

Des démarches concrètes qui ont évolué depuis plus d'un siècle

Standardiser via la normalisation : une démarche ancienne et toujours d'actualité

Dès les années 1890, « *diverses circulaires révèlent la pression efficace de la jeune Chambre syndicale auprès des ministères des Travaux Publics, en matière notamment de normalisation.*»

En mai 1901, est même instituée une commission « *chargée de codifier les cahiers du matériel roulant des chemins de fer et d'unifier les types de matériel.*»

Et même si les habitudes ont la vie dure, la Chambre syndicale persévère. En février 1919, alors que la reconstruction du pays se met en marche, la Chambre syndicale et les réseaux signent un accord afin de supprimer l'irrégularité des dates de passation de commandes.

« *Les administrations des chemins de fer s'engagent à faire simultanément leurs commandes autant que possible au début de chaque année.*»

La Création de l'OCEM, le 21 août 1919, un bureau d'études commun aux compagnies : l'Office Central d'Etudes du Matériel, est une nouvelle étape dans la standardisation des matériels roulants. La création de la SNCF, en 1937, participera pleinement à cette démarche, l'EPIC s'engageant dans une politique volontaire d'unification des types de matériel roulant ainsi que de valorisation des innovations du secteur.

La création du **Bureau de Normalisation Ferroviaire**, en 1994, à l'initiative de la SNCF, et au sein duquel le rôle des industriels s'est accru au fil des années, participe dorénavant pleinement à l'élaboration de normes européennes du secteur.

Valoriser le savoir faire des industriels du ferroviaire à l'international

La FIF dès les années 60 mène une action de promotion du savoir faire des industriels du secteur avec une présence institutionnelle forte et fréquente sur les salons ferroviaires nationaux et étrangers. L'eupéanisation, voire la mondialisation, du secteur a profondément modifié cette action qui désormais s'inscrit davantage dans un **rôle d'appui de ses membres à l'international** par le biais de l'organisation de séminaires bilatéraux

Le cadre juridique du secteur ferroviaire a profondément évolué au cours de la décennie des années 90 avec, au plan européen, la parution de nombreuses **directives européennes** et l'adoption de nombreux **accords ferroviaires** et au plan national la **création de RFF** (1997), le nouveau rôle des **Régions comme Autorité Organisatrice des Transports** depuis 2002, le rôle accru des **agglomérations** avec le retour en force du tramway, qui posent les bases du système ferroviaire actuel.

Les actions et missions de la FIF ont se sont fortement densifiées et diversifiées. S'ajoutent désormais :

- un rôle de balisage et d'orientation de ses membres dans le domaine de l'harmonisation technique européenne, y compris les volets de R&D, avec, corrélativement, un rôle d'interfaçage avec les instances européennes, en particulier l'UNIFE, et une coopération indispensable avec les autres fédérations nationales,

- un rôle de soutien à un dialogue renforcé au sein de la filière ferroviaire afin d'aider à la rendre plus compétitive (philosophie contractuelle, établissement de nouveaux référentiels, retour d'expérience et management des connaissances,...).

