



ACTUALITES

N°120 - 10 AVRIL 1989

Jacques CALVET : "LA NORMALISATION NE DOIT PAS ÊTRE CONSIDÉRÉE COMME UN ART MINEUR ET UNE PERTE DE TEMPS"

L'IMPORTANCE ACTUELLE DES NORMES TECHNIQUES DANS L'AUTOMOBILE

L'automobile est un produit très réglementé, soumis à "réception" et, dans le cadre international de l'élimination des entraves techniques aux échanges, elle a fait l'objet du plus grand nombre de directives d'harmonisation.

Mais à côté de cette réglementation, existent des "normes" techniques, c'est-à-dire des spécifications techniques destinées à une application répétée ou continue, mais qui, à la différence de la réglementation, ne sont pas obligatoires.

L'objet de ces normes est essentiellement, pour l'automobile:

- **d'harmoniser les dimensions de composants élémentaires** (connexions, raccords électriques, hydrauliques ou pneumatiques, segments de pistons...) **ou de composants plus complexes** (porte-injecteurs, filtres à l'huile, pivots d'attelage...) ;
- et de **définir des procédures d'essai harmonisées**, souvent reprises ensuite dans les réglementations nationales ou internationales.

Bien que l'observation des normes ne soit pas obligatoire, **il est de la pratique quotidienne des bureaux d'études de s'y conformer**. En effet, leur non-application bien que possible entraîne, dans la pratique, des difficultés de tous ordres, notamment, avec les équipementiers.

L'apparition d'une nouvelle norme peut ainsi conduire à des dépenses importantes en modifications de pièces ; l'on s'aperçoit alors, mais trop tard, que **la mise en conformité d'un produit à une norme coûte toujours plus cher que d'avoir fait adopter sa propre norme** grâce à une participation suivie et active aux commissions de normalisation.

Des approches différentes dans l'élaboration des normes

Cela est d'autant plus vrai que les approches concernant l'élaboration des normes sont différentes suivant les mentalités industrielles propres à chaque pays :

- **l'approche française** est cartésienne, du type de "l'analyse de la valeur" : elle ne se préoccupe pas tant des produits existants que de la fonction à satisfaire. Cette approche ne fige pas la technique et ne privilégie, en principe, aucun produit.

- **l'approche allemande** est pragmatique : elle sélectionne un produit et détermine des procédures d'essais autour de ce produit, dont elle privilégie les points forts et minimise les points faibles. Ainsi, la technique est figée, la promotion du produit retenu est facilitée voire organisée.

Dans la pratique, les normes se font toujours contre ceux qui ne participent pas à leur élaboration.

LES NORMES ET LE FUTUR GRAND MARCHÉ EUROPÉEN

Parmi les moyens retenus par la Commission Européenne, et ratifiés par le Conseil des Ministres, pour la mise en place du grand marché intérieur, **un rôle primordial a été dévolu à la normalisation.**

Deux points importants sont à retenir :

- la **conformité aux normes** devient **une condition essentielle** de l'acceptation d'une offre dans les marchés publics;

- la **non-conformité** à une norme existante **constitue un élément à charge pour le producteur** dans le cas d'un litige relevant de la directive sur la responsabilité civile du fait des produits, même si le produit incriminé est conforme aux réglementations en vigueur.

Jusqu'à ces dernières années l'élaboration des normes était principalement le fait de deux instances.

- Les normes purement **nationales** étaient préparées par le Bureau de Normalisation de l'Automobile (BNA), et la procédure finale d'homologation était assurée par l'AFNOR.

- Les normes **internationales**, ISO essentiellement, étaient et sont encore élaborées par le Comité Technique numéro 22 "véhicules routiers" (TC 22) de l'ISO, dont la France assume le secrétariat (AFNOR) et la présidence. Le TC 22 compte 24 Sous-Comités, responsables chacun d'un domaine d'activité déterminé. Les Sous-Comités comportent plusieurs Groupes de Travail. La France assure le secrétariat de 7 Sous-Comités et 19 groupes de travail.

Un nouvel organisme international: le Comité Européen de Normalisation (CEN)

La Commission des Communautés Européennes a réussi à imposer un autre organisme international à la démesure de ses ambitions : le **Comité Européen de Normalisation (CEN)**.

102 Comités Techniques et 1000 groupes de travail

Ce Comité **regroupe onze des douze pays de la C.E.E.** (le Luxembourg n'est pas membre) et cinq (Suède, Suisse, Autriche, Finlande, Norvège) des six pays de l'AELE. Il prend actuellement une importance croissante : 102 Comités Techniques ont été créés et 1000 groupes de travail. 20% seulement sont assurés par des secrétariats français contre 40% par des secrétariats allemands. **Il est prévu que 600 à 1000 normes seront à établir avec un Secrétariat Central de 35 personnes.**

Le CEN ne comporte pas de Comité Technique "Automobile" et n'a donc pas encore établi de norme concernant exclusivement l'automobile. Il a cependant travaillé sur les carburants et les appareils à pression (réservoirs d'air comprimé pour les véhicules à freinage pneumatique).

Il faut savoir que :

- **les normes CEN sont obligatoirement reprises dans la collection nationale de normes des pays membres** et qu'elles se substituent, le cas échéant, aux normes nationales préexistantes traitant du même sujet.
- une procédure simplifiée, permet de **transformer les normes ISO en normes CEN.**

LES CONSÉQUENCES AU NIVEAU NATIONAL

Compte tenu de l'augmentation de la charge de travail que représente pour elle la montée en régime du CEN, et des directives que lui a données le Conseil Supérieur de la Normalisation, l'AFNOR a décidé, dans la mesure où existe dans un secteur donné un Bureau de Normalisation, de demander à ce dernier de **reprendre l'ensemble des travaux de normalisation le concernant.** C'est ainsi que l'AFNOR a demandé récemment au BNA d'examiner la possibilité de prendre en charge dès 1989/90 certaines activités de suivi des travaux ISO qu'elle assume présentement. Si l'on considère que **le BNA sera effectivement amené à reprendre les responsabilités qui sont jusqu'à présent celles de l'AFNOR,** il ne pourra plus assurer pleinement la représentation de l'industrie française. Il sera donc, plus encore qu'aujourd'hui, **nécessaire que des représentants de l'industrie participent activement et de façon régulière aux réunions internationales.**

Le rôle du BNA dans le nouveau schéma

En Allemagne, la normalisation automobile est entièrement assurée par un organisme équivalent au BNA, à savoir la FAKRA qui

est installée dans les mêmes locaux que le VDA. Le BNA aurait donc, dans le nouveau schéma, un rôle comparable à celui de la FAKRA, qui, on le sait, est fortement soutenue et assistée dans son activité par l'industrie allemande, laquelle envoie très systématiquement des experts aux réunions internationales, donnant ainsi à sa délégation un poids incontestable.

L'URGENCE DE L'ACTION DU GROUPE

L'absence fréquente de spécialistes français aux réunions de normalisation face aux puissantes délégations allemandes a été trop souvent constatée. Cette attitude de la chaise vide ne peut conduire qu'à imposer les normes DIN comme futures normes européennes. Par rapport à une forte délégation, une délégation légère se trouve bien entendu en position d'infériorité.

Cette situation préjudiciable doit cesser.

La normalisation tend de plus en plus à représenter les règles de l'art et à inciter les constructeurs à une obligation de résultat vis-à-vis des consommateurs.

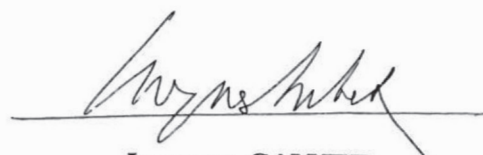
La contribution de l'Industrie est essentielle et indispensable puisque c'est elle qui dispose de la connaissance, de l'expertise technique, et qui, en outre, est la principale utilisatrice des normes.

Il ne serait pas compatible avec notre ambition de devenir dans quelques années le premier groupe européen, de devoir subir la loi des concurrents étrangers par le biais des organismes de normalisation et de devoir remettre en cause nos propres méthodes de conception de nos produits ou procéder à des modifications coûteuses.

Il faut donc répondre de façon active aux demandes de participation aux différentes réunions et commissions, du BNA, de l'ISO et du CEN, qui sont transmises par les structures de PSA Etudes et Recherches qui en sont en charge. **Ces structures**, volontairement très légères, **doivent être épaulées et appuyées par les spécialistes de notre groupe** qui doivent s'organiser pour dégager les disponibilités nécessaires.

Le rôle des responsables à tous les niveaux hiérarchiques

J'attache donc **la plus grande importance personnelle** à ce qu'à tous les niveaux hiérarchiques, et quelles que soient l'urgence et la pression des problèmes quotidiens, les responsables soient **conscients de l'importance des actions de normalisation** et dégagent le temps nécessaire à une bonne représentation de notre groupe. Un compte rendu annuel me sera adressé par PSA Etudes et Recherches sur l'action en ce sens de toutes nos Directions concernées et j'en tirerai les conséquences.



Jacques CALVET