

# Campagnes de contrôle des équipements routiers

## Signaux fixes de signalisation routière & dispositifs routiers de retenue



Rapport final

SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie  
Rue du Progrès 50  
1210 Bruxelles

N° d'entreprise : 0314.595.348  
<https://economie.fgov.be>

Tel. : 0800 120 33  
Depuis l'étranger  
Tel. : + 32 800 120 33

Editeur responsable : Pascal Vanderbecq  
Président a.i. du Comité de direction  
Rue du Progrès 50  
1210 Bruxelles

Version internet

---

“Créer les conditions d’un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique.”

## Table des matières

1. Contexte.....	4
2. But des campagnes.....	4
3. Base légale .....	5
4. Détermination des produits contrôlés .....	5
5. Spécifications techniques harmonisées.....	5
6. Objet du contrôle .....	6
➤ Déclaration des performances .....	6
➤ Marquage CE.....	7
➤ Documentation technique.....	7
7. Résultats.....	8
8. Constats.....	9
9. Mesures prises .....	11
10. Synthèse.....	11
11. Abréviations.....	12

## 1. Contexte

Le SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie est responsable de

- la surveillance du marché dans le cadre du règlement (UE) N°305/2011 (CPR)<sup>1</sup> et conformément aux prescriptions de la Commission européenne repris dans le règlement (UE) n°765/2008<sup>2</sup>, et
- la surveillance des produits mis sur le marché belge.

Le SPF Economie a mené, dans ce cadre, deux campagnes de contrôle administratif de type proactive pour des équipements routiers entre 2016 et 2018.

Les contrôles « proactifs » s'effectuent sur propre initiative de l'autorité compétente. Il peut s'agir de contrôles dans le cadre d'une certaine campagne ciblée, mais il est également possible que ce soient des contrôles nécessaires et récurrents. Ces contrôles se distinguent des contrôles dits « réactifs », réalisés à la suite d'une demande ou motivation externe : demandes d'étalonnage, demandes de contrôle métrologique technique, plaintes, incidents, accidents, apostilles. Tous les contrôles « proactifs » sont repris dans le plan de contrôle pluriannuel (MANCP), planifié sur 5 ans. Deux fois par an, le plan est évalué sur la base de divers critères objectifs de pondération.

Les deux produits visés étaient les signaux fixes de signalisation routière, spécifiquement les panneaux fixes et les dispositifs routiers de retenue.

La campagne relative aux signaux fixes de signalisation routière a été la conséquence de multiples plaintes de la part des prescripteurs publics quant à la qualité des produits commercialisés.

4 La campagne relative aux dispositifs routiers de retenue s'est intégrée dans une action commune au niveau européen. Les pays participants étaient la Suède, la Lettonie, les Pays-Bas, la Norvège, le Royaume-Uni et la Belgique.

Ces campagnes sont aussi l'occasion de sensibiliser les opérateurs économiques (fabricants belges, les distributeurs ainsi que les importateurs) et de faire le point sur le marché des équipements routiers mis sur le marché en Belgique.

## 2. But des campagnes

Comme pour les produits de construction à destination du consommateur final, le but de ces campagnes était de vérifier dans quelle mesure ces produits satisfont aux exigences du règlement (UE) N°305/2011 (CPR) établissant des conditions harmonisées de commercialisation pour les produits de construction.

Les campagnes visaient l'ensemble des opérateurs économiques :

- 1) Les fabricants. Ils établissent et signent la déclaration des performances et apposent le marquage CE. Ils établissent la documentation technique.

---

<sup>1</sup> [Règlement \(UE\) n° 305/2011](#) du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2011 établissant des conditions harmonisées de commercialisation pour les produits de construction.

<sup>2</sup> [Règlement \(CE\) n° 765/2008](#) du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits.

“Créer les conditions d’un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique.”

- 2) Les importateurs. Ils s’assurent que l’évaluation et la vérification de la constance des performances (c’est-à-dire le système AVCP) ont été effectuées par le fabricant et que le fabricant a établi la documentation technique. Ils s’assurent aussi que le produit porte le marquage CE, qu’il est accompagné des documents requis par le présent règlement, ainsi que des documents d’instructions et d’informations de sécurité.
- 3) Les distributeurs. Sur la base d’une check-list, le contrôle vise à vérifier plus précisément la présence du marquage CE, si la copie de la déclaration des performances peut être fournie au destinataire qui en fait la demande ainsi que les instructions et d’informations de sécurité.
- 4) Les importateurs et les distributeurs qui mettent un produit sur le marché sous leurs propres nom ou marque sont considérés comme fabricants.

### 3. Base légale

La base légale pour nos campagnes est exclusivement le règlement (UE) N°305/2011 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2011 établissant des conditions harmonisées de commercialisation pour les produits de construction et abrogeant la directive 89/106/CEE du Conseil.

### 4. Détermination des produits contrôlés

Il existe de nombreux signaux fixes de signalisation routière. Ils peuvent être statiques, lumineux, règlementés par le code de sécurité routier. Il peut s’agir de panneaux pour signaler danger, intersection et priorité, interdiction, stationnement, obligation, zone de circulation, indication, services, et passage à niveau.

5

La campagne s’est axée spécialement sur les panneaux fixes :

- ensemble de panneau : ensemble complet incluant la plaque, le matériau constituant la face et les supports du panneau ;
- panneau : structure du panneau avec application du matériau constituant la face du panneau ;
- structure du panneau : fabrication constituée de subjectile, des renforts et des fixations.

Les dispositifs routiers de sécurité est un terme désignant « *les dispositifs de retenue de véhicules et les dispositifs de retenue pour piétons utilisés sur les routes* ». Ils sont installés sur les routes pour fournir un niveau de retenue pour un véhicule en détresse. Ils peuvent comprendre plusieurs éléments, en l’occurrence les barrières de sécurité, y compris les barrières de bord d’ouvrage d’art, les extrémités et raccordements, ou les atténuateurs de choc.

La campagne s’est axée sur les barrières de sécurité pour véhicules. Notons que les dispositifs de retenue des piétons sont en fait des garde-corps.

### 5. Spécifications techniques harmonisées

Lorsqu’un produit de construction est couvert par une norme harmonisée, le fabricant établit, en se référant à l’annexe ZA, une déclaration des performances pour ce produit lors de sa mise sur le marché. L’annexe ZA des normes harmonisées dans le cadre du règlement (UE) N°305/2011 (CPR) est obligatoire, pour autant que la période de coexistence a expiré.

Les normes harmonisées spécifient les exigences, les méthodes d'essai, les critères de performance et les instructions du fabricant.

Les panneaux fixes de signalisation routière visés par la campagne sont couverts par la norme européenne harmonisée EN 12899-1 : Signaux fixes de signalisation routière verticale - Partie 1: Panneaux fixes.

Les panneaux fixes de signalisation routière sont des produits qui répondent au système d'attestation de la conformité AVCP 1.

Les barrières de sécurité pour véhicules sont couverts par la norme européenne harmonisée EN 1317-5 : Exigences relatives aux produits et l'évaluation de la conformité des dispositifs de retenue des véhicules.

Les barrières de sécurité pour véhicules sont des produits qui répondent au système d'attestation de la conformité AVCP 1.

Le tableau ci-dessous comprend les différentes tâches qui sont exécutées, selon le cas, par le fabricant ou par l'organisme notifié.

Responsable	Tâches
Fabricant	Contrôle de production en usine (FPC)
	Essais supplémentaires sur des échantillons prélevés en usine
Organisme notifié	Essais de type initiaux
	Inspection initiale de l'usine et du contrôle de production en usine (FPC)
	Surveillance permanente, évaluation et approbation du contrôle de production en usine (FPC)

## 6. Objet du contrôle

Le contrôle administratif s'est penché sur les trois volets suivants.

### ➤ Déclaration des performances

La déclaration des performances doit être établie conformément à l'article 6 du règlement (UE) N°305/2011 (CPR) ainsi qu'au règlement délégué (UE) N° 574/2014<sup>3</sup> fixant le modèle pour la déclaration de performances.

Le fabricant établit la déclaration des performances qui doit contenir les éléments suivants :

- 1) numéro de la déclaration des performances ;
- 2) code d'identification unique du produit-type ;
- 3) usage(s) prévu(s) ;
- 4) fabricant ;
- 5) mandataire ;

<sup>3</sup> [Règlement délégué \(UE\) n° 574/2014](#) de la Commission du 21 février 2014 modifiant l'annexe III du règlement (UE) n° 305/2011.

“Créer les conditions d’un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique.”

- 6) système(s) d’évaluation et de vérification de la constance des performances ;
- 7) norme harmonisée ;
- 8) organisme(s) notifié(s) ;
- 9) performance(s) déclarée(s) ;
- 10) documentation technique appropriée et/ou documentation technique spécifique.

Le fabricant signe en son nom et déclare : « les performances du produit identifié ci-dessus sont conformes aux performances déclarées. Conformément au règlement (UE) N°305/2011 (CPR), la présente déclaration des performances est établie sous la seule responsabilité du fabricant mentionné ci-dessus ».

### ➤ **Marquage CE**

Le marquage CE apposé doit être suivi, conformément à l’article 9 du règlement (UE) N°305/2011 (CPR), des éléments suivants :

- 1) les deux derniers chiffres de l’année de la première apposition du marquage CE ;
- 2) le nom et de l’adresse du siège du fabricant ou de la marque distinctive permettant d’identifier facilement et avec certitude le nom et l’adresse du fabricant ;
- 3) le code d’identification unique du produit type ;
- 4) le numéro de référence de la déclaration des performances ;
- 5) le niveau ou de la classe des performances déclarées ;
- 6) la référence à la spécification technique harmonisée appliquée ;
- 7) le numéro d’identification de l’organisme notifié ;
- 8) l’usage prévu tel que défini dans la spécification technique harmonisée appliquée.

### ➤ **Documentation technique**

Pour la campagne relative à la signalisation fixe verticale, la vérification du dossier technique auprès des fabricants s’est faite par la présence du certificat délivré par un organisme notifié.

Pour la signalisation fixe verticale, un seul organisme est notifié en Belgique, à savoir l’OCAB.

Pour la campagne relative aux barrières de sécurité pour véhicules, outre le certificat délivré par un organisme notifié, le dossier technique a été vérifié sur la base des instructions élaborées par le service Spécifications dans la construction.

Pour les barrières de sécurité pour véhicules, deux organismes sont notifiés en Belgique, à savoir Probeton et COPRO.

## 7. Résultats

Entre 2016 et 2017, la campagne relative aux panneaux fixes de signalisation routière s'est déroulée en deux étapes :

- en demandant par courrier électronique les documents suivants :
  - la déclaration des performances du fabricant et la documentation technique y afférente ;
  - une copie du marquage CE apposé sur le produit ou l'emballage ou sur les documents qui accompagnent les produits.
- en effectuant un contrôle chez l'opérateur économique au cas où aucun document n'a été fourni ou en cas de suspicion d'infractions.

Comme les opérateurs économiques commercialisant des panneaux fixes de signalisation sont connus (nombre et emplacement des entreprises, nombre et type de produits concernés...), le système peut être qualifié de « marché fermé ». Ceci permet d'effectuer un contrôle exhaustif et limité à la vérification de la documentation technique, à la possession ou non du certificat de conformité CE émis par l'organisme notifié en matière de contrôle de la production en usine (FPC), à la déclaration de performances et au marquage CE.

La surveillance relative aux panneaux fixes de signalisation routière a été effectuée auprès des vingt-deux opérateurs économiques sur le territoire belge :

- 8 en Région flamande,
- 13 en Région wallonne et
- 1 en Région de Bruxelles-Capitale.

8

Sur les 22 opérateurs économiques contrôlés, 15 doivent être considérés comme fabricants et 7 comme distributeurs au regard du règlement (UE) N°305/2011 (CPR).

En 2018, lors de la campagne relative aux barrières de sécurité pour véhicules, les contrôles ont été effectués directement sur le terrain. Une demande des documents par courrier électronique a eu lieu mais a posteriori. Pour cette campagne, le système doit être qualifié de « marché ouvert », les acteurs et les paramètres ne sont pas connus à l'avance.

Afin de sélectionner les opérateurs à contrôler, deux sources ont été utilisées, à savoir le code douanier (TARIC) et le code des activités économiques (NACE). Ces codes se sont révélés pas assez spécifiques au regard de la nature des produits à contrôler. Aussi, certains opérateurs contrôlés n'étaient pas concernés par les obligations du règlement (UE) N°305/2011 (CPR) (par exemple, une activité exclusive de location de barrières temporaires pour chantier). Cependant, le contrôle sur place a permis de connaître les produits présents sur le marché belge et d'identifier les fournisseurs afin de pouvoir vérifier en amont la déclaration de performance (DoP) et le marquage CE.

La surveillance relative aux barrières de sécurité pour véhicules a été effectuée auprès de dix-huit opérateurs économiques sur le territoire belge :

- 11 en Région flamande,
- 6 en Région wallonne et
- 1 en Région de Bruxelles-Capitale.



“Créer les conditions d’un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique.”

Sur les 18 opérateurs économiques contrôlés, 6 doivent être considérés comme fabricants et 12 comme distributeurs au regard du règlement (UE) N°305/2011. Sur la base des codes douaniers TARIC, aucun importateur au sens du règlement (UE) N°305/2011 (CPR) n’a pu être identifié. Sur les 12 opérateurs économiques ayant une activité commerciale de distributeur, 11 sont entrepreneurs de travaux publics. Pour leur activité de pose, ils ne sont pas soumis aux obligations du règlement (UE) N°305/2011 (CPR).

- Les barrières de sécurité pour véhicules en béton commercialisées en Belgique sont exclusivement fabriquées en Belgique.
- En ce qui concerne les produits métalliques, un seul fabricant est présent sur le territoire belge. Les pays de fabrication sont l’Allemagne, les Pays-Bas, l’Italie, l’Espagne et la France.
- En ce qui concerne les barrières mixte (bois/métal) commercialisées en Belgique, elles sont exclusivement fabriquées en France.

## 8. Constats

Lors de la campagne sur les panneaux fixes de signalisation, sur demande du SPF Economie, les vingt-deux opérateurs économiques ont réagi en envoyant un ou plusieurs documents suivants :

- la déclaration des performances (DoP) ;
- une copie du marquage CE ;
- la déclaration des performances et/ou une copie du marquage CE ;
- le certificat de constance des performances du produit ;
- les fiches techniques, ...

Lors de la campagne relative aux panneaux fixes de signalisation, aucune incohérence majeure au regard de l’application du règlement (UE) N°305/2011 (CPR) n’a été constatée.

Il ressort de l’analyse des documents que :

- presque tous les fabricants ont une certification pour leur produit délivré par un même organisme notifié belge. Seul un fabricant a un produit certifié par un organisme tchèque ;
- beaucoup de fabricants confondent le certificat de conformité émis par l’organisme notifié avec la déclaration des performances (DoP) ;
- la plupart des marquages CE ne sont pas conformes ou incomplets au regard de l’article 9.2. du règlement (UE) N°305/2011 (CPR). Il manque souvent les deux derniers chiffres de l’année de sa première apposition et l’usage prévu ;
- les distributeurs apposent leur propre nom à la place du marquage CE du fabricant.

Dans le cadre de la Joint Action européenne pour les barrières de sécurité pour véhicules, le domaine d’application de la norme harmonisée a posé beaucoup de problèmes d’interprétation :

- les barrières de sécurité pour véhicules temporaires sont explicitement exclues du champ d’application de la norme ;
- les barrières de sécurité pour véhicules installées sur des terrains privés sont aussi exclues du champ d’application de la norme. Les barrières de sécurité pour véhicules installées dans les parkings sont implicitement exclues par les méthodes d’essai décrites dans la norme (crash test réalisé à une vitesse de 65-110 km/h) ;

- les réparations sont également exclues du champ d'application de la norme ;
- il est aussi communément admis que les produits de construction placés directement sur le chantier ne doivent pas être considérés comme mis sur le marché au sens du règlement (UE) N°305/2011 (CPR). Par conséquent, les exigences du règlement précité ne devraient pas s'appliquer. Or, dans un document de guidance, la Commission européenne reconnaît l'applicabilité de la norme harmonisée EN 1317-5 pour les produits in situ.

Par ailleurs, la version de la norme EN 1317-5 de 2007 amendée en 2012 ainsi que le corrigendum de 2012 sont harmonisés dans le cadre du règlement (UE) N°305/2011 (CPR).

NBN EN 1317-5+A2 : 2012	Dispositifs de retenue routiers - Partie 5: Exigences relatives aux produits et évaluation de la conformité pour les dispositifs de retenue pour véhicules (+ AC:2012)
NBN EN 1317-5+A2/AC : 2012	Dispositifs de retenue routiers - Partie 5: Exigences relatives aux produits et évaluation de la conformité pour les dispositifs de retenue pour véhicules

Nous avons constaté que, sur le marché belge, coexistent, selon une répartition aléatoire, des produits dont les performances ont été déclarées selon la norme harmonisée de 2012 ou sa version antérieure non harmonisée de 2007.

Par conséquent, la liste des caractéristiques essentielles et les déclarations de performances ne sont pas équivalentes, puisque les références aux méthodes de tests ont aussi été modifiées en 2010.

10

Performance au choc	Niveau de retenue Sévérité de choc Largeur de fonctionnement <b>normalisée</b> Déflexion dynamique <b>normalisée</b> Intrusion véhicule <b>normalisée</b>
Durabilité	
Résistance à l'enlèvement de la neige	

En bleu : amendements en 2012 de la norme initiale de 2007.

Dans le cadre de la surveillance des barrières de sécurité pour véhicules, il ressort que :

- de nombreuses incohérences existent pour une implémentation correcte du cadre juridique ;
- pour des produits-type mis sur le marché avant le 13 mars 2013 (date de fin de la période de coexistence de la norme harmonisée), les déclarations de performances doivent être adaptées ;
- pour les produits fabriqués hors de la Belgique, il n'est pas possible de vérifier que les fréquences de tests comme reprises dans la dernière version de la norme harmonisée ont bien été respectées ;

“Créer les conditions d’un fonctionnement compétitif, durable et équilibré du marché des biens et services en Belgique.”

- la plupart des marquages CE ne sont pas conformes ou incomplets au regard de l’article 9.2. du règlement (UE) N°305/2011 (CPR), voire absents ;
- parfois, les étiquettes relatives au marquage CE sont bien fournies par les fabricants mais ne sont pas apposées lors de l’installation du produit.

## 9. Mesures prises

Dans le cadre de la campagne relative aux panneaux fixes de signalisation, des courriers électroniques expliquant le règlement (UE) N°305/2011 (CPR) ont été adressés aux opérateurs économiques qui étaient en non-conformité. En cas de non-conformité majeure, des procès-verbaux d’avertissement ont été dressés. Ceux-ci ont concerné deux opérateurs économiques qui, à ce jour, se sont mis en conformité.

Dans le cadre de la campagne européenne relative aux barrières de sécurité pour véhicules, les dossiers ont été transmis aux autorités de surveillance du marché où les fabricants sont établis pour le suivi des infractions constatées via la base de données européenne ICSMS. Cette base de données mise en place par la Commission européenne est utilisée pour améliorer la coopération entre les Etats membres et garantir une approche commune pour les incohérences constatées dans le cadre juridique.

## 10. Synthèse

Le SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie a mené, entre 2016 et 2018, une campagne de contrôle sur les signaux fixes de signalisation routière couverts par la norme harmonisées EN 12899-1 et une campagne sur les barrières de sécurité pour véhicules couvertes par la norme harmonisées EN 1317-5. Cette dernière campagne s’inscrit dans un contexte européen.

Le but de ces campagnes était de vérifier la conformité des équipements routiers aux exigences du règlement (UE) N°305/2011 (CPR) du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2011 établissant des conditions harmonisées de commercialisation pour les produits de construction et abrogeant la directive européenne 89/106/CEE du Conseil.

En ce qui concerne les panneaux fixes de signalisation, tous les produits contrôlés sont certifiés par un organisme notifié. Cela donne une garantie sur la qualité des panneaux de signalisation mis sur le marché belge. Ce même constat a été observé pour les barrières en béton fabriquées en Belgique.

En ce qui concerne les barrières métalliques ou mixtes, au regard des incertitudes légales, la base de données européenne ICSMS a été utilisée pour stimuler la coopération entre les Etats membres concernés.

Ces surveillances ont démontré leur nécessité pour permettre au secteur d’appliquer le règlement (UE) N°305/2011 (CPR), notamment au niveau des obligations des distributeurs qui mettent des produits sur leur propre marque et sont dès lors considérés comme des fabricants au sens dudit règlement.

Ces surveillances peuvent aussi être améliorées en travaillant en collaboration avec des différentes autorités qu’elles soient régionales, communales ou européennes.

## 11. Abréviations

AVCP	Evaluation et de vérification de la constance des performances
CPR	Construction Products Regulation
DoP	Déclaration des performances
EN	Norme européenne
FPC	Organisme de certification du contrôle de la production en usine
ICSMS	Information and communication system for the pan-European market surveillance
TARIC	Integrated Tariff of the European Union