



News

Jul 6, 2007

Un nouvel acteur sur le marché du fret ferroviaire... <>

L'Europe des transports se construit. Et le fret ferroviaire, durement concurrencé, voudrait être de la partie. Plusieurs directives, depuis 2001, visent l'interopérabilité. Pour permettre des choses toutes simples comme de faire circuler les mêmes wagons d'un pays à l'autre... Depuis février 2007, un arrêté est venu fixer des Spécifications Techniques d'Interopérabilité à respecter pour la construction de nouveaux matériels. Ce sont des sociétés indépendantes qui vont effectuer les contrôles de conformité partout en Europe. On les appelle les NOBO pour Notify Body. Bureau Veritas est devenu un NOBO fin 2006, le deuxième notifié en France. Objectif : afficher la même réussite en sécurité ferroviaire que celle enregistrée par le groupe dans les domaines maritime et aéronautique.

Le marché du transport ferroviaire en Europe est encore sous l'emprise des réseaux nationaux (SNCF en France, Deutsche Bahn en Allemagne, Renfe en Espagne...). Un héritage qui commence à peser : l'Europe ferroviaire du fret ne va pas bien et perd chaque année entre 5 et 10% de parts de marché, grignotés par la route ou les sociétés de transport express multimodales (air/route). Le train n'a pas la cote : pas assez fiable pour des chargeurs qui vivent à l'heure des flux tendus. Pourtant, en regard du maillage serré du réseau ferré européen, on comprend mal cette désertion. C'est aussi l'avis de la Commission européenne qui depuis 2001 s'attelle à redynamiser un mode de transport somme toute peu polluant. Les directives se succèdent enfourchant le seul et même cheval de bataille : l'interopérabilité ferroviaire. Faire en sorte qu'entre les pays de la Communauté européenne les trains passent les frontières aussi simplement que les camions ou les avions.

L'interopérabilité ferroviaire

Les premières directives s'appliquaient au transport à grande vitesse, puis est arrivée la directive 2001/16/CE sur les systèmes ferroviaires conventionnels (infrastructures et matériel roulant), une autre, à paraître, concernera les locomotives. Ces directives commencent à être transposées en droits nationaux. En France, l'arrêté du 19 février 2007¹ a défini les Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI) à appliquer pour les nouvelles constructions de matériels roulants (wagons), de sous-systèmes "contrôles-commandes et signalisation" et "gestion et trafic". *" La mise en place de ces directives conjuguée au respect des STI lors de la construction de nouveaux matériels devraient permettre aux réseaux européens de s'interconnecter en éliminant l'ensemble des barrières techniques et culturelles héritées des réseaux traditionnels. "* commente Michel Hennemand, responsable du département Transport chez Bureau Veritas. *" A ce jour, en effet, même avec la meilleure volonté et en dehors de toute considération économique, un constructeur ne peut produire une locomotive capable de circuler dans l'ensemble des pays européens... "*

L'arrivée des NOBO

Qui dit spécifications techniques dit aussi vérification de leur bonne prise en compte. La Commission européenne a décidé de confier ces contrôles à des sociétés indépendantes notifiées par les Etats. Ce sont les Notify Body qui ont normalement vocation à exercer dans l'ensemble des pays de l'Union européenne. *" Jusque-là exercé par les acteurs nationaux, la SNCF pour la France, le contrôle de conformité est un vieux métier dans le ferroviaire où l'âge moyen de la flotte est de 30 ans , souligne Michel Hennemand. La SNCF est une grande maison, fiable sur le sécuritaire. Mais son référentiel sécurité a peu évolué, ce qui constitue un frein sur le marché du fret concurrentiel : les constructeurs comme les titulaires² rencontrent beaucoup de contraintes. "* Fort de son expertise technique, Bureau Veritas n'a pas laissé passer l'occasion et s'est vu notifier comme NOBO par le ministère des

Transports en décembre 2006.

Faire aussi bien mais mieux

" Cette notification nous donne la crédibilité pour relever le challenge que nous nous sommes fixé : à niveau de sécurité équivalent, aider les constructeurs comme les titulaires à intégrer au mieux les nouveaux standards en développant un partenariat positif qui encourage l'innovation, préserve un haut niveau de sécurité et réduise les processus de validation. " Aujourd'hui, l'organisme de contrôle participe à la réduction du délai entre l'étude du dossier technique et la mise effective des wagons sur le marché. " Le contrôle de conformité doit évoluer vers le service à valeur ajoutée, c'est notre ambition, adossée à une expérience dans le ferroviaire et la réactivité d'un réseau opérationnel partout en Europe " conclut Michel Hennemand.

¹ *Journal officiel du 28 février*

² *Les titulaires sont les propriétaires des matériels roulants. Ce sont des sociétés privées qui louent à des chargeurs de fret parfois plusieurs dizaines de milliers de wagons.*

L'offre de Bureau Veritas

En tant qu'organisme notifié, Bureau Veritas est habilité à mettre en œuvre les procédures de vérification CE des sous-systèmes ainsi que les procédures d'évaluation de conformité ou d'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité décrites par les STI " wagons de fret " d'une part, " contrôle-commande et signalisation " d'autre part.

- Bureau Veritas certifie, partout en Europe, la conformité des wagons destinés au transport de gaz liquéfié (la directive TPED) et du marquage ?.
- Bureau Veritas est accrédité pour les audits du programme IRIS (International Railway Industry Standard). Ce programme, élaboré par l'UNIFE, a pour but d'élever la qualité des productions ferroviaires et d'éviter les audits redondants.
- Bureau Veritas réalise la revue critique des dossiers de sécurité des tramways et des Trams-Trains tels que celui de la ville de Bondy. Les Trams-Trains sont ces véhicules hybrides qui doivent satisfaire aux exigences de deux réseaux. Cette mission de sécurité, dite de 2^{ème} regard, consiste à vérifier la prise en compte de toutes les conditions de sécurité.
- Bureau Veritas est présent en Allemagne en sous-traitance d'EBC, l'organisme de notification nationale et en Espagne pour le suivi du contrôle de fabrication.

Les nouveaux acteurs du fret

Le monde du fret se partage entre plusieurs acteurs : Réseau Ferré de France (RFF), les constructeurs de matériels, les chargeurs de fret, les titulaires, les entreprises ferroviaires dont l'opérateur historique).

L'ouverture du marché à de nouvelles entreprises ferroviaires (le britannique EWS, Veolia Transport et d'autres à venir) a contraint l'Etat à créer une instance de contrôle, l'EPSF, Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire.

Tout candidat à opérer en France doit en faire la demande auprès de l'EPSF qui délivre un certificat de sécurité ferroviaire décrivant notamment les formations dispensées, les systèmes de contrôle et de maintenance des matériels mis en place.