



Rôle de la normalisation en construction routière

Spécifications techniques et innovation

La construction routière est un secteur par excellence où des fonds publics sont utilisés pour la réalisation de travaux. Les entrepreneurs et les maîtres d'ouvrage doivent respecter les règles de la législation des marchés publics lors de la publication et de l'attribution de marchés et lors de l'exécution des travaux (Arrêté royal établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et des concessions de travaux publics, 2013 ; Arrêté royal relatif à la passation des marchés publics dans les secteurs classiques, 2017 ; Loi relative aux marchés publics, 2016).

L'article 53 de la Loi relative aux marchés publics, 2016 (LMP) indique comment les pouvoirs adjudicateurs doivent formuler les exigences relatives aux travaux à réaliser dans les documents de marché. Sauf dans des cas exceptionnels, ces exigences doivent être formulées de manière générale comme des exigences fonctionnelles ou performantielles, comme référence à des normes existantes ou à des documents techniques similaires, ou comme un mélange de ces éléments. Un maître d'ouvrage qui choisit de formuler ses souhaits d'une certaine manière devrait également tenir compte des offres qui décrivent les solutions d'une manière alternative.

La grande majorité des normes relatives à la construction routière sont désormais des normes européennes. Lors de l'élaboration de ces normes, on s'efforce, dans la mesure du possible, d'adopter une approche fondée sur les performances (European Committee for Standardization & European Committee for Electrotechnical Standardization, 2022).

Les dispositions relatives à la production, à la conception, à la mise en œuvre, à l'utilisation de matériaux spécifiques, à des descriptions détaillées, etc. sont évitées dans la mesure du possible au profit de caractéristiques pertinentes du résultat final. L'approche basée sur les

performances doit laisser un maximum de liberté à de nouvelles méthodes de production et à des solutions innovantes.

Par définition, les normes sont des documents volontaires (Règlement (UE) n° 1025/2012, 2012). Ce n'est qu'en faisant référence aux normes à partir d'autres documents que leur utilisation peut devenir obligatoire. Il y a peu de législation en Belgique qui fait référence aux normes. Toutefois, la loi relative aux marchés publics fait des normes une partie importante des documents de marché contractuels - contraignants pour les travaux.

Le CRR en tant qu'opérateur sectoriel

Le CRR est reconnu comme opérateur sectoriel pour le CEN/TC226 (Équipements de la route), le CEN/TC227 (Matériaux pour la construction routière) et, en coopération avec le CSTC, le CEN/TC396 (Terrassements). Les normes de produit pour les équipements de la route (dispositifs de retenue, écrans antibruit, signalisation verticale, etc.) sont majoritairement indépendantes de la technologie et sont applicables à des produits fabriqués dans différents matériaux. Par définition, les normes relatives aux matériaux utilisés en construction routière (mélanges bitumineux, traitements de surface, revêtements en béton) ne sont applicables qu'à certains matériaux. L'approche basée sur les performances implique dans ces cas que l'accent est mis sur les caractéristiques pertinentes de la surface mise en œuvre.

Par conséquent, si les documents de marché pour un appel d'offres optent pour des exigences fonctionnelles ou performantielles, cela signifie souvent qu'il est fait référence à des normes afin de décrire ces exigences fonctionnelles ou performantielles de manière objective et d'ensuite pouvoir les évaluer. Ainsi, les deux voies ostensiblement envisagées par la LMP signifient souvent, dans la pratique, une référence aux normes européennes et nationales existantes ou à d'autres spécifications techniques.

Cahiers des charges types

En Belgique, les exigences relatives aux matériaux et techniques couramment utilisés en construction routière sont rassemblées dans des cahiers des charges types (Bruxelles Mobilité, 2016 ; Service Public de Wallonie, Qualité et Construction, 2021 ; Vlaamse Overheid, Agentschap Wegen en Verkeer, 2021). Pour les maîtres d'ouvrage, ces dispositions types évitent un grand travail de rédaction lors de l'élaboration d'un cahier des charges. Pour les soumissionnaires, elles offrent l'avantage de la transparence. Il se peut que ces dispositions types aient contribué au développement de la certification volontaire pour de nombreux produits de construction (routière).

Par défaut, les trois gestionnaires routiers régionaux se réfèrent à ces cahiers des charges types pour leurs marchés. En outre, leur utilisation est également fortement encouragée auprès des autorités locales et d'autres maîtres d'ouvrage (semi-)publics qui réalisent les travaux décrits dans ces cahiers des charges types.

Conformément à la réglementation sur les marchés publics, ces cahiers des charges types font largement référence aux normes existantes¹. Ces normes étant conçues pour être appliquées dans tous les États membres de l'Europe (et parfois même hors Europe), les choix et les ajouts sur mesure en vigueur en Belgique sont insurmontables. De nombreuses références à des normes sont ainsi complétées par des choix dans les options prévues par ces normes ou des compléments pour des aspects non prévus par la norme (par exemple, liés à la résistance à l'exposition aux facteurs environnementaux). Il n'est pas rare que ces ajouts soient regroupés dans des normes ou des Prescriptions Techniques (PTV) spécifiquement belges (Loi relative aux marchés publics, 2016, art. 54).

Innovation

Dans le domaine de la construction routière, les cahiers des charges font largement référence aux cahiers des charges types et aux normes pour les exigences posées aux produits et techniques couramment utilisés. Ces cahiers des charges types offrent, entre autres, une plus grande transparence aux soumissionnaires potentiels. Toutefois, l'utilisation de cahiers des charges types et la référence à des normes et à des dispositions complémentaires sont parfois perçues comme un obstacle à la bonne application de solutions innovantes dans les marchés publics (en l'occurrence pour les produits et techniques prévus dans ces cahiers des charges types) (Vlaamse Overheid, 2015). Toutefois, les pouvoirs adjudicateurs ont toujours la possibilité de s'écarter des dispositions prévues dans les cahiers des charges types par le biais du cahier spécial des charges. Les projets pilotes réussis avec de nouveaux produits ou techniques et la recherche permettent d'adapter les prescriptions afin que ces nouvelles solutions, après avoir démontré leur efficacité, puissent être ajoutées aux cahiers des charges types et également appliquées plus largement lors de travaux routiers.

Les démarches d'innovation peuvent permettre aux entreprises de s'aménager et continuellement renouveler un avantage concurrentiel, en contribuant et en s'appropriant au mieux les progrès techniques. Les projets d'innovation doivent pouvoir reposer sur une R&D solide, mais également sur une démarche active de préparation au changement, laquelle nécessite d'impliquer les parties prenantes pertinentes autour de la recherche, des projets expérimentaux et des projets de démonstration. L'action du CRR s'inscrit pleinement dans cette dynamique.

En effet, si le CRR contribue activement à l'évolution des techniques, normes et pratiques par le biais de recherches à portée collective, il participe également à des recherches à finalité industrielle initiées par une ou des entreprises individuelles. Ce type de recherche couvre une gamme de «maturité technologique» allant de l'évaluation de faisabilité d'un concept ou d'une technologie, à l'industrialisation pleinement testée, validée et qualifiée.

¹ Les cahiers des charges types régionaux font chacun référence à plus de 750 normes différentes, principalement belges et européennes.

Marchés publics innovants

La loi relative aux marchés publics, 2016 (transposition de la directive européenne 2014/24/CE, 2014) contient des instruments qui permettent des adjudications innovantes. Selon la nature et la complexité de la solution recherchée, ces procédures d'appel d'offres permettent d'aboutir à la solution la plus appropriée. Le programme Mobilidata (www.mobilidata.be) du Gouvernement flamand a utilisé le dialogue compétitif pour la partie sur les régulateurs de trafic intelligents. Pour le projet «Met Argus de baan op» (<https://www.innovatieveoverheidsopdrachten.be/projecten/met-argus-de-baan-op>) sur l'utilisation, entre autres, de *floating car data* (données de véhicule traceur) sur les voitures comme source de données pour l'*asset management*, l'AWV recherche la forme d'appel d'offres la plus appropriée avec le soutien du programme «Innovatieve Overheidsopdrachten».

Bien que l'approche basée sur les performances pour l'établissement de normes vise également l'innovation, une étude récente de la VUB montre que l'on peut douter que cet objectif sera effectivement atteint (Buts et al., 2020). La vérité se situe probablement au milieu. Les normes de produit qui parviennent à étendre cette approche basée sur les performances permettent peut-être davantage d'innovation que les normes de matériaux qui, par définition, se limitent à un matériau spécifique avec ses caractéristiques et ses méthodes d'évaluation adaptées.

Néanmoins, les normes ont leur utilité pour évaluer les innovations de manière objective et en fonction des attentes du marché. Les méthodes d'essai normalisées permettent de confronter les caractéristiques des nouvelles solutions aux attentes des maîtres d'ouvrage et de les positionner par rapport aux solutions existantes.

NBN

Le Bureau de Normalisation (NBN) est responsable de l'élaboration et de la commercialisation des normes en Belgique. De surcroît, le NBN organise également des formations sur l'utilisation des normes de gestion.

Il offre aux organisations un accès aux connaissances contenues dans les normes. Via myNBN, le portail de normes en ligne, les entreprises peuvent accéder à leur collection de normes de manière simple et dans le respect des droits d'auteur.

Vous avez envie d'en savoir plus? www.nbn.be



Kris Redant

E k.redant@brrc.be

T +32 10 23 65 38

Bibliographie

Arrêté royal établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et des concessions de travaux publics. (2013, janvier 14). https://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2013/02/14_1.pdf#Page2

Arrêté royal relatif à la passation des marchés publics dans les secteurs classiques. (2017, avril 18). https://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2017/05/09_1.pdf#Page9

Bruxelles Mobilité. (2016). CCT 2015: *Cahier des charges type relatif aux voiries en Région de Bruxelles-Capitale*. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/cct2015fr.pdf>

Buts, C., Doms, M., Soyeur, F., Van Droogenbroeck, E. & Willems. K. (2020). *The impact of standards on the Belgian economy*. Vrije Universiteit Brussel.

Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE). *Journal officiel de l'Union européenne*, L94, 65-242. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0024&from=FR>

European Committee for Standardization & European Committee for Electrotechnical Standardization. (2022). *Internal regulations. Part 3: Principles and rules for the structure and drafting of CEN and CENELEC documents (ISO/IEC Directives Part 2: 2021, modified)*. https://boss.cen.eu/media/BOSS%20CENELEC/ref/ir3_e.pdf

Loi relative aux marchés publics. (2016, juin 17). https://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2016/07/14_1.pdf#Page53

Règlement (UE) N° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE, 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE). (2012). *Journal officiel de l'Union européenne*, L316, 12-33. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012R1025&from=FR>

Service Public de Wallonie, Qualité & Construction. (2021). *Cahier des charges type Qualiroutes (Version 2021 consolidée [et ses adaptations ultérieures])*. http://qc.spw.wallonie.be/fr/qualiroutes/frame.jsp?index_cctquali.html

Vlaamse Overheid. (2015, mars 12). Initiatief "overheidsopdrachten voor innovatie" (Nota aan het Voorzitterscollege No. VC/15/12.03/DOC008). https://www.ewi-vlaanderen.be/sites/default/files/nota_algemeen_vzc_12.03.2015_doc008.pdf

Vlaamse Overheid, Agentschap Wegen en Verkeer. (2021). *Standaardbestek 250 voor de wegenbouw (Version 4.1a)*. <https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/standaardbestek>