



Succès de la première Conférence internationale sur la standardisation ferroviaire (Paris)

Passer des « fiches techniques » aux « standards ferroviaires internationaux » : une opportunité historique pour l'harmonisation ferroviaire

(Paris, 10 juin 2014) Le 10 juin 2014, la première édition de la Conférence sur la standardisation ferroviaire, organisée par l'Union internationale des chemins de fer (UIC), a réuni les principaux acteurs concernés par cet enjeu majeur pour les systèmes ferroviaires. Des organisations internationales, associations professionnelles, représentants du secteur, constructeurs et prescripteurs ont pu faire le point sur l'évolution des règlements et référentiels ferroviaires.

Cet événement a été l'occasion de réfléchir à la poursuite des actions de standardisation. Les parties prenantes ont pu s'enrichir mutuellement de leurs contributions respectives sur la standardisation, qui consiste à recueillir les acquis de l'expérience et à effectuer des choix technologiques cohérents et efficaces, afin de garantir des niveaux d'interopérabilité et de sécurité minimum et de faciliter l'exploitation ferroviaire courante.

Depuis la reprise des activités de standardisation de l'UIC à la suite de l'assemblée générale de Pékin en décembre 2010, des étapes importantes ont été franchies : création de la plateforme de standardisation, introduction des IRS, formation de pôles de travail (« clusters ») afin de reconstruire le lien économique et technique entre les normes et l'exploitation réelle.

Lors de la première session, divers intervenants ont prononcé des discours : Vladimir Yakounine, président des Chemins de fer russes et président de l'UIC, Jean-Pierre Loubinoux, directeur général de l'UIC, Alberto Mazzola, vice-président des Affaires internationales des Chemins de fer italiens, représentant le vice-président de l'UIC, et Libor Lochman, directeur général de la CER.

A travers une déclaration écrite, Vladimir Yakounine a souligné que la création de la plateforme de standardisation, décision capitale prise par l'assemblée générale de l'UIC lors de la session de juillet 2012, a permis de lancer l'actuel processus d'intégration des standards d'écartements de 1520 mm et 1435 mm. « *Le secteur des transports a besoin de standards internationaux qui garantissent des services efficaces et de qualité et une organisation performante.* » [...] « *De plus, la résolution des problèmes posés par la standardisation renforcera la compatibilité d'exploitation et l'intégration du système ferroviaire.* »

Jean-Pierre Loubinoux a déclaré : « *L'UIC, les constructeurs et les acteurs européens coopèrent activement à la promotion et à la mise en œuvre de ces standards dans le monde entier. La collaboration avec le secteur de la logistique et l'Union européenne dans le cadre de Shift2Rail devrait également faciliter l'harmonisation et l'interopérabilité.*

[...] Les nouveaux projets de lignes intercontinentales à grande distance, tels que les futurs corridors reliant l'Europe et l'Asie bénéficieront aussi de la standardisation, notamment en matière d'écartements. Cette harmonisation comporte à l'évidence des facettes techniques ou opérationnelles, mais touche également au droit, à la gestion et aux ressources humaines. [...] Autant les objectifs à atteindre en matière de transport ferroviaire sont partagés, autant les moyens et stratégies diffèrent largement, du fait des performances requises, de la nécessité de garantir l'amortissement des investissements, de l'impossibilité d'interrompre les circulations, etc. »

Alberto Mazzola a ajouté : « Autrefois, la structure des entreprises ferroviaires européennes était beaucoup plus monolithique; elles dépendaient davantage de l'État et le marché était moins influencé par la mondialisation. En matière de standardisation, le cadre réglementaire était fondé sur l'activité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructures existants ; il y avait peu de partage de solutions techniques et de technologies avec les autres secteurs et les chemins de fer disposaient a priori d'une capacité très importante. A présent, le contexte a évolué. Les aspects réglementaires et les spécifications techniques sont désormais séparés, laissant un flou quant à l'intégration du système et aux procédures d'exploitation, alors que celles-ci constituent un élément crucial pour la production des services ferroviaires. La création des standards ferroviaires internationaux répond à ces besoins et à la nécessité de collaborer avec les autres organismes de standardisation. L'UIC devrait continuer dans ce sens et son savoir-faire garantira un retour sur investissement élevé pour chacun. »

Libor Lochman a poursuivi : « La standardisation des pièces de rechange est une question cruciale. Nous ne devons pas oublier que la plupart des fournisseurs y sont opposés et exercent leur pression contre la réalisation de ce projet. S'il ne se trouve aucun partenaire pour définir les exigences fonctionnelles des pièces de rechange, j'encourage les membres de l'UIC à s'en tenir à des approches purement EF et GI sans toucher au secteur concurrentiel. L'UIC peut constituer une plateforme de premier plan pour recueillir ces besoins et exigences et en faire la synthèse. Les spécifications doivent se fonder sur l'expérience acquise en service et sur les exigences existantes. [...] Par ailleurs, la CER invite l'UIC à inscrire également la clôture des questions en suspens dans les STI au programme annuel et pluriannuel de sa plateforme de standardisation et (ou) de son Forum « Rail System ». Pour donner une réponse définitive à ces questions, il faut tout d'abord prendre en compte l'intérêt des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructures, et pas seulement des fournisseurs. L'absence de standardisation entraîne toujours des coûts évitables qui se répercutent sur nos clients. La standardisation ne constitue pas un retour en arrière ; au contraire, il s'agit d'un bond en avant qui assurera la compétitivité du marché ferroviaire européen. La standardisation va améliorer l'interopérabilité et le rapport coût-efficacité de l'exploitation ferroviaire en Europe. »

Les intervenants de la première session, consacrée à la « coopération mondiale orientée vers des résultats concrets et tangibles », ont été Hiroshi Tanaka, directeur du Railway International Standards Centre – Institut de recherche technique ferroviaire, membre de la Commission électrotechnique internationale (CEI) et de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), Philippe Citroën, directeur général de l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) et Gianfranco Cau, secrétaire de la plateforme de standardisation de l'UIC.

Lors de la deuxième session, François Davenne, secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et Andreas Schirmer, de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) ont exposé les implications juridiques de la standardisation, notamment pour l'interopérabilité et la sécurité.

La troisième session, consacrée à l'articulation entre les investissements et les enjeux techniques, a été marquée par les interventions de Henry Marty-Gauquié, directeur de la Banque européenne d'investissement (BEI), Jean-Pierre Audoux, directeur général Fédération des industries ferroviaires (FIF), Marco Caposciutti, directeur technique de Trenitalia et Jean-Marie Bodson, directeur technique d'ALSTOM Transport.

Pour clore cette journée, Baoshi Huo, directeur du département scientifique et technologique de China Railway Corporation, Sergeï Gerasimenko, Vice-président du Département de la « Politique technique » de JSC / compagnie des chemins de fer russes (RZD) et Marc Antoni de la SNCF ont présenté les expériences réussies d'opérateurs ferroviaires du monde entier.

Jean-Pierre Loubinoux a conclu la conférence par ces mots : *« Les principaux acteurs et fédérations de professionnels du secteur ainsi que les organisations internationales promeuvent tous activement la standardisation ferroviaire. Nombre d'entre eux (OTIF, ERA, UNIFE, BEI, ...) ont réaffirmé leur collaboration à cette activité qui bénéficiera aussi bien aux marchés qu'à la société. La standardisation n'est pas une fin en soi. Elle profite aux utilisateurs (clients, citoyens, sociétés de transport...) et garantit la sécurité et la pérennité du transport ferroviaire en tant que mode fiable et à haute efficacité énergétique. »* Jean-Pierre Loubinoux se réjouit de la volonté des organismes internationaux de normalisation (ISO, CEI...) d'associer les exploitants ferroviaires à leur travail. L'UIC pourra ainsi aider à définir les besoins des clients et les attentes des exploitants.

Pour poursuivre le développement de la coopération entre les grands acteurs de la standardisation, Jean-Pierre Loubinoux et Frans Vreeswijk, secrétaire général de la CEI (Commission électrotechnique internationale), signeront le 12 juin 2014 à Genève un accord de coopération, qui définira le rôle de l'UIC et de la CEI et le principe de complémentarité afin de couvrir tous les aspects du système ferroviaire en cours de standardisation.

CONTACT

Département Système ferroviaire de l'UIC : cau@uic.org, tieri@uic.org

Département communication de l'UIC : veron@uic.org