

## La normalisation dans le domaine ferroviaire et la concurrence européenne et mondiale : évolution des influences des réseaux et des constructeurs

Éric Fontanel

---



**Édition électronique**

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1961>

DOI : 10.4000/rhcf.1961

**Éditeur**

Rails & histoire

**Édition imprimée**

Date de publication : 1 février 2003

Pagination : 145-146

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

**Référence électronique**

Éric Fontanel, « La normalisation dans le domaine ferroviaire et la concurrence européenne et mondiale : évolution des influences des réseaux et des constructeurs », *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/1961> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1961>

---

## **La normalisation dans le domaine ferroviaire et la concurrence européenne et mondiale : évolution des influences des réseaux et des constructeurs**

Depuis ses origines la normalisation industrielle a toujours été un outil de concurrence utilisé de façon plus ou moins consciente soit pour distordre celle-ci, soit pour la favoriser.

De ce point de vue une véritable révolution s'est opérée dans l'industrie européenne du chemin de fer avec la fin de « l'exception ferroviaire » qui jusqu'en 1992 faisait échapper ce secteur aux règles européennes d'attribution des marchés publics.

Jusqu'au début des années 1990 il n'existait aucune véritable normalisation ferroviaire européenne, la seule base documentaire commune étant constituée des normes très générales de la CEI et des fiches de l'UIC qui tout en assurant un niveau tout juste nécessaire d'interchangeabilité des matériels laissaient largement la place aux interprétations nationales.

La normalisation nationale était alors laissée plus ou moins à l'initiative des réseaux nationaux et acceptée de façon assez passive par les industriels. Cette situation participait au maintien de relations privilégiées entre réseaux et constructeurs nationaux incluant un partage des fonctions d'ingénierie.

L'ouverture des marchés de construction ferroviaire européens à la concurrence a fait très rapidement évoluer les points de vue et a provoqué une prise de participation importante des constructeurs aux travaux de normalisation européens et un abandon presque total des travaux de normalisation nationaux.

Cette mutation ne s'est pas faite sans difficultés et est loin d'être achevée, elle fait partie en fait d'une évolution plus générale conduisant à un transfert de l'ingénierie de construction des matériels des exploitants vers les constructeurs.

Quelques exemples positifs sont donnés de la participation de la normalisation ferroviaire européenne à cette évolution de l'organisation de l'industrie et à l'ouverture des marchés à la concurrence internationale, y compris au niveau mondial. Nous citons aussi quelques tentatives de distorsion de la concurrence par la normalisation, par exemple par

utilisation des instances mondiales (CEI) dont les règles de fonctionnement ne sont pas aussi strictement orientées vers l'ouverture des marchés que celles de la normalisation européenne.

Un autre défi est maintenant lancé à l'industrie européenne, celui de l'ouverture de l'exploitation des réseaux à la concurrence ou à tout le moins celui de la libre circulation des matériels au travers des frontières. Les normes nécessaires à « l'interopérabilité » grande vitesse sont en cours de rédaction sous l'impulsion de l'Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire. L'industrie saura-t-elle demain régler par la voie de la normalisation les problèmes beaucoup plus vastes que pose une future interopérabilité « conventionnelle » ?

---