par la SNCF, la RATP, la FIF (Fédération des industries ferroviaires) et l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité). Ces membres fondateurs ont été rejoints le 1er janvier 1998 par l'UTP (Union des transports publics) et RFF (Réseau ferré de France).

La création, sous forme d'association, a été voulue initialement pour répondre aux besoins de certification qui ont fait jour dans le secteur ferroviaire suite à la parution de la directive 96/48 sur l'Interopérabilité ferroviaire grande vitesse. Mais ces besoins étant limités, CERTIFER s'est orienté rapidement vers d'autres activités pour satisfaire les attentes des industriels et des opérateurs, plus particulièrement urbains et péri-urbains. CERTIFER réalise ainsi des certifications de produits, des inspections, des audits et évaluations diverses dans le domaine des transports guidés.

Sa structure associative et son mode de fonctionnement lui permettent de bénéficier au mieux des compétences et de l'expérience de ses membres. CERTIFER est aujourd'hui l'Organisme français notifié auprès de la Commission européenne par le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, au titre de la directive interopérabilité grande vitesse et devrait être prochainement notifié pour la directive Rail conventionnel.

En tant que tel, il participe à la coordination des ON européens ferroviaires et en assure la vice présidence.

CERTIFER est également accrédité par le COFRAC (Comité français d'accréditation) pour la certification de produits, suivant la norme EN 45011.