



Le BNF et la Normalisation ferroviaire européenne

SOMMAIRE



⇒ **PAGES 3 à 36 : DIAPORAMA**

⇒ **PAGES 37 à 45 : texte «LE BNF ET LE MONDE DE LA
NORMALISATION FERROVIAIRE»**

⇒ **PAGES 46 à 47 : GLOSSAIRE**

1 - Les « Paquets Ferroviaires »



Le Premier Paquet

- **Directive 2001/12 : développement des chemins de fer communautaires .**
- **Directive 2001/13 : licences des entreprises ferroviaires .**
- **Directive 2001/14 : répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire , tarification de l'infrastructure ferroviaire , certification en matière de sécurité .**

1 - Les « Paquets Ferroviaires »



Le Deuxième Paquet

- **Nouvelle Directive concernant la réglementation de la sécurité et des enquêtes relatives aux accidents et incidents dans le transport ferroviaire communautaire**
- **modif des Directives interop 96/48 GV et 2001/16 Conv (directive 2004/50)**
- **Règlement instituant une Agence Ferroviaire Européenne pour la sécurité et l'interopérabilité**
- **modification de la Directive 91/440 visant à ouvrir l'accès à l'infrastructure pour les services nationaux afin d'ouvrir complètement le marché du fret ferroviaire** 4

1 - Les « Paquets Ferroviaires »



Le Troisième Paquet : deux volets

➤ Au plan politique :

L'ouverture des services internationaux de voyageurs .

➤ Au plan technique :

📎 2 projets de règlements pour encadrer les engagements des EF sur la qualité , fret et voyageurs .

📎 1 projet de directive sur la certification des personnels de bord .

2 - Les Directives



Liste des principales Directives à l'origine des normes ferroviaires (non exhaustive)

- Directive Marché (93/38)
- Directive Interop Grande Vitesse (96/48)
- Directive Interop Conventiennelle (2001/16)
- Directive Bruit (2002/49)
- Directive Sécurité (2004/49) (modifiant la 95/18)
- Directive EMC (Compat Électromag) (89/336)
- Directive Machine (98/37 modifiée 98/79)
- Directive Produits Construction (89/106)
- Directive Transports Urbains (à paraître)

➤



2 - Les Directives



Les Directives Interopérabilité

➤ Deux Directives d'Interopérabilité

- Directive d'Interopérabilité Grande Vitesse (Directive 96/48/CE)
- Directive d'Interopérabilité Rail Conventionnel (Directive 2001/16/CE)

➤ Objet

- Établir les conditions pour réaliser l'Interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen Grande Vitesse/ Rail Conventionnel
- Définir les exigences essentielles d'Interopérabilité

Rédigées par la Commission Européenne



2 - Les Directives



Les Directives d'Interopérabilité fixent de manière réglementaire et obligatoire les exigences essentielles d'Interopérabilité:

- **Exigences de sécurité**
- **Exigences de fiabilité et disponibilité**
- **Exigences de santé**
- **Exigences de protection de l'environnement**
- **Exigences de compatibilité technique**

Exigences générales déclinées pour chaque sous système

3 - Les Spécifications Techniques d'Interopérabilité



Les Directives d'Interopérabilité fixent la rédaction des S.T.I
 Une S.T.I renvoie à un sous-système du réseau ferroviaire européen

	Grande Vitesse	Rail Conventionnel
STI	<ul style="list-style-type: none"> .Infrastructure,(INS) .Énergie,(ENE) .Matériel roulant,(RST) .Contrôle- Commande et Signalisation,(CCS) .Exploitation, .Maintenance, 	<ul style="list-style-type: none"> <u>*Contrôle- Comman. et Sig.</u> <u>*Bruit</u> <u>*Wagons</u> <u>*Télématique,</u> **<u>Accessibilité des personnes à mobilité réduite</u> **<u>Sécurité en tunnel</u> Infrastructure, Énergie Exploitation et gestion trafic (retardée)

* = 1ères priorités

**=2emes priorités



3 - Les Spécifications Techniques d'Interopérabilité



Les S.T.I pour chaque sous système

- Précisent les exigences essentielles
- Fixent les paramètres fondamentaux
- Fixent les modalités d'application dans les cas spécifiques
- Déterminent les constituants d'Interopérabilité
- Indiquent les modules d'évaluation de la conformité

STI rédigées par l'AEIF avec mandat de la Commission Européenne; puis prochainement par la nouvelle Agence Européenne pour les STI restantes

4 - Les Normes Européennes (EN)



Normes qui découlent des STI

- Normes de produit
- Normes d'interface
- Normes sur les méthodes d'essais

Normes rédigées par les experts CEN, CENELEC, ETSI
avec mandat de la Commission Européenne

4 – Schéma résumé



↪ En résumé...

Directives Nouvelle Approche

⇒ Application réglementaire

DI

⇒ Application réglementaire

S.T.I.

⇒ Application réglementaire

Normes

Application volontaire ou par
⇒ except° obligatoire (cas particulier
norme citée dans une STI)



4 – Exemple



- ↳ **LA DIRECTIVE** dit : les paramètres intervenant dans le contact roue-rail doivent respecter les critères de stabilité de roulement nécessaires pour garantir une circulation en toute sécurité à la vitesse maximum autorisée . .

- ↳ **LA S.T.I.** dit : les profils des roues doivent avoir les mêmes caractéristiques , telles que (conicité équivalente):
 - *pente de la table de roulement ,
 - *épaisseur du boudin ...

- ↳ **LA NORME** : définit :
 - *la géométrie nécessaire
 - *la façon de réaliser les paramètres,
 - *la façon de les mesurer.

5 - Les Mandats de la CCE



LES MANDATS de la Commission Européenne

- Mandat M 024 pour la Directive « Marché »
- Mandat M 275 pour la Directive « Interop GV »
- Mandat M 334 pour la Directive « Interop Convent_{elle} »

6 - Ex d'autres sources de normes



➤ LIBERTIN

- * Light Rail Thematic Network
- * acteurs : UITP + UNIFE
- * objectif : réduction de 25% des coûts

➤ MODTRAIN

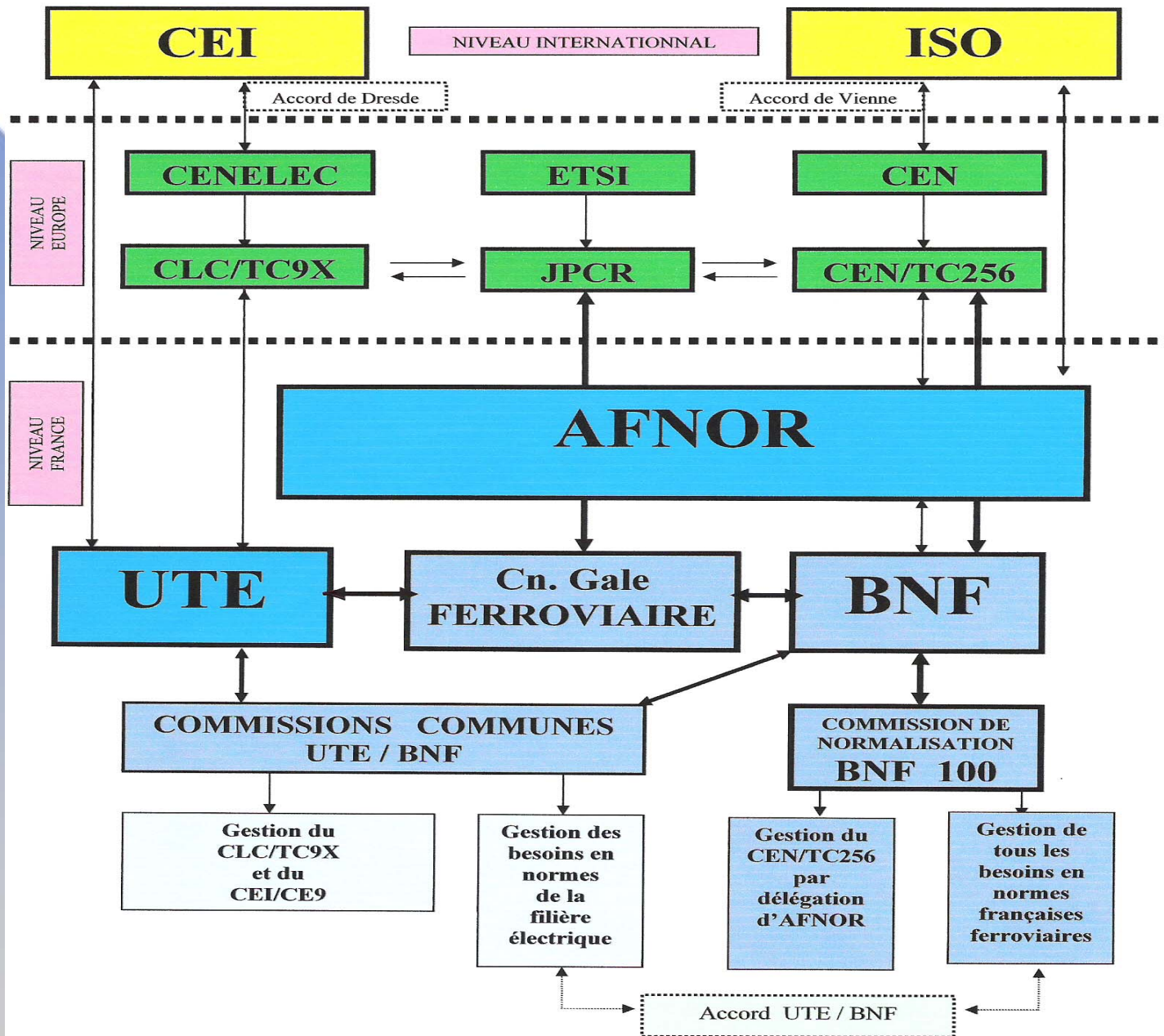
- * se décompose en
MODBOGIE – MODCONTROL – MODLINK – MODPOWER – MODUSER
- * acteurs : princip^x opérat^{rs} + 4 «leading companies»:
Alstom , Bombardier , Siemens , AnsaldoBreda
- * objectif : compléter les standardisations
majeures ne découlant pas des directives et des
mandats

➤ MODURBAN } Transports

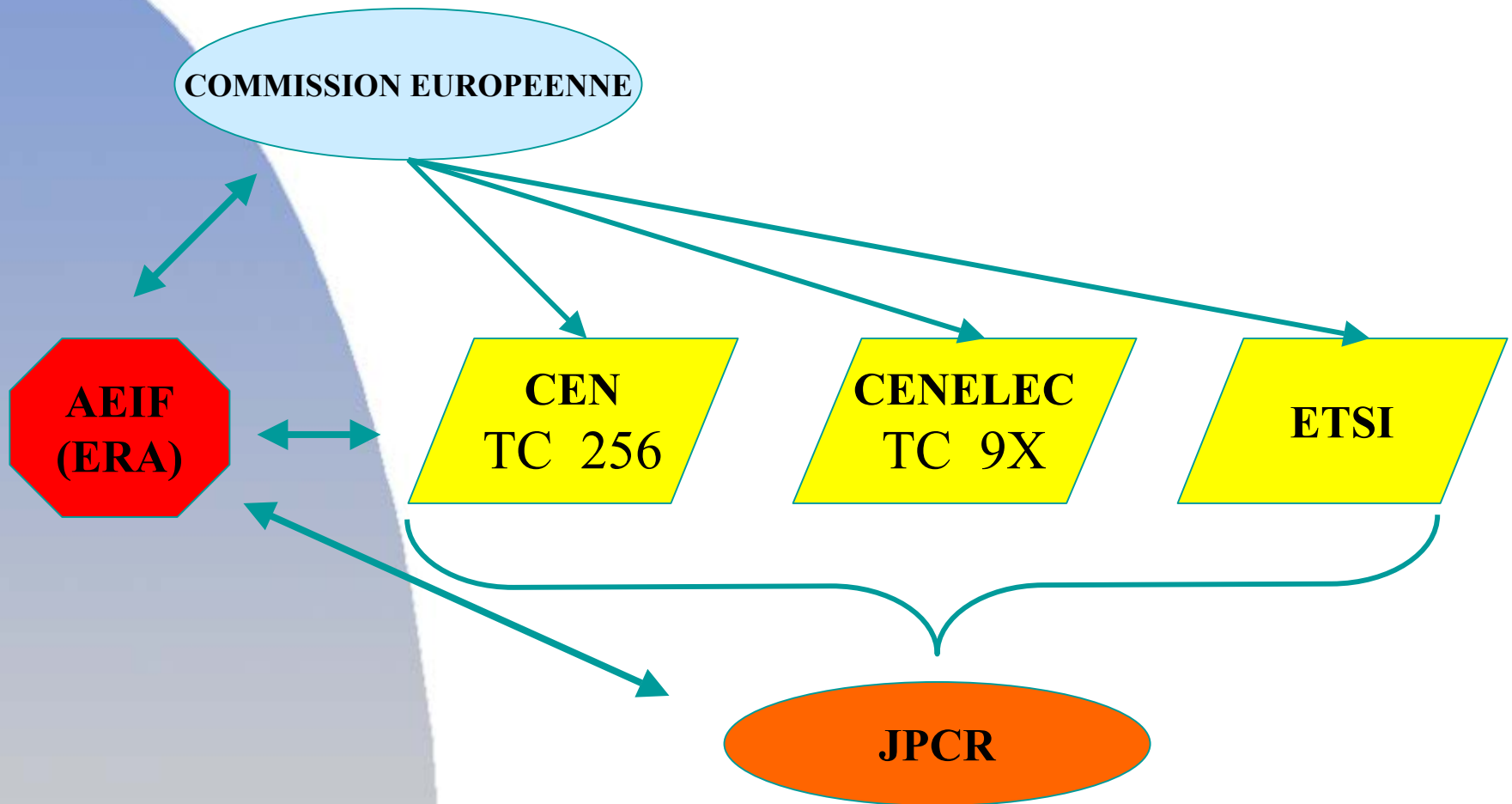
➤ INTEGRAIL } Urbains



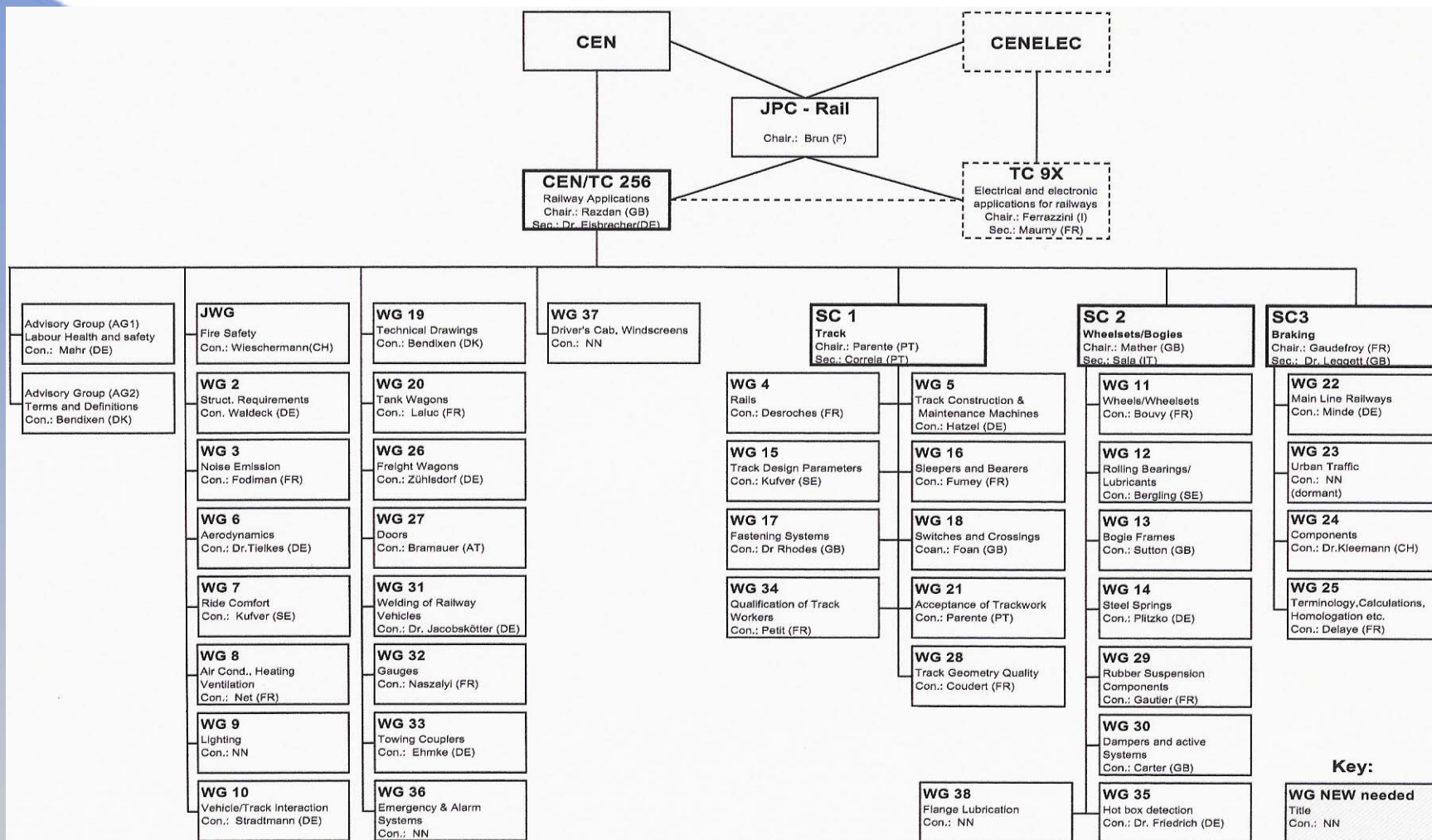
SCHEMA SIMPLIFIE DU SYSTEME DE NORMALISATION FERROVIAIRE



Sans oublier dans ce schéma



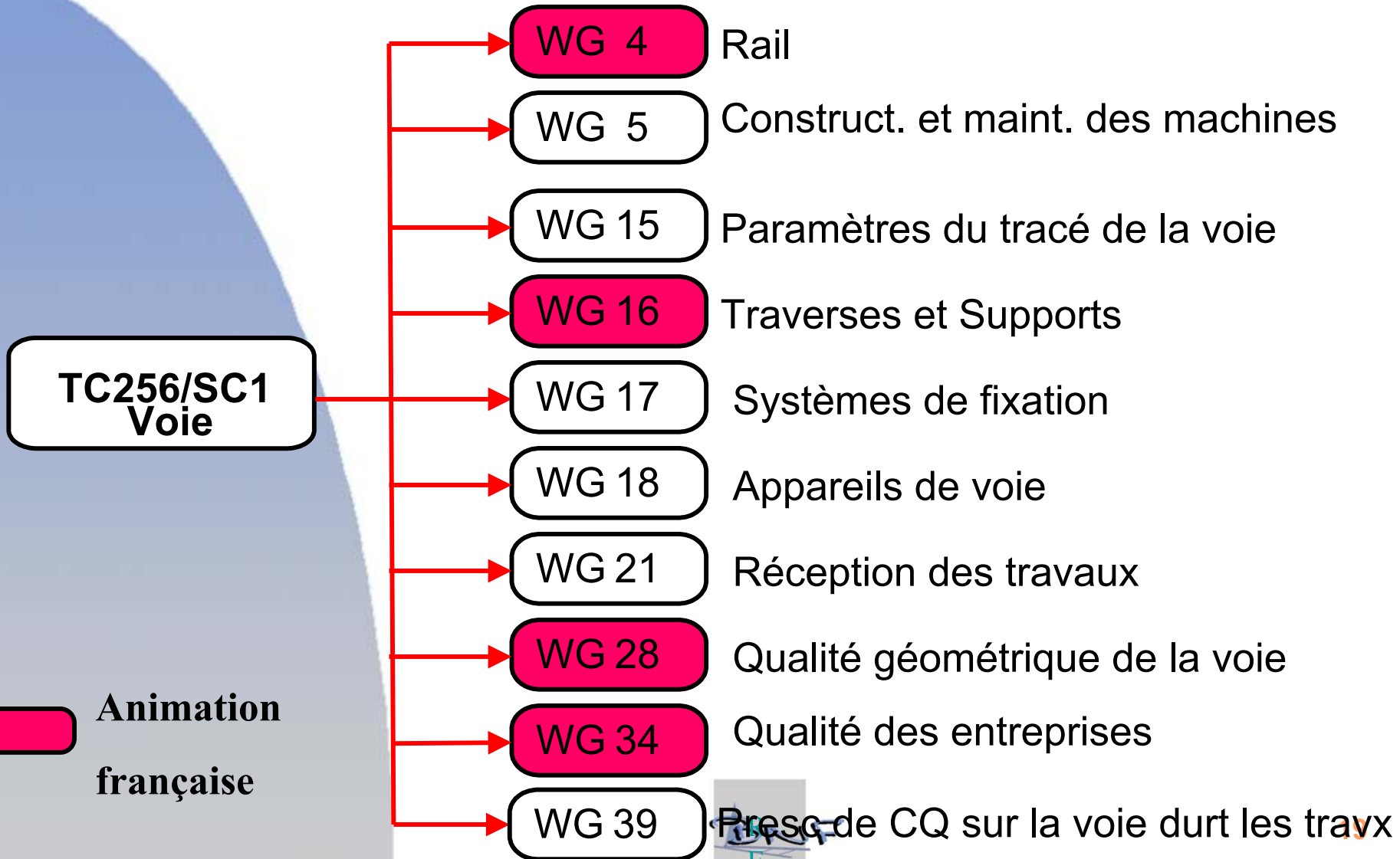
7 - Organigramme du TC 256



CEN/TC 256 Structure
issued 2005-04-01



7 - Contexte européen de la normalisation ferroviaire



7 - Contexte européen de la normalisation ferroviaire



**TC256/SC2
Essieux Bogies**

WG 11

Essieux / Essieux montés

WG 12

Coussinets / Lubrifiants

WG 13

Châssis de bogie

WG 14

Ressorts en acier

WG 29

Pièces de suspension / élastomère

WG 30

Amortisseurs et systèmes actifs

WG 35

Détecteurs de boîte chaudes

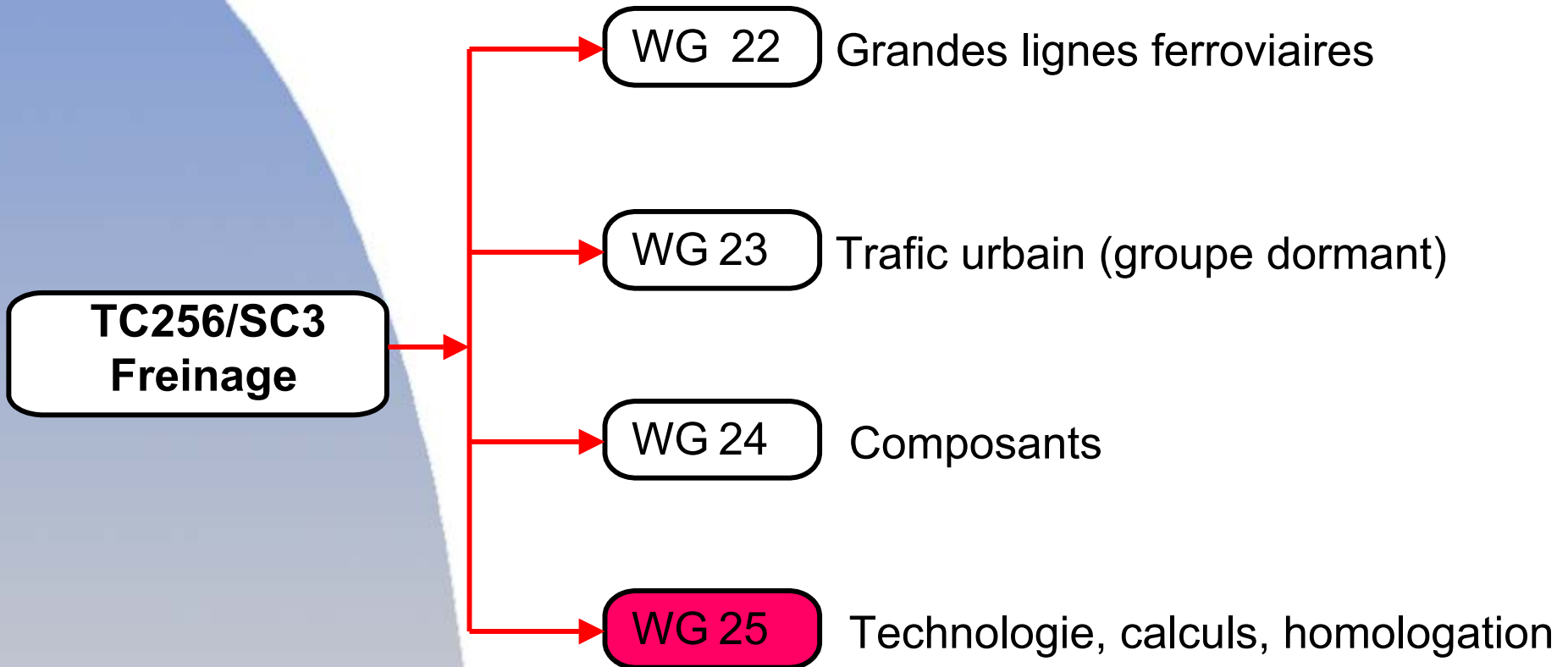
WG 38

Lubrification des boudins

Animation française



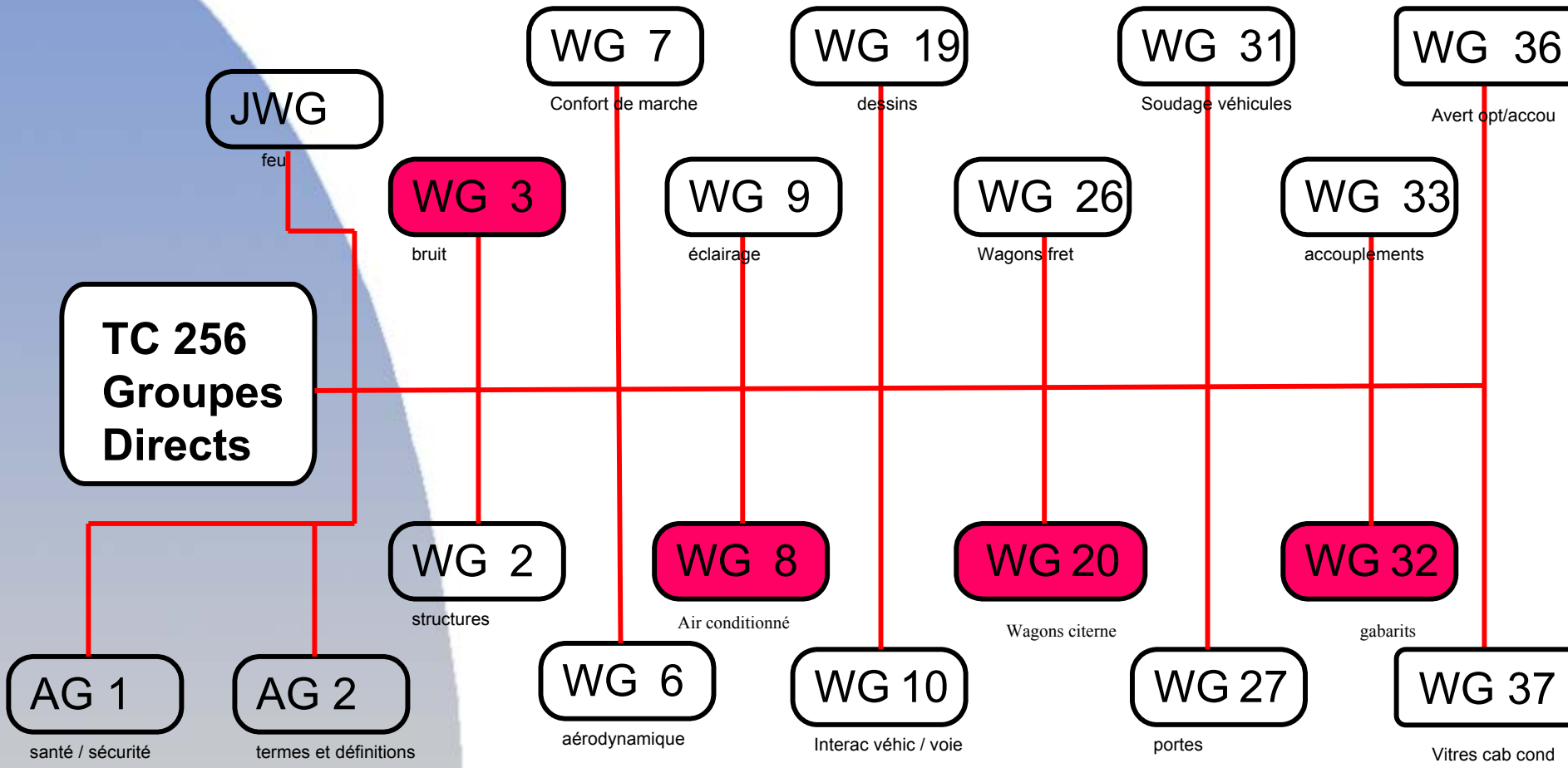
7 - Contexte européen de la normalisation ferroviaire



 Animation française



7 - Contexte européen de la normalisation ferroviaire



 Animation française

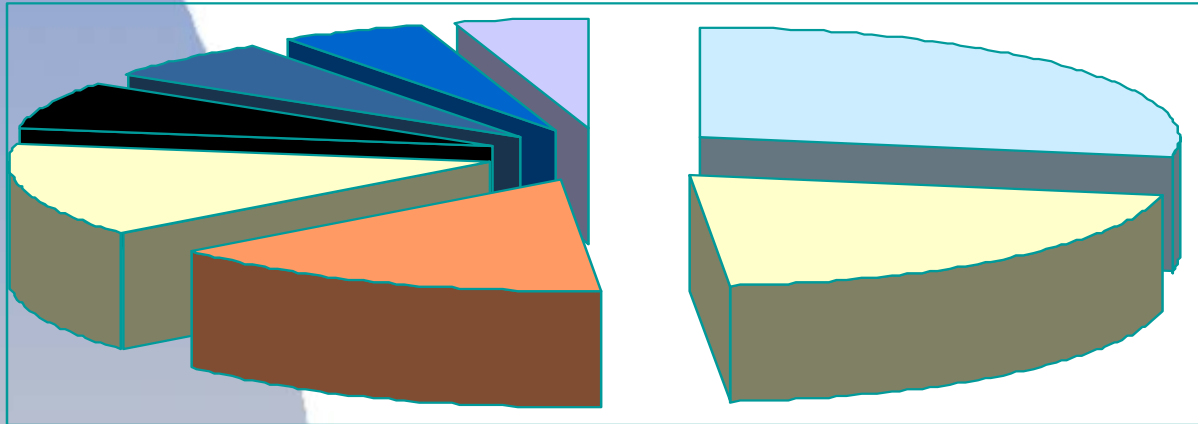


7 - Engagement des pays / TC 256

(experts dans les WG européens)



TOTAL = 705 experts européens représentant 17 pays



D	167
F	125
GB	91
I	83
AU	42
S	36
NL	29
CH	27

EXPERTS FRANCAIS : 125 EUROPEENS + 120 autres dans les GROUPES DE TRAVAIL MIROIRS FRANCAIS = 245

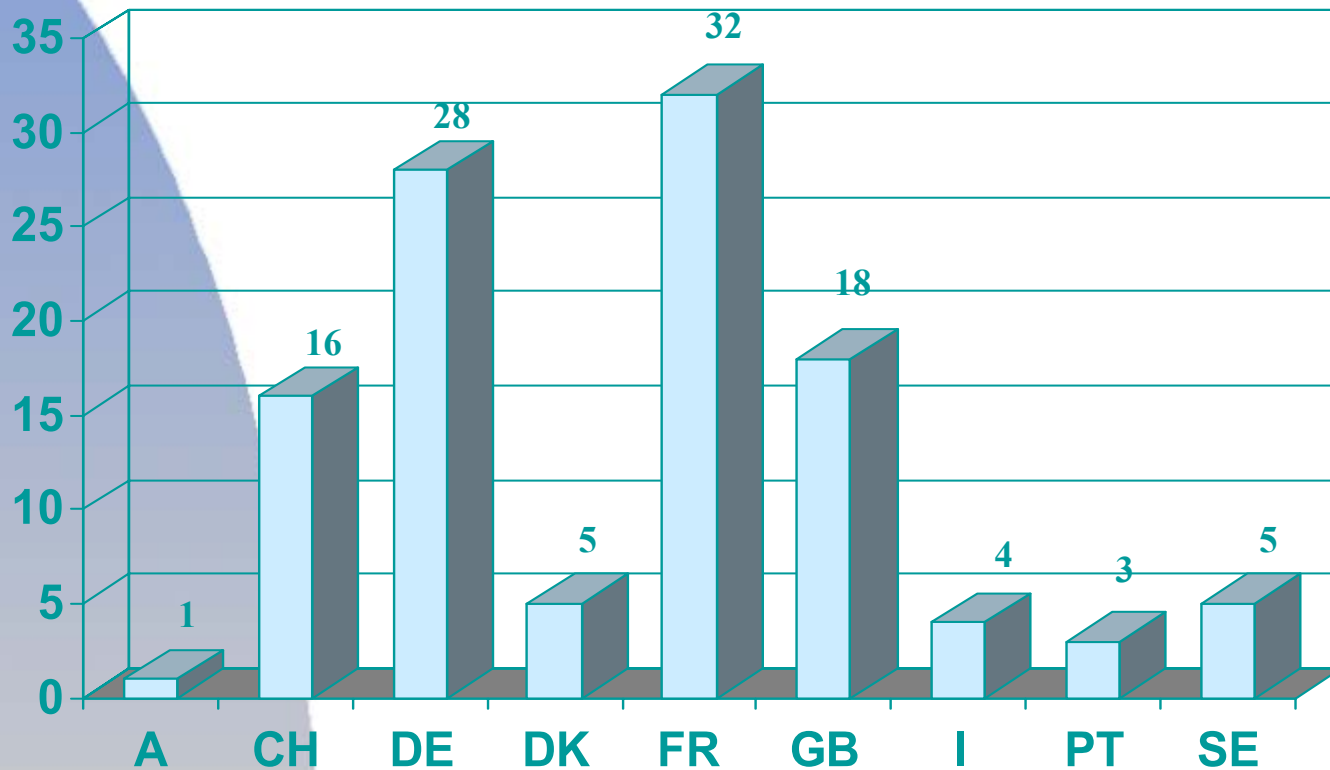


7- Implication des pays / TC 256

(animation des sujets dans les WG européens)



~ 30 % des sujets (mais aussi des WG) sont à animation française

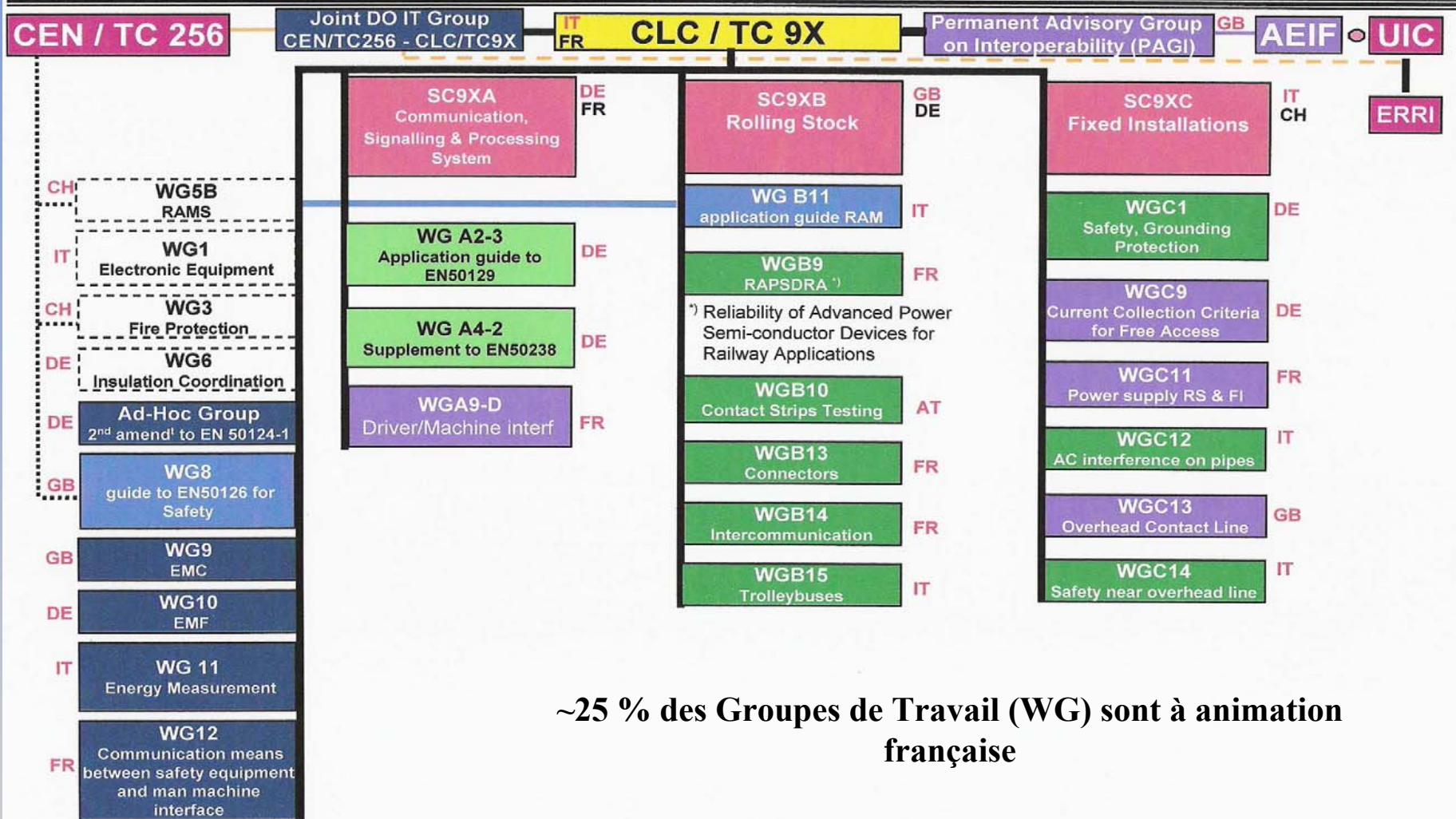


7 - Organigramme du TC 9X



TC 9X - Railway applications

CLC/TC9X(Sec)251 - Jan 2005



7 - Contexte européen de la normalisation ferroviaire



CLC/TC 9X: Matériel électrique ferroviaire

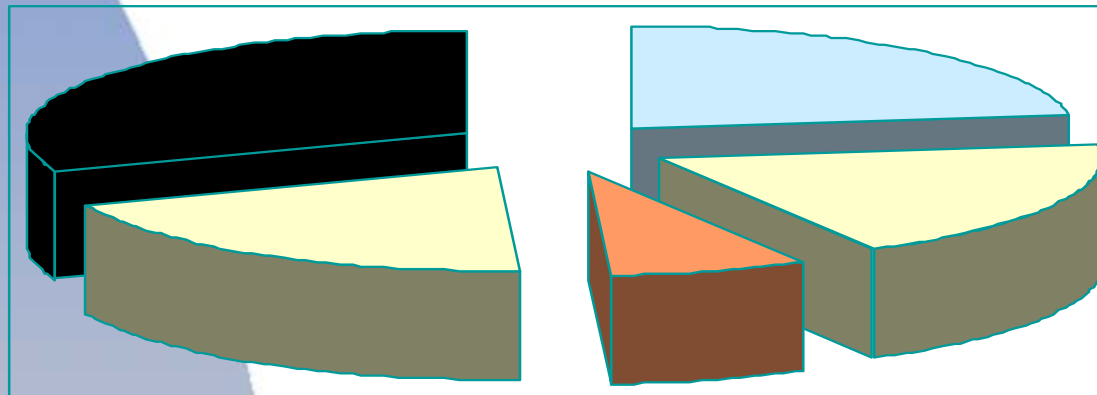
- **SC 9XA: Systèmes de signalisation, de télécommunications et de traitement**
- **SC 9XB: Matériel électromécanique embarqué**
- **SC 9XC: Alimentation électrique et mise à la terre des équipements de transport public et appareillage auxiliaire**






7 - Engagement des pays / TC 9X

(experts dans les WG européens)



TOTAL = 289 experts européens représentant 14 pays



	D	66
	F	55
	GB	21
	I	58
	DIVERS	89

8 - Au niveau français: Commissions de Normalisation Ferroviaire



3 commissions BNF

- **Commission Générale Ferroviaire CGFer**
 - Étudie toute information émanant du JPCR
 - Pas de contradiction avec les intérêts français
 - Traite des problèmes d'interface

- **Commissions de Normalisation mixtes UTE/BNF**
 - Traitent des thèmes électriques ferroviaires gérés au niveau international par la CEI et européen par le CENELEC

- **Commission de Normalisation ferroviaire BNF 100**

8 - Au niveau français: Commission de Normalisation Ferroviaire BNF 100

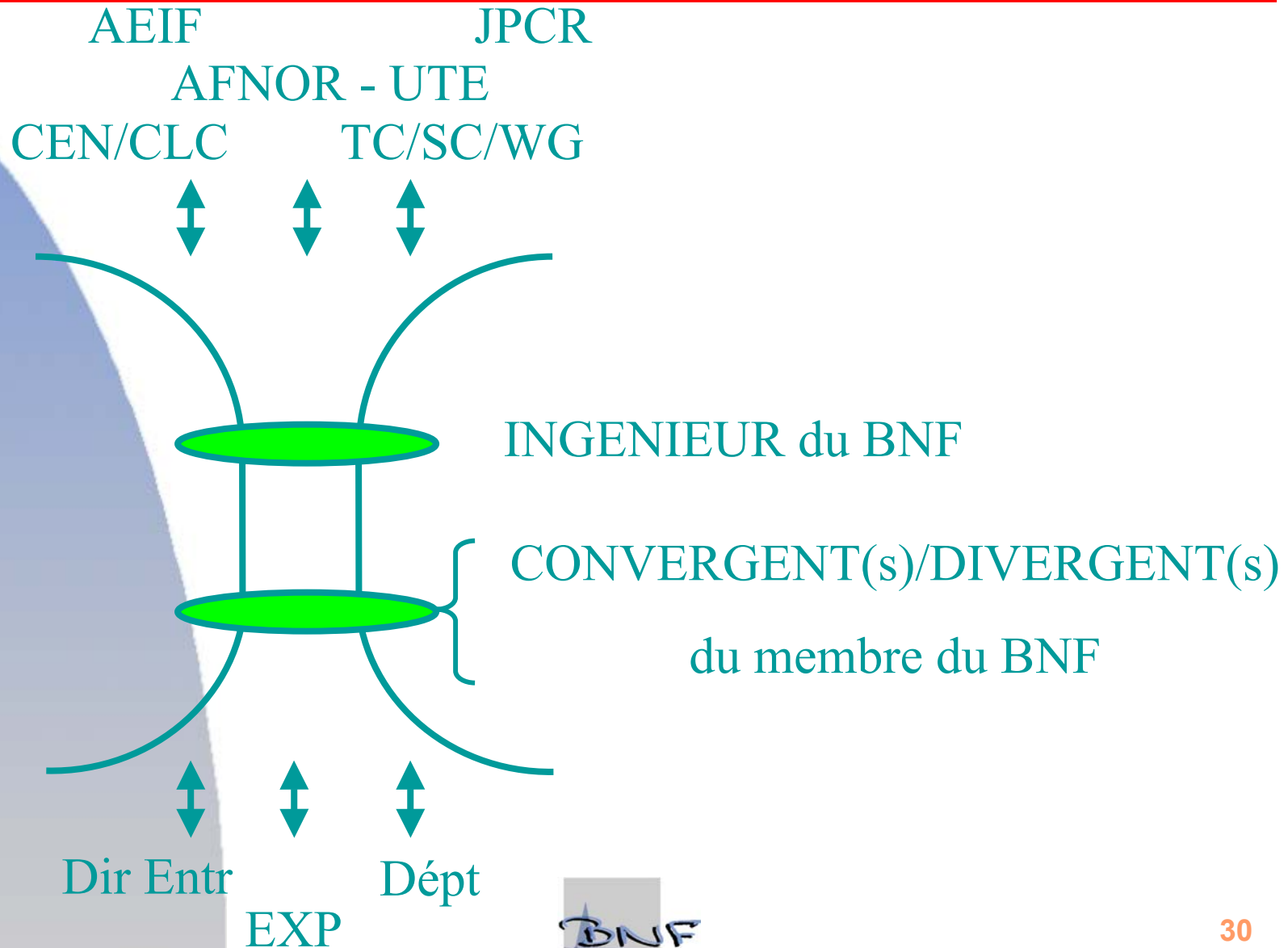


BNF 100 : Généralités

- **Principale Commission de Normalisation ferroviaire**
- **Elle est composée de :**
 - représentants des membres du BNF , des autorités (DTT) , des organismes de normalisation (AFNOR –UTE) , des organismes notifiés (CERTIFER), ...
- **Mission :**
 - Définir et promouvoir la stratégie et les positions de la profession ferroviaire française pour garantir la prise en compte des intérêts des Industriels et des Exploitants français
- **Commission française miroir du CEN/TC256**
« Railway applications »
- **Maintenance du Capital Normatif Français**



9 – Le BNF et ses contacts



9 – Le BNF et ses contacts



- Un « **Convergent-Divergent** » est une personne , en contact avec le BNF , responsable et (ou) mandatée par son entreprise pour établir et (ou) pour garantir l'établissement et la transmission au BNF d'une position d'entreprise .
- Elle questionne les personnes « en charge de .. », les experts , les départements , les directions ...de façon à :
 - ***déterminer les candidatures** (experts , animateurs ...)
 - ***à établir / manager la synthèse des remarques** (enquêtes..) pour construire la position de son entreprise .

10 - État général des travaux de Normalisation Ferroviaire : actuel



« MECANIQUE »

	mandats	normes inscrites au BP	normes sans N° de WI	normes publiées
TC256	M 024	38		80
	M 275	9		
	M 024/M 275	52	41	
	M 024/M 334*	10	(dt 28 /M334)	
	M 275/M 334*	1		
	M024/M275/M334*	24		
		$\Sigma = 175$		
			$\Sigma = 255$	

* = premières priorités

10 - État général des travaux de Normalisation Ferroviaire : actuel



« ELECTRIQUE »

	travaux en cours	normes publiées
TC 9X	M 024 : 2 M 375 : 11 Autres: 20	M 024 : 37 M 375 : 9 Autres: 38
CEI	5	55
TC 20	1	9
TC 21X	2	3
TOTAL	41	151

$\Sigma = 192$

ETSI	-	11
------	---	----



11 - État général des travaux de Normalisation Ferroviaire : à venir



	SUITES DIRECTIVE INTEROPERAB CONVENTIONIE	SUITES DIRECTIVE TRANSPORT URBAIN	LIBERTIN	MODTRAIN	AUTRES : MODURBAN INTEGRAL
NOMBRE DE NORMES	70 à 80	50 à 100	>40	100	>100
TOTAL			>>400		

12 - État général des travaux de Normalisation Ferroviaire : bilan



NORMES PUBLIEES	240
NORMES EN COURS DE TRAVAUX	215
NORMES A VENIR	400

13 - Prévisions pour les 12 mois à venir :



Normes publiées	25 à 30
Normes ratifiées	25 à 30
Normes en enquête CEN et/ou V.F.	35 à 40

14 – Exemples de problèmes rencontrés sur les 12 derniers mois



- ▶ « Qualifⁿ des entreprises de travaux de voie » .La norme s'applique aux marchés >à 5 ME(>2 souhaité par certains) .
Si panel intervenants plus large : inflexion initiale au sein du WG et/ou inflexion finale en Commⁿ de Normalⁿ
- ▶ « Réception des travaux de voie » . Pb : la norme ne prenait pas en compte les instruments de mesure
Annexe normative devenue informative (action F: experts non compétents vu le « scope » d'origine)
→ révision avec nouvel appel à experts .
- ▶ « Protection contre les incendies dans les véhicules ferroviaires » .De gros débats et un gros travail miroir français ont (eu) pour but de permettre à certains matériels de continuer à circuler , à des matériaux éprouvés de ne pas être rejetés , d'éviter des dispositions constructives obérantes voire aberrantes , aux 7 parties de la norme de devenir un tout cohérent .
- ▶ « Roues moulées » . Éviter que la fourniture de roues moulées , préconisée par un pays , soit appliquée sur certains matériels roulants ou dans certaines conditions d'exploitation , avec des nuances d'acier et des vitesses de circulation contraires à notre expérience et à nos exigences de sécurité .
- ▶ « Bruit » .L'action des experts F a permis de mettre en œuvre une méthodologie de mesurage du bruit qui préserve :
 - les spécificités physiques du monde ferroviaire (interaction forte entre matériels roulants et voie ferrée , règles de sécurité des circulations)
 - une approche raisonnée des stratégies européennes de réduction du bruit des trains à la source , compatible avec les pratiques industrielles françaises (en matière de prod , maint , exploit de mat fer , de pose de voies)
- ▶ « Crash »: précisions à apporter qd aux décélérations acceptées , aux catégories de matériels , à la formule de réduction de la vitesse de collision en fonction de la décélération en freinage .
- ▶ « Graisse de boîtes d'essieux » . Éviter qu'un type de test ne vienne déclarer inapte à l'usage une graisse de roulements de boîtes d'essieux ayant fait ses preuves depuis plus de 10 ans .

15 - Quels enjeux pour les mois à venir ?



- Les STI Interopérabilité GV sont en cours de révision (notamment eu égard à ERTMS (European Rail Traffic Management System))
- Les 4 STI Interopérabilité Rail Conventionnel 1ere priorités ont été soumises à l'adoption formelle par la Commission Européenne ⇒ application 2005 .
- Les 2 STI Interopérabilité Rail Conventionnel « Sécurité en tunnel » et « **accessibilité des personnes à mobilité réduite** » seront disponibles d'ici la fin 2005
- La directive « **Transport Urbain** » est en cours de finalisation .
- Le programme « **LIBERTIN** » est définit ; les autres avancent .
- Fin 2005 , décroissance de l'AEIF et phase transitoire vers l'Agence Ferroviaire Européenne (ERA) qui va , entre autre , reprendre la rédaction des STI
- Poursuite de la mise en place des « Project Team » ; premiers retours d'expérience ; validation de l'atteinte des objectifs

Le BNF et le monde de la Normalisation Ferroviaire (P 1/9)



LE BNF ET LE MONDE DE LA NORMALISATION

Les origines du BNF

- Le Bureau de Normalisation Ferroviaire (BNF), vu l'avis du Conseil d'Administration d'AFNOR, a été agréé par décision interministérielle du 3 novembre 1995.
- Cette création sous forme d'une Association loi 1901 fait suite à une décision conjointe de la SNCF, de la RATP et de la FIF de s'adapter à l'avènement de l'Europe ferroviaire.
- Depuis le 1er Janvier 2001, l'UTP (Union des Transports Publics) et RFF (Réseau Ferré de France) sont venus rejoindre ces membres actifs du BNF.
- Depuis la création du BNF, une gestion très attentive et un dévouement notable de ses membres ont permis de fonctionner avec un budget rigoureux.

Le fonctionnement et les objectifs du BNF

- Le BNF a délégué de l'AFNOR pour traiter des questions relevant du secteur ferroviaire.
- Le fonctionnement du BNF est régi par des statuts – leur article 2 stipule :
"L'Association a pour objet la normalisation, en France, des matériels, équipements, installations et services destinés à être utilisés dans le domaine ferroviaire, et la participation aux travaux de normalisation européenne et internationale.
Elle peut, dans ce but, développer toutes actions susceptibles de faire progresser les techniques ferroviaires et de contribuer à en améliorer la qualité et à en accroître la sécurité.
Des demandes spécifiques dans le domaine de la normalisation ferroviaire française peuvent être assurées par l'Association".
- L'Association est dirigée et administrée par un Comité de Direction.
- L'Assemblée Générale, au moins une fois par an, entend le rapport du Comité de Direction sur l'activité de l'Association et le rapport du Trésorier, approuve les comptes de l'exercice clos, arrête les principaux objectifs de l'exercice suivant, vote le budget correspondant, fixe le montant des cotisations annuelles.

Le BNF et le monde de la Normalisation Ferroviaire (P 2/9)



Situation du BNF dans le monde de la normalisation

Le BNF est acteur dans la normalisation ferroviaire au travers des deux Comités Techniques européens (Technical Committee : TC) :

- **TC 9X** : « Applications Électriques et Électroniques pour le domaine ferroviaire »
Les travaux sont répartis entre l'UTE et le BNF par un protocole définissant le fonctionnement de Commissions Mixtes UTE – BNF, puisque l'UTE a une délégation de l'AFNOR pour traiter de toutes les questions électriques.
- **TC 256** : "Applications Ferroviaires"
Le BNF a totale délégation de la part d'AFNOR.

Le BNF intervient également, en partenariat avec l'UTE, dans les travaux du Comité Technique spécifique ferroviaire CE9 de la CEI.

Le **Joint Programming Committee Rail (JPCR)** est l'instance européenne de coordination entre le TC9X et le TC 256 afin de donner au monde ferroviaire toute sa cohérence. C'est une instance privilégiée de recueil d'informations sur les nombreux et importants événements européens.



Le BNF et le monde de la Normalisation Ferroviaire (P 3/9)



Les grandes lignes du programme de normalisation

- **Le TC 9X gère :**
 - directement les Groupes de Travail (Working Groups : W G) traitant de :
 - équipement électronique, CEM (Compatibilité Electromagnétique), système, surtensions et protections correspondantes, électronique de puissance, performance du système, RAMS (reliability, availability, maintainability, safety), isolation, protection contre le feu.
 - trois sous-comités (SC) :
 - Communications – Signalisation (SC9XA)
 - Matériel roulant (SC9XB)
 - Installations fixes (SC9XC)

- **Le TC 256 gère :**
 - directement les Groupes de Travail traitant de :
 - protection contre le feu, structures, bruit, aérodynamique, confort, air conditionné, chauffage, ventilation, éclairage, interaction véhicule-voie, portes, soudage des véhicules ferroviaires, accouplements, gabarits, dessins techniques, wagons citernes, wagons fret,
 - trois sous-comités :
 - Voie (SC1)
 - Essieux – Bogies (SC2)
 - Freinage (SC3)

Le BNF et le monde de la Normalisation Ferroviaire (P 4/9)



Les présidences et secrétariats des TC et SC ainsi que l'animation des Groupes de Travail européens sont attribués par élection après appel de candidature au niveau du CEN et du CENELEC : le BNF recherche et défend les candidatures françaises. De même le BNF recherche et fait prendre en compte les propositions d'experts pour participer aux travaux des Groupes de Travail européens.

Actuellement, la France détient :

- Le secrétariat et le secrétariat adjoint du CE9 de la CEI.
- Le secrétariat du TC 9X.
- Le secrétariat du TC 9X / SC 9XA.
- L'animation de 6 WG du TC 9X (soit près de 30% du total)
- La présidence du TC 256 / SC3.
- L'animation de 10 WG du TC 256 (soit près de 30% du total)
- La présidence du JPCR.



Le BNF et le monde de la Normalisation Ferroviaire (P 5/9)



Les directives européennes guident et déterminent une grande part du programme de normalisation

- En particulier celles spécifiques au ferroviaire :
 - * La Directive 93/38 « Passation des **Marchés** dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications »
 - * La Directive 96/48 « **Interopérabilité** du système ferroviaire transeuropéen à **grande vitesse** »
 - * La Directive 2001/16 « **Interopérabilité** du système ferroviaire transeuropéen **conventionnel** »
 - * La directive 2002/49 concernant le bruit
 - * La directive relative à la Sécurité Ferroviaire (2004 /49).

- Il y a lieu de souligner tout particulièrement la Directive "**Transports Urbains**" qui est sur le point de paraître.

- Pour terminer, un certain nombre d'autres Directives, plus généralistes, ont un impact sur le domaine ferroviaire :
 - * La Directive "EMC" (Compatibilité Electromagnétique) (89/336)
 - * La Directive "Machine" (98/37 modifiée 98/79)
 - * La Directive "Produits de la Construction" (89/106)

- A partir des directives concernant l'Interopérabilité sont rédigées des Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI) dont l'application précise est définie par des normes européennes, établies par le CEN/CENELEC.

Le BNF et le monde de la Normalisation Ferroviaire (P 6/9)



L'engagement des acteurs se traduira « demain » par une orientation significative vers tout ce qui touche au TRANSPORT URBAIN .

- La première « vague » importante de normes a été déclenchée par la directive « Marché » .
- Puis aujourd'hui , les travaux en cours constituant le deuxième gros flux sont , pour une très grande part , les conséquences des directives « Interopérabilité » , que celle-ci soit liée en premier lieu à la « Grande Vitesse » puis ensuite au ferroviaire dit « Conventionnel » .
- Dans un tout proche avenir , les efforts de normalisation porteront à l'évidence essentiellement sur les « Transports Urbains » , preuve en est la directive à venir traitant de ce domaine ainsi que les programmes tels que LIBERTIN (Light Rail Thematic Network) , MODTRAIN , MODURBAN , INTEGRAIL , etc ...

Le panel des intervenants va ainsi inéluctablement être amené à s'élargir .

Les jours à venir verront donc notamment tous les sujets tels que le feu-fumées , le conditionnement d'air , la géométrie de la voie , le bruit en milieu urbain (environnement , écho) , le crash , la compatibilité électromagnétique , l'accessibilité (personnes à mobilité réduite particulièrement) rester pleinement d'actualité , générant des révisions ou des compléments sur les travaux déjà accomplis et venant s'ajouter à ce troisième gros « paquet » de normes .

Le BNF et le monde de la Normalisation Ferroviaire (P 7/9)



Les grandes classes des documents sont donc :

- * **Directive** : définit des exigences essentielles
 - sécurité
 - fiabilité et disponibilité
 - santé
 - protection de l'environnement
 - compatibilité technique
- * **STI** : pour chaque sous-système elle :
 - précise les exigences essentielles
 - fixe les paramètres fondamentaux
 - détermine les constituants d'interopérabilité
 - indique les modules d'évaluation de la conformité
- * **Norme** : elle peut traiter :
 - d'un produit
 - d'interfaces
 - de méthodes d'essais

Remarque : si une norme est citée dans une S.T.I. elle devient d'application obligatoire .

- Une conséquence majeure : la création de **CERTIFER**, obligation découlant de la Directive Interopérabilité Grande Vitesse, pour la certification de produits, voire de services.
- **Normalisation et Certification** vont de paire puisque le deuxième concept ne peut se concevoir qu'à partir du premier.
- La valeur des **certificats** délivrés par CERTIFER dépend :
 - de la qualité du référentiel
 - du niveau de reconnaissance du référentiel (graduation : spécification, norme nationale, norme européenne)
 - du niveau de reconnaissance de l'organisme de certification

BNF

En conséquence, les normes sont le premier et principal constituant des **référentiels**

Le BNF et le monde de la Normalisation Ferroviaire (P 8/9)



Dans ce paysage, le BNF intervient en :

- Animant la **Commission Générale Ferroviaire (CG Fer)**, déclinaison française du Joint Programming Committee Rail
- Animant la **Commission de Normalisation BNF 100** qui a deux missions essentielles :
 - gestion et maintenance du capital normatif de Normes Françaises (NF F) actuellement existant,
 - déclinaison française du TC 256 et du TC9X (en coopération avec l'UTE) c'est-à-dire principalement :
 - *contribution aux travaux de normalisation, constitution des délégations,
 - *préparation des stratégies, remarques, construction des positions françaises lors des enquêtes liées aux différentes étapes de l'élaboration des normes,
 - *synthèse des avis et transmission officielle des votes français,
 - *pilotage et surveillance de l'établissement des versions françaises des normes, tant au niveau des instances "miroir"françaises qu'à celui des organisations européennes.
- Participant aux réunions européennes, notamment :
 - pléniers des TC ou des SC,
 - réunions de résolutions des commentaires (CRM : Comment Resolution Meeting) au cours desquelles les positions et remarques françaises sont défendues en vue de leur prise en compte dans la rédaction des normes,
 - pléniers du JPCR.
- Agissant au sein du **Comité d'Orientation Stratégique Transport (COS T)** d'AFNOR. Ce Comité assure la gestion collective du Grand Programme de Normalisation Transport notamment en :
 - proposant les orientations stratégiques à court et moyen termes et définissant les positions à suivre pour défendre les intérêts ou le savoir-faire français (d'où l'intérêt d'avoir du personnel issu du secteur ferroviaire et non celui de la seule normalisation),
 - retenant les priorités et les programmes de normalisation proposés par les instances opérationnelles (Commission Générale (CG), Commission de Normalisation (CN) animées par le BNF pour le secteur ferroviaire).



Le BNF et le monde de la Normalisation Ferroviaire (P 9/9)



A ce jour 300 experts ferroviaires français sont impliqués dans la normalisation dont 180 au niveau Européen
240 normes européennes (ou internationales) sont publiées
215 normes sont en cours de travaux
400 normes seront à élaborer dans l'avenir proche

Participer au BNF, c'est donc :

Pouvoir être acteur :

- * en assurant l'animation de Groupe de Travail européen (GT)
- * en ayant un (ou plusieurs) experts dans les GT européens
- * en ayant un (ou plusieurs) experts dans les GT miroirs français
- * en connaissant les projets des documents et en participant aux définitions des stratégies, des politiques, des degrés d'implications, des positions françaises à défendre.

Être acteur c'est par conséquent :

- * être présent sur la scène pour ne pas subir, surtout à un terme qui n'est pas forcément immédiat (conséquences techniques et financières),
- * juger, estimer, préserver ses acquis, ses avances, ses avantages qu'ils soient techniques ou autres, éviter parfois un certain risque de nivellement par le bas,
- * se défendre en influant mais aussi être force de propositions, de promotion de son savoir-faire. (orienter par exemple le programme de normalisation, les objectifs et le domaine de chaque norme).

Glossaire (p 1/2)



- AEIF : Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire
- AFNOR : Association Française de Normalisation
- BNF : Bureau de Normalisation Ferroviaire
- BNEVT : Bureau de Normalisation de la Voirie et des Transports
- BNF 100 : Commission de Normalisation Ferroviaire
- CCS : STI « Contrôle Commande Signalisation »
- CEI : Commission Electrotechnique Internationale
- CEN : Comité Européen de Normalisation
- CENELEC (ou CLC) : Comité Européen de Normalisation Electrotechnique
- CCFE :Communauté des Chemins de Fer Européens
- CG Fer : Commission Générale Ferroviaire
- CGTeC : Commission Générale Télécoms et Communication électronique (pilotage AFNOR)
- CN : Commission de Normalisation
- CRM : Comment Resolution Meeting (Réunion de Résolution des Commentaires)
- DG Tren : Direction Générale Énergie et Transports de la Commission Européenne
- EF : Entreprise Ferroviaire
- ENE : STI « Énergie »



Glossaire (p 2/2)



- ETSI : European Telecommunications Standards Institute
- GT : Groupe de Travail
- GTM : Groupe de Travail Miroir
- GV : Grande Vitesse
- INS : STI « Infrastructure »
- ISO : International Organization for Standardization
- JPCR : Joint Programming Committee Rail (liaison TC 256 + TC 9X + ETSI)
- RST : STI « Rolling Stock » (Matériel Roulant)
- SC : Sub Committee (Sous Comité)
- SCOPE : domaine d'application de la norme (domaine couvert par un sujet de travail)
- S.T.I. : Spécification Technique pour l'Interopérabilité
- TC : Technical Committee (Comité Technique)
- TC 256 : Comité Technique « Applications Ferroviaires » (pour tout ce qui n'est pas électrique)
- TC 9X : Comité Technique « Applications Ferroviaires » (pour tout ce qui est électrique)
- UIC : Union Internationale des Chemins de Fer
- UITP : Union Internationale des Transports Publics
- UNIFE : Union des Industries Ferroviaires Européennes
- UTE : Union technique de l'Électricité et de la Communication
- WG : Working Group (Groupe de Travail)
- WI : Work Item (Sujet de Travail)
- ERA : European Railway Agency