

La lettre

N°4 - février 2013

de l'ascquer

association pour la
certification et la qualification
des équipements de la route

DOSSIER SPÉCIAL 20 ANS



Édito



La manifestation organisée par l'ASCQUER à l'occasion du vingtième anniversaire de sa création a été un succès. Vous avez été nombreux à nous le dire et vos remerciements sont des encouragements pour l'avenir. Un succès qui renforce ma fierté de reprendre le flambeau d'Yves Robichon et l'enthousiasme de poursuivre la stratégie initiée avec toute l'équipe de l'ASCQUER.

L'ASCQUER a été conçue avec le statut d'une association de type Loi 1901 tout en étant une entreprise à qui sont assignés des objectifs de performance. D'un point de vue entrepreneurial, le passage de la certification NF à la certification CE élargit le marché de l'ASCQUER. Clairement, sa stratégie sera de rechercher à satisfaire des clients européens, comme elle a su séduire ses partenaires hexagonaux, pour atteindre ses objectifs annuels de chiffre d'affaires. Cette stratégie contribuera aussi à poursuivre notre veille technique et commerciale au bénéfice de ses adhérents.

Comme toute entreprise, l'ASCQUER devra veiller à maintenir l'excellence de ses compétences et de ses performances. Or, l'ASCQUER s'appuie sur deux sous-traitants historiques, l'IFSTTAR (ex-LCPC) et plus globalement le réseau scientifique et technique (RST) du ministère de l'écologie et du développement durable. Ce RST sera réorganisé au 1^{er} janvier 2014 dans un établissement

public administratif regroupant les 8 CETE, le SETRA, le CERTU et le CETMEF. Nous mesurons donc tout l'enjeu de préservation des compétences et des moyens dans ce futur établissement et de continuité des modes actuels de partenariats scientifiques et techniques, entre les trois entités que sont l'ASCQUER, l'IFSTTAR et le futur établissement. L'ASCQUER poursuivra une stratégie de partenariat privilégié avec ces interlocuteurs historiques, pour rester parmi les parties prenantes de l'élaboration de leurs objectifs stratégiques.

Association offrant un cadre d'échanges entre partenaires, l'ASCQUER doit plus que jamais, dans cette période de transformations, favoriser les rencontres notamment sous forme de journées d'information. En 2013, nous devons renouveler ces journées sur les enjeux du marquage CE des panneaux de signalisation verticale et sur ceux des dispositifs de retenue routiers. L'ASCQUER, qui est devenue membre de l'IDRRIM, devra porter les enjeux des équipements de la route dans le cadre de cet Institut qui organise le partenariat technique de la communauté routière et prône une doctrine technique partagée.

En ce début d'année 2013, je forme le vœu que chacun d'entre vous atteigne ses propres objectifs afin de favoriser la réussite collective de cette stratégie que l'ASCQUER porte au bénéfice de la communauté qu'elle représente.

Michel Labrousse
Président de l'ASCQUER

Entretien avec Daniel Bursaux, directeur général de la DGITM
(Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer)

« L'ASCQUER est au centre de la communauté technique qui relève les défis de sécurité routière »



En quoi le rôle de l'ASCQUER depuis 20 ans vous paraît-il important ?

Cet anniversaire offre l'occasion de mesurer le chemin parcouru par cette association depuis plus de 20 ans et de retracer le passage d'un système très franco-français à des procédures plus européennes pour le marché des équipements.

Si cette transition est, aujourd'hui, assise sur des fondements solides, il n'en est pas moins nécessaire de mettre en perspective les efforts qui doivent encore être déployés pour garantir à nos routes un haut niveau de qualité et de sécurité conforme à leur usage et leur utilisation.

Ceci est d'autant plus vrai, et d'autant plus important, que la route est l'infrastructure sur laquelle s'effectue plus de 85 % des échanges sur le territoire que ce soit en matière de voyageurs ou de marchandises. Je voudrais revenir sur l'enjeu prioritaire qui justifie l'attention toute particulière à la conception des projets d'équipement de la route et à la maîtrise de la qualité des produits. L'infrastructure routière est partie intégrante du triptyque « sécurité routière/ conducteur/véhicule ».

Aujourd'hui, les efforts qui ont été effectués par le Gouvernement pour faire évoluer le comportement des conducteurs portent largement leurs fruits. Moins médiatiques, ceux qui ont été faits sur les infrastructures, n'en sont pas moins continus et remarquables tant pour la conception des nouvelles infrastructures que pour la gestion et l'amélioration de l'existant.

En particulier la Directive européenne portant sur la sécurité des infrastructures, et désormais transposée dans le droit français, qui instaure des audits à toutes les étapes d'un projet depuis le stade des

études d'opportunités jusqu'aux phases postérieures à la mise en service. Ces efforts se traduisent par des exigences sur les équipements que ce soit dans leur conception ou leur implantation mais également sur la qualité des produits.

Cette dernière serait-elle dès lors l'enjeu majeur des équipements de la route ?

Les équipements remplissent des fonctions essentielles de guidage, d'information, d'alerte, de prescription, de protection. Ils participent de toute évidence à la compréhension de la route par l'utilisateur et conditionnent en partie son comportement. La qualité est donc essentielle pour que ces fonctions soient bien assurées et ceci de façon pérenne. C'est un enjeu essentiel de sécurité routière.

Cette qualité fait également partie du patrimoine technique français. Un patrimoine qui a évolué grâce aux expertises partagées par les trois partenaires de l'ASCQUER, le réseau technique de l'administration, les fabricants et les maîtres d'ouvrage.

Les premières évolutions ont eu lieu au travers des homologations délivrées dans les années 80 par le SETRA. Sont venus ensuite le marquage NF au début des années 90, avec la création de l'ASCQUER en 1992, puis la réglementation nationale sur les équipements de la route et, ce qui s'impose à nous désormais, les normes européennes et le marquage CE.

Si jusqu'à présent, et avant le marquage CE, la qualité des équipements de la route était une responsabilité très franco-française, aujourd'hui nous travaillons, et devons le faire, avec nos partenaires européens. Mais nos objectifs et nos grandes orientations doivent rester les mêmes. Il s'agit de continuer à équiper nos routes avec des produits ayant le niveau requis de qualité et adaptés à toutes les situations.

Dans cette perspective, quels seraient les meilleurs vecteurs d'actions ?

Les efforts engagés dans la normalisation européenne doivent se poursuivre en veillant à une bonne coordination de toutes les parties prenantes et à la défense des

positions communes.

Il importe que l'État régulateur, que je représente, adapte la réglementation pour fixer des niveaux de performance en fonction des natures de route.

Il convient également que ces exigences se traduisent, si nécessaire, par un marquage NF. La compétence des organismes chargés du marquage CE, l'ASCQUER pour la France, doit être forte et assurée pour garantir le sérieux des procédures de marquage.

Enfin, l'ensemble de la communauté technique, « les sachants », doit former et assister les gestionnaires dans leur politique et dans leurs procédures d'achat.

Avec la Directive produits de construction, et sa traduction dans le système normatif européen, se sont non seulement les procédures d'achat et de contrôle des produits qui sont simplifiées mais également le franchissement des frontières par les produits. L'ouverture du marché européen est aujourd'hui une donnée qu'il nous faut intégrer en ayant à l'esprit que nous nous devons d'être les meilleurs. Les entreprises et fabricants doivent faire valoir leur expérience et leurs compétences. Ils doivent disposer de gammes larges de produits adaptées à tous les types de route. Ces atouts conditionnent leur positionnement sur le marché français et européen et ont ainsi une incidence sur l'évolution de la qualité des équipements.

La normalisation européenne, qui élargit la spécification des performances, devrait favoriser l'émergence d'innovations au bénéfice de tous. Bien sûr au bénéfice des entreprises pour garantir leur positionnement sur un marché qui deviendra de plus en plus concurrentiel ; au bénéfice des maîtres d'ouvrage ; et au final de l'utilisateur, avec le développement de produits de qualité qui assurent de plus en plus la sécurité au plus juste coût.

Tous ces défis de la sécurité jusqu'à l'élargissement du marché doivent être relevés par une communauté technique au centre de laquelle l'ASCQUER, avec les industriels et le RST, doit continuer à fédérer des compétences et des actions. C'est la tâche à laquelle Michel Labrousse, nouveau président de l'ASCQUER, doit s'atteler.

« L'ASCQUER : 20 ans d'esprit de partenariat »



Pouvez-vous nous retracer les grandes étapes qui ont fait de l'ASCQUER ce qu'elle est aujourd'hui ?

C'est dans un esprit très visionnaire qu'il y a un peu plus de vingt ans, la DSCR, les industriels du SER, le SETRA et l'AFNOR inventaient ensemble un système de gestion de la qualité pour les équipements de la route, en s'appuyant sur la marque NF. C'est ainsi que fut créée le 15 décembre 1992, l'ASCQUER, une association fédérant les trois collèges parties prenantes : industriels, maîtres d'ouvrages routiers et réseau scientifique et technique de l'État, avec pour objectif la qualification des équipements de sécurité, de signalisation et d'exploitation de la route, dans un esprit de partenariat.

Le Conseil d'administration, sous la première présidence de Bernard Durand, estimant qu'il est sage de confier la présidence de l'association au directeur adjoint de la DSCR, ceux-ci se succéderont à cette responsabilité : Anne Bernard-Gelli en 1996, Jean-Gérard Koenig en 1999 et moi-même en 2000.

Dès 1993, l'ASCQUER reçoit le mandat de l'AFNOR lui permettant de délivrer la marque NF pour les équipements de la route.

Pendant les premières années de son existence, l'ASCQUER contracte avec le SETRA qui assure d'une part, les tâches de secrétariat de l'association et d'autre part, la gestion des dossiers déposés pour la marque NF. La majeure partie des essais et des audits est réalisée par le réseau des Laboratoires régionaux de l'Équipement et le LCPC.

En 2003, le SETRA n'étant plus en mesure de poursuivre ce partenariat, l'ASCQUER se dote de ses propres locaux à Cachan, avec un délégué général, Philippe Jérôme puis Gérard Dechaumet et aujourd'hui, une secrétaire-comptable et deux ingénieurs-certificateurs.

En 2005 l'AFNOR, après audit de nos nouvelles conditions de fonctionnement, mandate à nouveau l'Association pour délivrer la marque NF. L'ASCQUER obtiendra aussi l'accréditation COFRAQ en juin 2007, ce qui lui permettra d'être notifiée par l'État français pour délivrer le marquage CE qui entre progressivement dans le champ européen. C'est ainsi que nous aurons le plaisir de délivrer officiellement nos premiers certificats sur les PMV en septembre 2007.

Qu'est-ce que le marquage CE a impliqué pour l'Association ?

L'arrivée du marquage CE constitue une évolution importante pour l'ASCQUER qui, à cette occasion ajoute à son acronyme le « C » de certification en Décembre 2009. Nous avons entièrement repensé nos procédures, réadapté notre fonctionnement, établi de nouveaux barèmes. Avec la marque NF, l'ASCQUER disposait d'un monopole. Avec le marquage CE, elle entre en concurrence avec d'autres organismes européens notifiés par leurs États. L'ASCQUER avait une tradition de compétence, de sérieux, d'objectivité,

d'impartialité héritée du SETRA, elle doit désormais être en plus compétitive, réactive et à l'écoute de ses clients : en deux mots, meilleures que ses concurrents !

Aujourd'hui, nos résultats démontrent que, sans forcément être les meilleurs, nous sommes dans le peloton de tête des organismes certificateurs et notre réactivité constitue un avantage face à nos concurrents de taille supérieure mais souvent moins proches de leurs clients.

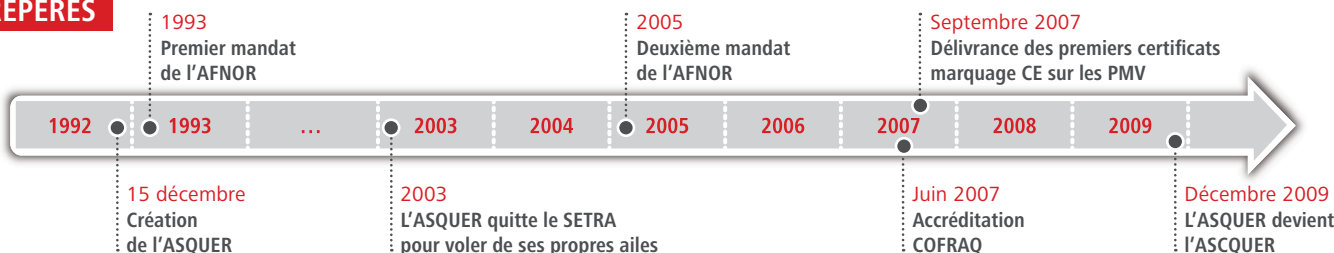
Comment entrevoyez-vous l'avenir de l'ASCQUER ?

L'ASCQUER est une association dynamique qui dispose de tous les atouts pour poursuivre et accroître ses activités. Sa réputation est excellente en France comme à l'étranger. Elle dispose de personnels compétents, d'un réseau de prestataires de qualité, notamment grâce à ses liens avec l'IFSTTAR et les CETE, d'un site d'essai routier pour la signalisation horizontale à la pointe de la technologie et bien sûr de la confiance de l'État, de l'AFNOR, de ses clients et partenaires.

Il lui reste cependant un défi important à relever. En dehors de la délivrance de la marque NF et de la certification CE, elle se doit de développer et de mieux faire connaître ces labels de qualité auprès des maîtres d'ouvrages routiers, de favoriser l'innovation et bien entendu de continuer à entretenir les liens entre les différentes composantes de la communauté des équipements de la route, je pense en particulier aux maîtres d'ouvrages routiers, État, Sociétés d'Autoroutes, Département, Communes.

Son nouveau président, Michel Labrousse, saura, j'en suis convaincu, continuer, avec le soutien du Conseil d'Administration, sur cette voie de la réussite.

REPÈRES



Marquage CE : Quels apports à la sécurité routière ?

Fidèle à sa vocation d'information et d'échanges entre experts, l'ASCQUER organisait, dans le cadre de la célébration de ses 20 ans, une table ronde dont la première thématique fut consacrée à une large réflexion sur les apports du marquage CE à la sécurité routière.

L'avènement du marquage CE a bouleversé la donne de la commande publique en matière d'équipements de la route. D'un point de vue sémantique, quand devons-nous parler d'homologation, de qualification, de marque NF, de certification ? Quelles sont les nouvelles obligations induites par le marquage CE ? Ce dernier est-il un gage de qualité et de sécurité routière ? Est-ce un réel atout pour la sécurité routière ? Quelles sont les perspectives d'avenir pour la certification ? Voilà quelques-unes des questions posées pour vous aux intervenants maîtres d'ouvrage publics et privés, industriels et experts techniques participant à cette table ronde.

LES INTERVENANTS À LA TABLE RONDE

- Christophe Saintillan, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, directeur de la DIT et coordinateur de la table ronde.
- Michel Pernier, représentant du ministère du développement durable
- Claude Dezert, maire adjoint d'Avon et vice-président de la communauté de commune du pays de Fontainebleau
- Daniel Bascoul, directeur des routes du département de Seine et Marne
- Pascal Contremoulins, responsable de la sécurité routière pour le groupe SANEF, représentant de l'ASFA
- Jean-Luc Vincent, président de la section signalisation horizontale du SER, membre du comité ASCQUER Signalisation Horizontale
- Michel Labrousse, nouveau président de l'ASCQUER
- Gérard Dechaumet, délégué général de l'ASCQUER

Quelle est la différence entre marquage CE et certification NF équipement de la route ?



Gérard Dechaumet :

La certification NF c'est d'abord une conformité à une norme et à la Réglementation française. Elle vaut homologation.

C'est une marque

nationale qui a été rendue obligatoire pour les équipements de la route par arrêté ministériel. C'est une marque de qualité. Le marquage CE, quant à lui, est un passeport qui assure la libre circulation des produits sur l'espace économique européen. Le marquage CE est donné à partir de normes européennes. Il est obligatoire à une date déterminée pour les fabricants comme pour les maîtres d'ouvrage.

À ce jour, nous avons certifié "CE", 151 produits pour 1 141 certificats NF. Les produits d'ores et déjà certifiés sont les PMV, les dispositifs de retenue et les feux tricolores. Nous travaillons actuellement sur les panneaux de signalisation dont le marquage CE devient obligatoire au 1^{er} janvier 2013.

Pour le marquage CE, la principale difficulté est la bonne lecture des normes. Une norme qui vient d'être publiée est le fruit de

nombreux compromis. Elle n'est donc jamais d'une application facile. L'ASCQUER, aidée par ses laboratoires, se doit de travailler à sa compréhension pour l'appliquer correctement et en toute exactitude dans ses procédures.

Y a-t-il une différence notable d'aptitude à l'usage entre le marquage CE et la marque NF équipement de la route ?



Jean-Luc Vincent :

Le marquage CE donne l'aptitude à l'usage. Le produit CE est donc "bon à l'usage" pour lequel il est vendu. Cela ne présage pas pour autant de son niveau de

performance. Par exemple, dans le projet concernant la signalisation horizontale, la valeur de la visibilité de nuit pour obtenir le marquage CE est fixée à 100 mcd/lux/m² alors qu'elle est de 150 mcd/lux/m² pour l'attribution de la marque NF équipement de la route.

Peut-il y avoir différentes interprétations du marquage CE ?

Gérard Dechaumet : La principale erreur d'interprétation est le fait que le marquage CE est obligatoire mais que, dans les

LA QUALITÉ... DÉFINITION !

Par Christophe Saintillan, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts et directeur de la DIT (Direction des Infrastructures de Transport)



Quelle qualité pour les équipements de la route ?

Christophe Saintillan : Comme l'air que l'on respire, c'est quand elle vient à manquer que l'on s'en rend compte ! Éclairant de moins en moins nos routes, voire plus du tout faute de moyens, il vaut mieux avoir des équipements encore plus performants !

Il ne faut pas confondre rapport qualité/prix c'est-à-dire la satisfaction des besoins au juste prix et équipement répondant au niveau de service que l'on attend de lui, c'est-à-dire un niveau adapté au

besoin. Ne dit-on pas qu'un produit est de qualité lorsqu'il a un haut niveau de performance ? Arrêtons de confondre qualité et niveau de performance.

La qualité se résume à la satisfaction du client. Mais de quel client et de quel nationalité parlons-nous ? Aujourd'hui, nous ne nous rendons plus compte que l'infrastructure française est globalement de bonne qualité puisqu'elle permet à l'utilisateur de se situer, de lui indiquer un certain nombre de comportements, de le protéger, de lui expliquer les règles de déplacement.

Il y a les dispositifs de sécurité qui ont un rôle protecteur et puis il y a les dispositifs de signalisation ayant un rôle d'information avec un langage qui pour être compris doit être simple, visible et lisible. C'est en cela que la qualité sur l'ensemble du dispositif est indispensable.

La contribution qualité s'analyse par :

- de bons équipements permettant une meilleure compréhension de la route pour l'utilisateur. C'est la notion de niveau de service en termes de sécurité

et de lisibilité. En termes de niveau de qualité on peut faire des distinctions entre les grandes infrastructures parcourues à grande vitesse et des infrastructures plus confidentielles et à faible trafic. La qualité n'est pas un dogme unique mais doit être appréciée dans son niveau d'adaptation au besoin.

- la durabilité des équipements de la route : certes il y a la qualité à l'état neuf mais il y a aussi la qualité dans la durabilité. La qualité c'est la performance à l'usage.
- la fiabilité des équipements dynamiques.

La sécurité c'est une approche multifactorielle et il est difficile de distinguer les apports de chaque élément et notamment des équipements de la route. Mais à contrario, quand on regarde le rôle de ces équipements, on peut en déduire la part de sécurité qu'ils apportent.

Il y a également un intérêt majeur à travailler sur la signalisation temporaire. Elle n'est pas soumise au marquage CE certes, mais sortant de l'ordinaire, elle a d'autant plus de raisons d'être visible et perceptible par les usagers, surtout les habitués.

équipements de la route, il peut s'avérer insuffisant dès lors que l'État français a réglementé notamment sur les niveaux de performance à atteindre en France. Une autre erreur possible est de confondre les différents marquages CE. Un produit qui doit être marqué CE peut intégrer des éléments eux-mêmes marqués CE mais une addition de marquage CE ne donne pas nécessairement un produit marqué CE. Et je n'aborde pas ici le CE, abréviation de China Export...

C'est la DPC (Directive des Produits de Construction) qui a conduit au marquage CE. Quelles sont les conséquences pour les équipements de la route ?



Michel Pernier : La directive des produits de construction existe depuis 1989 et elle est appliquée pour les équipements de la route depuis 2007. C'est donc bien elle qui est à

l'origine du marquage CE. Ses premières applications sur les équipements de la route ont concerné les panneaux à messages variables.

À terme, tous les équipements permanents de la route seront concernés par le

marquage CE.

Sauf cependant les produits temporaires qui, par définition, ne sont pas des produits de construction puisqu'ils ne sont pas durablement incorporés dans un ouvrage. Aussi, ne seront-ils pas concernés par le marquage CE.

Quelle est la perception du marquage CE du point de vue des industriels. Quelles sont leurs différentes attentes (ou inquiétudes) vis-à-vis du marquage CE ?

Jean-Luc Vincent : L'application de marquage CE est très hétérogène.

Pour certains équipements de la route, le marquage CE va apporter des performances

requis supérieures et pour d'autres ces performances seront inférieures à celles demandées pour l'attribution de la marque NF équipement de la route. C'est notamment le cas des produits de signalisation horizontale. Ce changement de référentiel technique de comparaison et d'appréciation des produits peut être confusant.

Pour les industriels, le mode de commercialisation des produits va changer. On passe d'une homologation performancielle dans le cadre de la certification NF équipement de la route à un passeport de commercialisation. C'est sensiblement différent !



En qualité de maîtres d'ouvrage, considérez-vous que vous êtes suffisamment informés sur le marquage CE et sur ses obligations ?



Daniel Bascoul :
Oui et non car tout cela est très technique. Il est très difficile d'informer tous les maîtres d'ouvrage mais également les maires. Comment informer ceux

qui ont la charge d'appliquer ces règles ? Certes, il y a la lettre de l'ASCQUER, mais il y a quand même beaucoup d'étapes pour arriver à cette prise de conscience des maîtres d'ouvrage afin qu'ils modifient leurs marchés et exigent que ce qu'on leur livre soit conforme à cette nouvelle réglementation.



Claude Dezert :

La diversité de nos domaines d'intervention au niveau des communes est telle que nous ne pouvons pas être au fait du détail de toutes

les réglementations. Globalement, nous connaissons la marque NF mais le marquage CE nous ne savons pas ce que cela recouvre.

Estimez-vous que le marquage CE constitue un apport à la sécurité routière ?

Daniel Bascoul : Tout ce qui peut concourir à une meilleure sécurité routière mérite qu'on le mette en œuvre. Mais est-ce que le marquage CE est le garant d'une meilleure sécurité routière ? En qualité de maître

d'ouvrage, il est très difficile de répondre mais par principe de précaution, si l'on me dit que c'est le cas avec le marquage CE (meilleur film de rétro réflexion, meilleure durabilité...), j'applique car ça va dans le bon sens. Il faut juste me le dire !

Claude Dezert : Si le marquage CE apporte un supplément sur la qualité de la signalisation verticale, ou horizontale, quant à sa fiabilité et sa durabilité alors le marquage CE est un apport à la sécurité routière.

Dès lors, comment exigez-vous un niveau de qualité dans vos appels d'offre ? Et comment contrôlez-vous, a posteriori, la conformité des produits ?

Claude Dezert : Dans notre cahier des charges, nous mettons « conforme à la marque NF ». Quant au marquage CE, à part certains directeurs de service technique qui sont mieux informés que d'autres, cette



LE POINT SUR LA SIGNALISATION HORIZONTALE ET LA NF SERVICE « PRESTATIONS DE SIGNALISATION ROUTIÈRE HORIZONTALE »

Où en sommes-nous de la réglementation sur la signalisation horizontale ?

Jean-Luc Vincent : C'est en cours, après des années de négociations pour se mettre d'accord sur la mesure de la durabilité, qui est un élément essentiel puisqu'elle permet d'apprécier le coût sur plusieurs années. Les normes produits qui décrivent les conditions d'attribution du marquage CE sont en enquête UAP rapide : procédure dite « d'acceptation unique ». L'inquiétude majeure des industriels concerne la perte de traçabilité. Le marquage CE tel qu'il va être attribué, ne surveillera plus, avec l'attention qu'y portait l'ASCQUER, ni la production des produits ni leur utilisation sur la route. Il n'y aura plus de prélèvement ni en chantier ni en usine pour vérifier la conformité des compositions par rapport au dossier déposé au moment de la certification.

Comment pallier ce manque ? Avec par exemple le NF complémentaire ? N'existe-t-il pas également un NF service ?

Jean-Luc Vincent : Il faudrait pouvoir effectivement rassurer les maîtres d'ouvrage et pour cela leur donner des outils pour le faire. Les industriels ont donc, entre autre, travaillé avec l'ASCQUER sur la rédaction d'une marque NF service basée sur une norme qui décrit les règles de l'art de l'application de nos produits. Nous réfléchissons également à la mise en place d'une marque NF complémentaire qui traiterait de la traçabilité.

Gérard Dechaumet : À rappeler que la marque NF service est également une marque volontaire qui aidera le maître d'ouvrage à sélectionner les entreprises en étant assuré de la qualité quant à l'application des produits.

Êtes-vous intéressé par un NF service ?

Claude Dezert : Si l'amélioration est positive, un maire est toujours d'accord !

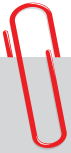
D'autant qu'il est vrai que lorsqu'on doit déléguer à des entreprises des prestations, qui d'habitude sont faites en régie, on rencontre de tout sur le marché. Le NF service permettrait de réguler ces offres de prestation des entreprises privées.

Daniel Bascoul : À priori la démarche est intéressante pour le maître d'ouvrage. Elle devrait lui permettre de recourir à des entreprises maîtrisant toute la chaîne de production (usage de peinture répondant aux normes routières et conditions d'application). Ce qu'il ne faudrait pas c'est que le NF service implique beaucoup trop d'obligations et que ça devienne difficile à gérer.

Par ailleurs, il conviendra de veiller à ne pas écarter de nos appels d'offre des entreprises compétentes n'ayant pas encore acquis la certification NF service.

Cette question se pose également pour les ex-parc de l'Équipement, devenus des parcs départementaux qui ne travaillent désormais que pour leur département.

Gérard Dechaumet : Le NF service est également ouvert aux parcs départementaux.



LE POINT SUR LES DISPOSITIFS DE RETENUE

Concernant les dispositifs de sécurité, le marquage CE est obligatoire. Mais qu'en est-il des raccordements et les extrémités de file pour les glissières de sécurité ?

Gérard Dechaumet : Le problème que nous rencontrons aujourd'hui au niveau des dispositifs de retenue est qu'une partie de norme a été publiée mais uniquement concernant les sections courantes. Nous sommes par contre dans l'expectative quant aux extrémités et aux raccordements à d'autres glissières déjà en place. Cet aspect de la norme, et notamment la partie 4,

est toujours en cours d'étude et en discussion au niveau de l'Europe. Nous n'avons donc pas de solution aujourd'hui. La question a été posée à la commission européenne et nous attendons donc une réponse officielle. L'ASCQUER a préparé une certification NF pour ces produits. Mais nous attendons une position plus officielle de l'État français pour pouvoir lancer cette certification NF qui permettra de résoudre ce problème. On a quand même de bons espoirs pour qu'au 1^{er} semestre 2013 la situation soit débloquée.

exigence n'apparaît pas. On demande donc à ce que la livraison soit conforme à cette norme AFNOR.

Daniel Bascoul : En complément des normes européennes, les CCTP du CG 77 font référence aux normes NF correspondant aux produits commandés et qui nous garantissent le respect des exigences de qualité fixées par la réglementation française. La vérification sur le terrain repose sur la réception des certificats et la vérification de la présence de l'étiquetage réglementaire sur le matériel.

Est-ce suffisant de mettre norme NF ? Les maîtres d'ouvrage n'ont-ils pas d'obligation à demander des produits marqués CE ?

Gérard Dechaumet : Effectivement, à partir du moment où le marquage CE est rendu obligatoire par un texte réglementaire, le maître d'ouvrage doit exiger dans son appel d'offre que le produit soit marqué CE. S'il ne le fait pas, il ne respecte pas la loi. Mais bien sûr, même si personne n'est censé ignorer la loi, faut-il encore qu'il ait eu connaissance que le marquage CE ait été rendu obligatoire à partir d'une date donnée.

Monsieur Pernier, comment avez-vous géré la communication de ces dispositifs auprès des MO ?

Michel Pernier : Nous avons fait de nombreuses campagnes publiques d'information sur le marquage CE. Mais notre public n'était pas forcément des élus, plutôt des directeurs techniques des routes. Ils ont donc été informés et formés pour le marquage CE.

Monsieur Pernier dit que tous les techniciens, sont au courant de ces évolutions. Donc concrètement comment est-ce que vous contrôlez la conformité des produits ?

Pascal Contremoulins : Nous sommes effectivement bien informés sur l'obligation du marquage CE et nous en tenons compte dans nos appels d'offre, notamment sur les produits déjà concernés.

En revanche, nous sommes extrêmement prudents sur l'application du marquage CE surtout au niveau des dispositifs de retenue.

(Voir encadré Focus)

Comment vous êtes-vous préparé à l'avènement du marquage CE et plus précisément à l'échéance de janvier 2013. Comment gérez-vous vos stocks ?



Pascal Contremoulins : Les sociétés d'autoroute, en tout cas le groupe SANEF, n'ont que très peu de stocks. Nous faisons confiance aux entreprises qui

doivent, de notre point de vue, respecter les règles de l'art. La réelle difficulté maintenant est de former notre personnel pour qu'il puisse contrôler le respect de ces règles de l'art par l'entreprise notamment sur l'utilisation du marquage CE. Cette contrainte était effectivement moins forte avec la marque NF.

Le règlement des produits de construction prévoit-il une obligation d'information de la part des industriels ?

Jean-Luc Vincent : La grande différence réside dans le fait que pour la norme NF



équipement de la route, tout le monde peut consulter le site Internet de l'ASCQUER pour vérifier qu'un produit a bien les droits d'usage et est bien titulaire de la marque. Demain avec le marquage CE, cela existera-t-il ?

Michel Pernier : Tout à fait. Le RPC, règlement des produits de construction, applicable au 01/07/2013, prévoit une déclaration de performance du produit. Les industriels auront l'obligation de remettre au maître d'ouvrage cette déclaration et de la mettre sur leur site Internet.

Gérard Dechaumet : Évidemment, l'ASCQUER continuera de mettre sur son site les entreprises qui seront titulaires du marquage CE qu'elle aura délivrée.

À compter du 1^{er} janvier 2013, quels risques encourent un maître d'ouvrage s'il n'impose pas dans ses appels d'offres, par exemple, que les panneaux soient marqués CE ?

Gérard Dechaumet : À partir du moment où le marquage CE est obligatoire, il faut que le maître d'ouvrage en tienne compte

La soirée des 20 ans en photo



Soirée festive sur le paquebot



Deux partenaires industriels de l'ASCQUER



Une table d'industriels et un administrateur de l'ASCQUER



Jean-Marc Dieulefet, président du SER, accompagné de Jacques Boussuge et d'un représentant d'un bureau d'ingénierie routière



Quelques uns des partenaires industriels de l'ASCQUER



Pierre, nouvel ingénieur de l'ASCQUER et deux clients polonais



Industriels et expert



Retraités actifs dans le domaine des équipements routiers



Un administrateur
et des partenaires de l'ASCQUER



Aurélié, ingénieur de l'ASCQUER
entourée d'un industriel
et un expert du RST



Yves Robichon accompagné
de deux membres de l'AFNOR Certification



Vola, ingénieur de l'ASCQUER entourée
de deux anciens experts du SETRA



Marc Tassone, directeur général de l'IDRRIM
et deux partenaires de l'ASCQUER



Un industriel et un
représentant de CETE



Ludovic Guillaume, DSCR, vice-président de
l'ASCQUER et Michel Labrousse, nouveau président
de l'ASCQUER



Une industrielle accompagnée
de Nicole Mitrani, délégué général du SER



Croisière sur la Seine

dans ses appels d'offre. Le risque est surtout celui d'un recours d'un confrère ou d'un concurrent qui pourrait remettre en question le marché, le choix du maître d'ouvrage. C'est, je pense, le principal risque et il est réel. Le marquage CE s'impose.

Si le maître d'ouvrage a des stocks de produits certifiés NF peut-il les poser après la date d'obligation du marquage CE ?

Gérard Dechaumet : Le marquage CE concerne la mise sur le marché du produit. Dès lors que le maître d'ouvrage lance un marché postérieur à la date de mise en application du marquage CE, il se doit d'acheter des produits marqués CE. Par exemple, pour les panneaux de signalisation, je rappelle qu'une période de coexistence, qui a pris fin au 1^{er} janvier 2013, a été mise en place. Les industriels et les parcs ont donc eu 3 ans pour écouler leurs stocks.

Comment les industriels se sont-ils préparés à cet avènement du marquage CE ?

Jean-Luc Vincent : Les industriels se sont, bien entendu, préparés. Même s'il faut parfois plusieurs années aux équipes de R&D pour constituer un portefeuille de produits. Dans le cas de la signalisation horizontale, le problème devrait être plus simple puisque nous mettons déjà en œuvre des procédures de certification basées sur les normes européennes... et j'ai envie de dire qui peut le plus, peut le moins.

En tant que maître d'ouvrage, comment avez-vous anticipé l'arrivée du marquage CE ? En quoi cela a influé sur vos politiques d'équipement ?

Claude Dezert : Pour être totalement transparent, on ne pouvait pas anticiper puisqu'on vient de l'apprendre ! Par contre, comme vous me dites que le marquage CE est, pour les dispositifs de retenue, obligatoire au 1^{er} janvier et que les entreprises ont eu 3 ans pour se mettre en conformité, j'exigerai donc désormais que les appels d'offre soient conformes.

Comment mettez-vous en œuvre ce marquage CE dans l'accès à la commande publique ? Et comment l'appliquez-vous sur le terrain ?

Comment allez-vous vivre le marquage CE demain ?

Daniel Bascoul : Le CG 77 a fait évoluer le contenu des CCTP pour rendre obligatoire



la réglementation CE à compter de 2013. Son application se fera selon les mêmes modalités : réception du certificat et vérification de l'étiquetage. J'ignore cependant si tous les MOA ont fait de la sorte, d'où cette demande forte d'information et d'explication.

Globalement, considérez-vous avoir gagné quelque chose avec le marquage CE ?

Pascal Contremoulins : Je ne sais pas ce que l'on a gagné avec le marquage CE mais je sais que nous avons perdu en termes d'évaluation des performances et de traçabilité.

Michel Pernier : Avec la marque NF, l'évaluation des performances est en système 1+, alors qu'avec le marquage CE, elle est en 1. On a donc perdu le +. Mais ce que l'on a gagné, ce sont des prix plus bas.

Que reprenez-vous de ces différentes interventions ? Le marquage CE : est-ce une avancée ou un recul ?

Christophe Saintillan : Le risque était d'harmoniser par le bas. Mais grâce au RST et à la RNER, nous conservons des produits de qualité. Et puis, les industriels français n'ont jamais plaidé pour qu'on s'aligne sur le bas de gamme. Et leur participation dans les commissions de normalisation montrent bien que les thèses défendues par la France, notamment les tests pour qualifier la performance, sont portées par eux.

La qualité c'est aussi le fait d'avoir un produit parfaitement adapté à son besoin, pas plus pas moins, pour ne pas dépenser des sommes de sur-qualité qui n'auraient pas d'intérêt.

Certes, c'est l'industriel qui devient responsable de la composition du produit et le maître d'ouvrage pourra se retourner contre lui s'il lui vend un produit ne correspondant pas à celui qui aura été testé. Il y a des avancées et il y a des risques de recul. Le tout est de rester vigilant.

D'où l'intérêt d'avoir un organisme et un lieu de réflexion et d'échanges pour garder cette vigilance.

Le marquage CE comporte plusieurs niveaux de performance. Comment le maître d'ouvrage fait-il son choix dans cet éventail de performances ?

Gérard Dechaumet : D'une part, le maître d'ouvrage doit appliquer la réglementation c'est-à-dire accepter un produit dont les performances indiquées dans le certificat sont égales ou supérieures à celles prescrites par la réglementation. D'autre part, le maître d'ouvrage peut avoir des exigences supérieures dûment justifiées. Je pense à une classe de vent supérieure exigée pour des panneaux implantés dans des zones très ventées ou une classe supérieure pour la résistance à la neige dans des zones de montagne.

Est-ce que les niveaux de performance donnés par le marquage CE sont suffisants pour obtenir une qualité satisfaisante du produit ?

Gérard Dechaumet : Pas nécessairement mais il peut y avoir la mise en place éventuelle d'une marque NF complémentaire, réglementaire ou volontaire qui, pour un élu, servira de référence et lui permettra d'être confiant sur la qualité du produit.

Est-ce qu'un produit marqué CE et NF complémentaire sera plus cher qu'un produit simplement marqué CE ? Et pourquoi ?

Jean-Luc Vincent : Ce produit n'est pas forcément plus cher. Les industriels présentent des gammes de produits avec des rapports qualité/prix adaptés à la demande. C'est au client maître d'ouvrage de faire son choix sur la manière dont il souhaite gérer son réseau en termes de performance et de qualité. La normalisation doit être considérée comme une sorte de boîte à outils, avec laquelle les collectivités

Au cours de la soirée des 20 ans de l'ASCQUER, le Président Robichon a eu le plaisir de remettre les premiers certificats CE de panneaux de signalisation routière verticale délivrés par l'ASCQUER à plusieurs entreprises.

De gauche à droite :
PESSINA SRL (Italie), NADIA SIGNALISATION,
SIGNAUX GIROD, SIGNATURE INDUSTRIE SAS,
LACROIX SIGNALISATION, NORTE INDUSTRIAL S.A. (Espagne)
entourées de Michel Labrousse,
Yves Robichon et Gérard Dechaumet



pourront faire de véritables choix de politique de marquage de leur réseau. Le marquage CE impose un niveau minimum de performance mais ensuite les maîtres d'ouvrage peuvent avoir des exigences supérieures et/ou complémentaires. Il y a aujourd'hui des collectivités qui sont prêtes à mettre dans leur analyse d'appels d'offre des critères concernant, par exemple, le développement durable qui peuvent expliquer un prix un peu plus élevé ; comme des produits marqués NF environnement, parce qu'en plus de répondre au cahier des charges CE, ils répondent à un cahier des charges environnemental plus contraignant. Nombre d'élus font ce choix aujourd'hui.

Le marquage CE a tendance à standardiser les niveaux de qualité en nivelant les performances par le bas. Pour que demain nous puissions maintenir un niveau de qualité, il ne faudra plus s'en tenir à un prix au kilo ou à l'unité. Le prix d'un produit doit se comprendre dans son usage c'est-à-dire en intégrant la durabilité de l'équipement et la maintenance associée.

L'opportunité de marquage CE c'est d'ouvrir à la concurrence. Aux industriels d'être bons avec des produits ayant une meilleure durabilité, de meilleures performances...

L'approche commerciale va changer. Les industriels vont certainement être amenés à faire des essais comparatifs en appliquant 3 produits différents, tous marqués CE, mais avec des compléments différents.

De votre point de vue, comment intégrez-vous cette question du coût dans une approche de gestionnaire d'infrastructures ?

Christophe Saintillan : L'enjeu est d'ajuster les moyens à la juste qualité de ce que l'on attend. Ce que l'on essaie d'obtenir, c'est d'être rassuré sur le niveau de performance durable que l'on achète. Pour les endroits où il est particulièrement

compliqué et dangereux d'aller faire des réparations ou remplacements, quand un produit peut nous rassurer sur la pérennité de la performance, il est donc légitime de demander ce niveau supérieur par rapport à ce que la loi oblige. C'est le coût global qui compte et le coût du produit peut être marginal par rapport au coût d'intervention (coût budgétaire).

Les matières premières coûtent de plus en plus cher. Les industriels sont donc à la recherche de produits aussi performants et moins coûteux. Tel est le sens de leur R&D. Le marquage CE, étant sûr de la performance et non plus sur les moyens, permet l'innovation et donc à termes d'avoir des produits moins coûteux.

L'innovation n'est pas obligatoirement la traduction du « aussi bien mais plus cher » mais peut être également la traduction du « aussi bien et moins cher ».

On a encore la chance d'être sur un marché intérieur exigeant en termes de performances donc avec une forte recherche technologique.

Seriez-vous prêt à payer plus cher pour avoir un meilleur niveau de qualité ?

Claude Dezert : Bien sûr. Mais il faut qu'il y ait un réel plus.

Daniel Bascoul : Le maître d'ouvrage doit se demander s'il ne veut se contenter que du marquage CE ou s'il veut du marquage CE + NF complémentaire ! Le NF apporte de réelles garanties de qualité et de performances supplémentaires.

Pascal Contremoulins : Cela pourrait effectivement être un critère de choix.

Comment entrevoyez-vous l'avenir de l'ASCQUER dans 20 ans et qu'en attendez-vous ?

Michel Pernier : Avec le marquage CE, l'ASCQUER va certainement être amenée à développer des gammes volontaires et complémentaires.

Jean-Luc Vincent : En tant qu'industriel, notre souhait est de poursuivre le partenariat qui nous lie à l'ASCQUER depuis 20 ans. Sachant que nous sommes persuadés que l'ASCQUER sera cet organisme à vocation et dimension européennes pour accompagner l'internationalisation de nos marchés et le développement de nos produits à l'export.

Pascal Contremoulins : L'ASCQUER doit renforcer encore son rôle pédagogique pour aider le maître d'ouvrage dans le passage de la marque NF au marquage CE.

Claude Dezert : Plus que jamais le maître d'ouvrage a besoin de se reposer sur l'ASCQUER en toute confiance. Mais il faudra que l'ASCQUER, en plus de son rôle pédagogique, joue son rôle d'information et de formation. On attend un rôle de conseil vis-à-vis de l'élus puisque qu'elle sera notre œil vigilant.

Daniel Bascoul : Tout comme aujourd'hui, j'attendrai de l'ASCQUER cette prestation indispensable à la qualité des produits, sur l'harmonisation, la commande publique. Son rôle d'assistance pour nos commandes publiques restera toujours d'actualité.

Gérard Dechaumet : En qualité de délégué général, je souhaite que l'ASCQUER continue de faire preuve de professionnalisme, d'efficacité, que son image reste celle d'un organisme sérieux dont les certificats ont et continueront à avoir une valeur reconnue en France et à l'étranger.

Ce débat a montré qu'il restait encore beaucoup de choses à mettre en place pour la qualité des équipements de la route et je pense que l'ASCQUER sera un maillon important de ces évolutions.

■ PROCHAINE CAMPAGNE DE CERTIFICATION DE PRODUITS DE MARQUAGE

L'ASCQUER prépare activement la prochaine campagne de certification des produits de marquage traditionnels et VNTP. Les mesures des produits appliqués en 2012 commenceront en mai et les applications des nouveaux produits en juin.



Une nouveauté 2013 : l'application de produits destinés à être mesurés à 2 millions de passages de roues et après deux années de vieillissement.

Cette mesure permettra une sélection plus importante des produits par rapport à leurs performances de durabilité.



■ 1^{ER} JUILLET 2013 : APPLICATION DU RÈGLEMENT DES PRODUITS DE LA CONSTRUCTION (RPC)

Le RPC remplacera la DPC (Directive des produits de la Construction).

Il ne constitue pas une révolution dans ce domaine. Une innovation importante : la mise en place obligatoire à cette date de la DoP (Déclaration de Performances) qui est élaborée par le fabricant et doit obligatoirement comporter certaines informations. La DoP doit être fournie aux acheteurs du produit concerné sous forme papier ou électronique.

L'ASCQUER aidera ses clients à élaborer ce document.

■ PRÉCISIONS SUR LES MICRO ENTREPRISES CITÉES DANS LE RPC

Sont éligibles sous cette appellation les entreprises ayant un effectif inférieur à 10 personnes et un chiffre d'affaires et/ou bilan inférieur à 2M€.

Elles peuvent bénéficier de procédures simplifiées de certification CE uniquement dans les systèmes d'évaluation de performances de niveau 3 ou 4.

Ceci ne concerne pas les équipements de la route qui sont en système 1.

■ MARQUAGE CE DES DISPOSITIFS DE RETENUE

Depuis le 1^{er} Janvier 2013, l'amendement n°2 de l'EN 1317-5 de Juin 2012 est d'application obligatoire. Toute demande de certification pour un nouveau produit ou toute demande de modification de produit CE sera traitée selon cette norme.

Cet amendement implique la modification de l'annexe ZA selon laquelle les produits sont certifiés et renvoie aujourd'hui à la norme EN 1317-2 de Septembre 2010 pour les barrières de sécurité et atténuateurs de chocs.

Les produits certifiés selon l'EN1317-5 + A2 de Juin 2012 disposeront sur le certificat CE des performances suivantes :

- Niveau de Retenue
- ASI
- Largeur de fonctionnement normalisée
- Déflexion dynamique normalisée
- Intrusion du véhicule normalisée

Pour les produits existants et certifiés avant le 1^{er} Janvier 2013, ces derniers conservent leurs performances actuelles selon la norme EN 1317-5 +A1 de décembre 2008 ou EN 1317-5 de 2007 de juillet 2007. Le titulaire du marquage CE n'a pas d'obligation de se mettre en conformité avec la norme EN 1317-5 +A2.

Cependant, s'il le souhaite, le titulaire peut se référer à l'organisme d'essais afin d'obtenir les performances normalisées et soumettre ces résultats à l'organisme de certification pour la mise à jour volontaire de son certificat.