

Exposé des motifs du projet de règlement modifiant le règlement n° 101 du ministre de l'économie et des infrastructures du 3 août 2015 «Exigences de qualité pour la construction de routes»

1. Introduction

1.1. Résumé

Le règlement est adopté sur la base de l'article 96, paragraphe 3, du code de la construction.

Le projet de règlement a été élaboré en vue de modifier le règlement n° 101 du ministre de l'économie et des infrastructures du 3 août 2015 intitulé «Exigences de qualité pour la construction de routes», afin de supprimer les dispositions techniques spécifiques du règlement, qui figurent dans les normes pertinentes et de mettre le règlement en conformité avec la technologie, les méthodes et techniques récemment utilisées et les développements dans le secteur de la construction routière afin de permettre une meilleure protection de l'environnement et des économies d'énergie dans le secteur de la construction routière. Le règlement exclut certains domaines régulés par d'autres documents normatifs, en particulier par des normes.

Le projet était fondé sur le principe selon lequel le règlement en tant qu'acte juridique doit contenir les exigences les plus importantes, en encourageant autant que possible l'application des meilleures méthodes et techniques pratiques, ainsi que l'innovation.

L'une des modifications les plus importantes réside dans le fait que le projet a abandonné la granularité des instructions, se limitant aux exigences de base essentielles qui garantissent la sécurité et la qualité de la route construite.

Lesdites modifications permettront d'utiliser des matériaux de construction routière modernes et plus écologiques et d'appliquer des technologies à faibles émissions de carbone.

1.2. Auteur du projet

Le projet de règlement et l'exposé des motifs ont été élaborés par Eduard Kärstna, spécialiste en chef du département des routes et des chemins de fer du ministère du climat (eduard.karstna@kliimaministeerium.ee). Mme Anna-Liisa Kotsjuba, conseillère au service juridique du ministère du climat, a réalisé l'expertise juridique du projet d'acte (anna-liisa.kotsjuba@kliimaministeerium.ee). Le projet et l'exposé des motifs ont été mis au point par l'éditeur linguistique Aili Sandre de la division de la qualité législative du département de la politique législative du ministère de la justice (aili.sandre@just.ee).

1.3. Observations

Le projet de règlement modifie la version RT I, 20.11.2020, 3 du règlement «Exigences de qualité pour la construction de routes» établi sur la base de l'article 96, paragraphe 3, du code de la construction.

Le projet d'acte ne porte pas sur la mise en œuvre du droit de l'Union européenne, sur le plan d'action du gouvernement de la République ou sur tout autre projet en attente.

2. Contenu et analyse comparative du projet

Le projet comporte 53 points.

Au point 1 de l'ensemble du règlement, les mots «mélange de béton bitumeux» sont remplacés par les mots «mélange bitumeux». La modification est due au fait que le matériau fourni pour les mélanges bitumeux tièdes, froids ou autres doit également être contrôlé de la même manière. Les progrès techniques ont conduit à l'introduction de nouvelles technologies plus économes en énergie. Lesdites innovations ont rendu la vie quotidienne et l'industrie beaucoup plus durables en termes d'utilisation de l'énergie et ont contribué à une approche plus respectueuse de l'environnement en matière de développement technologique. La production de mélanges bitumeux tièdes au lieu de mélanges bitumeux chauds réduit considérablement la quantité de combustible utilisée pour la production. Les mots «mélange bitumeux» sont plus corrects que les mots «mélange de béton bitumeux» figurant dans le projet, étant donné que le béton bitumeux est une définition plus restreinte et ne couvre que les mélanges de type CA. Le terme «béton bitumeux» ne comprend pas le béton bitumeux coulé en pierre (SMA), l'asphalte poreux (PA) et le béton bitumeux coulé (MA). Le règlement ne couvre pas les mélanges de PA et de MA, mais les mélanges de SMA. Il est donc erroné d'utiliser le terme «mélanges de béton bitumeux», car il ne couvre pas l'ensemble du champ d'application.

Le point 2 modifie l'article 1^{er}, paragraphe 2. Une disposition est ajoutée en vertu de laquelle le propriétaire de la route peut vérifier la conformité des matériaux de construction avec les exigences de qualité dans un laboratoire, qui doit normalement être un mesureur compétent. La définition d'un laboratoire accrédité est utilisée dans l'ensemble du règlement. Dans la version actuelle, le terme n'est mentionné pour la première fois que dans l'article 2, paragraphe 15. Il est plus logique de prévoir la possibilité de recourir à un laboratoire dans le champ d'application du règlement. Le laboratoire n'a pas toujours besoin d'être accrédité, car tous les équipements de mesure ne peuvent pas être entièrement étalonnés ou vérifiés. Dans un tel cas, il y aurait une situation dans laquelle le travail a été effectué correctement, mais il est essentiellement impossible de le prouver. Si le propriétaire de la route estime nécessaire d'utiliser un laboratoire accrédité pour un essai particulier, la disposition à ajouter le permettra. Elle offre également une certaine souplesse à l'avenir. Si le besoin d'accréditation change, il n'est pas nécessaire de modifier chaque fois le règlement pour déterminer si l'accréditation est requise et à quel moment.

La possibilité de vérifier la conformité des matériaux de construction dans un laboratoire accrédité est spécifiquement prévue, puisque la vérification de la conformité du bâtiment routier aux exigences est obligatoire jusqu'à l'acceptation de la route, conformément à l'article 2, paragraphe 1 du règlement n° 80 du ministre de l'économie et de l'infrastructure, intitulé «Règles relatives à la surveillance des propriétaires». La phrase à ajouter permettra au propriétaire de la route, dans la mesure du possible, de vérifier la qualité des matériaux de construction utilisés par l'autorité compétente. En l'absence d'une telle possibilité, le propriétaire de la route peut utiliser des méthodes non accréditées, car, dans la pratique, toutes les méthodes de contrôle et de mesure utilisées ne sont pas accréditables.

Le point 3 ajoute l'article 1^{er}, paragraphe 2¹. Le présent article introduit la possibilité d'utiliser des matériaux de base de substitution pour les travaux routiers, à condition que les exigences relatives à la durée de vie, à la stabilité et à la sécurité de la route soient respectées.

Il s'agit en particulier de matériaux de base et de liants alternatifs (lignine, verre, etc.) qui peuvent être utilisés comme substituts partiels aux matériaux de base ou liants conventionnels. La présente disposition est notamment nécessaire pour soutenir le développement et l'innovation du secteur. L'objectif de la disposition est également d'élargir la gamme des matériaux de base potentiels dans les différentes couches de remblais, dont les caractéristiques n'altèrent pas ou ne diminuent pas les propriétés des couches de remblais par rapport aux matériaux de base conventionnels. Afin de parvenir à la neutralité climatique et de réduire l'empreinte carbone, des matériaux plus recyclables doivent être valorisés, pour autant qu'ils n'entraînent pas de réduction de la qualité et de la durée de vie du produit final.

Le point 4 modifie l'article 1^{er}, paragraphe 3. Compte tenu du nombre de travaux couverts par le règlement et de leurs caractéristiques spécifiques, il n'est pas possible, dans la version actuelle, d'évaluer sans équivoque toutes les situations postérieures à la construction lors de l'acceptation des travaux routiers afin de garantir la qualité requise. Le présent article exclut les résultats et écarts de mesure spécifiques et se concentre sur la mise en œuvre de solutions d'ingénierie générale raisonnables et/ou plus économiquement réalisables. Le nouveau libellé permet aux parties de prendre des décisions plus optimales lorsque les travaux doivent être occultés.

Le point 5 modifie l'article 2, paragraphe 8. Dans cet article, l'exigence selon laquelle les liants ne doivent pas entrer dans le sol pendant les travaux routiers est supprimée. Dans les travaux routiers, tels que le revêtement, en fonction de la technologie, le liant pénètre également dans les couches inférieures de la structure de la route, qui est également le sol. Aucun liant ne pénètre l'extérieur de la structure routière.

Le point 6 modifie l'article 2, paragraphe 12. Selon le libellé actuel, le coefficient d'adhérence ne doit pas s'écarter de plus de 0,1 unité de l'ensemble de la section transversale de la route (tant dans le sens de la conduite que dans le sens opposé). Selon le libellé modifié, le coefficient d'adhérence dans un sens de circulation ne doit pas différer de plus de 0,1 unité. Le coefficient d'adhérence est mesuré par voie/direction. Il est important que le coefficient d'adhérence du côté gauche ou droit ne diffère pas de plus de 0,1 unité dans un sens de circulation.

Le point 7 modifie les articles 2, paragraphes 14 à 16.

Article 14. La partie du texte concernant les exigences relatives aux contournements causés par des travaux routiers comportant plus de 1 000 voitures par jour est supprimée. Le libellé de la version actuelle est fastidieux sur le plan administratif et ne correspond pas à un besoin réel. Chaque contournement temporaire est basé sur l'emplacement et les capacités spécifiques. Il est important de garantir au moins le niveau 1 du statut pour chaque contournement temporaire.

Article 15. Clarification du libellé. Il est prévu que les couches de remblais et de trottoirs puissent être posées selon la procédure approuvée par le propriétaire de la route, à l'heure actuelle, il n'y a pas de référence au propriétaire de la route. L'exigence selon laquelle les coordonnées d'un laboratoire accrédité sont nécessaires à l'évaluation de la résistance au gel et la référence au contrôle du propriétaire lors de la réception des travaux sur la couche de trottoir ont été supprimées. Le libellé actuel permet différentes interprétations et donne lieu à

des différends injustifiables entre les parties du secteur. Le contenu du texte modifié reste inchangé.

Article 16. En vertu du règlement actuel, les exigences en matière d'inspection et d'étalonnage des équipements sont décrites dans les normes EVS-EN 932-5 et EVS-EN 12697-38. La référence excessive auxdites normes a été supprimée et des exigences spécifiques sont décrites dans les normes d'essai. Les présentes normes sont des normes régissant les équipements de laboratoire et ne doivent pas être spécifiquement mentionnées dans le règlement.

Le libellé est modifié de manière à éviter que le pouvoir adjudicateur et le contractant ne soient en tout état de cause dans l'impossibilité de respecter la présente exigence. Tant en laboratoire que sur le site, tous les dispositifs de mesure ne sont pas étalonnés/vérifiables, mais plutôt contrôlables. Par conséquent, le libellé du présent point ne doit pas être surrégulé, étant donné que même dans le cas d'un travail correct et conforme, le pouvoir adjudicateur ne serait pas en mesure d'accepter les travaux, par exemple si le résultat des travaux ne peut pas être vérifié physiquement au moyen d'un dispositif étalonné.

Le point 8 modifie l'article 3, paragraphes 3 et 4.

Article 3. La disposition obsolète est modifiée. Dans la pratique, une seule expédition ne peut plus être comptabilisée comme un lot. Le libellé précise qu'un lot signifie jusqu'à 3 000 t de matériau livré à l'usine d'asphalte. Il est logique qu'un lot de 0 à 3 000 t soit un lot, mais de 3 001 à 6 000 t il s'agit d'un autre lot, etc. La présente quantité de matériau est raisonnable tant du point de vue du pouvoir adjudicateur que du contractant pour assurer un contrôle de qualité uniforme. Le libellé actuel est vague car, par exemple, un transfert peut contenir à la fois 2 000 t et 50 000 t de matériau. Il est nécessaire de vérifier le matériau afin de s'assurer qu'il satisfait aux exigences. On ne saurait prétendre qu'il s'agit d'un lot de granulats uniquement lorsqu'il provient d'une expédition unique ou d'une expédition ferroviaire.

Article 4. Le libellé est corrigé pour être plus précis et plus logique. L'exigence selon laquelle la résistance à l'usure dans l'essai nordique (méthode de détermination de la résistance des granulats à l'usure par abrasion, essai nordique EVS-EN 1097-9:2014) doit être déterminée par l'indice de flottabilité de la forme des particules et l'exigence selon laquelle la couche supérieure de granulats grossiers présentant une résistance à la fragmentation inférieure ou égale à 25 est également vérifiée au cours de l'essai nordique, sont supprimées. Il importe peu que la résistance à la fragmentation des granulats grossiers soit inférieure ou supérieure à 25, étant donné que la répartition granulométrique du granulat grossier est vérifiée indépendamment de l'emplacement du matériau dans la couche de la structure routière. La résistance à l'usure n'est testée que si nécessaire, c'est-à-dire uniquement lorsqu'elle est utilisée sur la surface d'usure (dans la couche supérieure) de l'asphalte. Si le même matériau est utilisé dans une couche intermédiaire (couche BIN) ou inférieure (couche BASE), il n'est pas nécessaire d'effectuer l'essai nordique. L'essai nordique, c'est-à-dire l'essai de résistance à l'usure, n'est appliqué aux granulats que s'ils sont utilisés dans les couches supérieures dans les mélanges bitumeux et le revêtement. Le sujet est également réglementé dans les normes EVS 901-3 et EVS-EN 1097-9.

Les points 9 et 25 modifient l'article 3, paragraphe 7, l'article 9, paragraphe 10, et l'article 12, paragraphe 3. Le retrait du matériau n'est pas toujours justifié ou réalisable. Les

propriétés du matériau peuvent être améliorées et transformées pour être adaptées localement. Le retrait et le remplacement ont une charge environnementale plus élevée que l'amélioration des matériaux sur place. La modification a une incidence positive sur l'environnement.

Le point 10 modifie l'article 4, paragraphe 2. Dans la troisième phrase de l'article 2, une partie du texte est supprimée afin d'éviter une granularité excessive. Le cas échéant, la prolongation du temps de circulation soumis à des limitations de vitesse est déterminé par le propriétaire de la route. Le nouveau libellé donne au propriétaire davantage de marge d'appréciation et de flexibilité.

Le point 11 modifie l'article 5, paragraphe 1. L'exigence est formulée de manière plus simple et la rend moins coûteuse sur le plan économique pour le propriétaire/contractant de la route. Il n'est pas toujours possible pour le pouvoir adjudicateur de s'assurer que l'épaisseur totale des 4 couches de gravier est de 20 cm, mais une couche supérieure d'au moins 12 cm d'épaisseur doit avoir une répartition granulométrique spécifique. La modification réduit les besoins en matériaux, ce qui nuira moins à l'environnement. L'ouverture du tamis passe de 32 mm à 40 mm car, selon les normes EVS-EN 13285, 13286 et 933-1, le matériau de 32 mm peut également contenir des composants grossiers individuels.

Le point 12 modifie l'article 5, paragraphe 2, point 4, l'article 12, paragraphe 10, l'article 13, paragraphe 12, le point 7 et l'article 23, paragraphe 4. Un dispositif de type INSPECTOR a été ajouté pour comparer les résultats des mesures d'un équipement de mesure analogue. Étant donné que le module d'élasticité peut être déterminé à la fois avec des dispositifs de type LOADMAN et INSPECTOR, les résultats des mesures de dispositifs de mesure analogues peuvent également être comparés aux mêmes dispositifs.

Le point 13 modifie le titre de l'article 6, étant donné que les mots «revêtement en béton» sont plus corrects que les mots «revêtement en béton bitumeux» figurant dans le projet, puisque le béton bitumeux est une définition plus restreinte et ne couvre que les mélanges de type CA. Le terme «béton bitumeux» ne comprend pas le béton bitumeux coulé en pierre (SMA), l'asphalte poreux (PA) et le béton bitumeux coulé (MA). Le règlement ne couvre pas les mélanges de PA et de MA, mais les mélanges de SMA. Il est donc erroné d'utiliser le terme «revêtement en béton bitumeux», car il ne couvre pas l'ensemble du champ d'application.

Le point 14 modifie l'article 6, paragraphe 1, point 1. L'insuffisance de dévers maximale est également prévue pour les trottoirs, les sentiers et les pistes cyclables au sens de la loi sur la circulation, à l'instar des routes de dévers à double face.

Le point 15 modifie l'article 6 et l'article 20, paragraphe 1, point 3. La valeur inférieure du bord de la surface est portée de 0 cm à 5 cm de l'axe de la route. L'application de l'asphalte n'est pas effectuée conformément au dispositif GPS ou avec une précision telle qu'une déficience de 0 cm puisse être garantie. Les défaillances sur la largeur de la surface sont assouplies, à condition que la largeur hors tout de la surface ne change pas. Un bâtiment plus étroit reste interdit.

Le point 16 modifie l'article 6, paragraphe 3. L'exigence selon laquelle le coefficient d'adhérence doit être mesuré au moins une fois par mois, y compris pendant la période hivernale, est supprimée. L'article 3 concerne le coefficient d'adhérence lors de la réception des travaux, et non pendant la période hivernale. Les exigences relatives à la mesure du

coefficient d'adhérence doivent être appliquées à l'entretien des routes. Après la fin de l'utilisation de pneus cloutés d'hiver (les pneumatiques améliorent le coefficient d'adhérence pendant l'hiver, ce que l'on appelle la «rugosité de surface»), le coefficient d'adhérence doit continuer à être mesuré et le coefficient d'adhérence doit être adapté aux exigences.

Le point 17 modifie l'article 6, paragraphe 6. Par rapport à la version actuelle, l'exigence d'un module d'élasticité pour les plaques de support de la route nouvelles et existants sera différente à l'avenir. Selon le nouveau libellé, l'exigence relative au module d'élasticité visée à l'article 6 ne s'applique plus aux piliers existants. Un dispositif de type INSPECTEUR a également été ajouté à l'article, afin de comparer les résultats des mesures des dispositifs de mesure. Étant donné que le module d'élasticité peut être déterminé à la fois avec des dispositifs de type LOADMAN et INSPECTOR, les résultats des mesures d'autres dispositifs de mesure analogues peuvent également être comparés aux mêmes dispositifs.

Le point 18 ajoute l'article 6, paragraphe 6¹. L'article 6, paragraphe 6, ne couvrant désormais que les nouveaux piliers, cela signifie, en substance, que l'exigence relative au module d'élasticité ne doit pas être remplie au moment du renouvellement du pilier existant. Le dispositif de mesure prend des mesures plus profondément que la surface de la plaque et il n'est pas possible de satisfaire aux exigences du module d'élasticité sans construire une nouvelle structure ou la renforcer. Le dispositif de mesure est utilisé, par exemple, dans le cas de travaux de remise en état du revêtement routier, pour éliminer l'affaissement de la plaque de support, lorsqu'environ 5 cm de nouvel agrégat fin sont ajoutés à la plaque sans renforcement de la structure existante.

Le point 19 modifie l'article 6, paragraphe 7. La modification prévoit une insuffisance de dévers de $\pm 1,0$ % pour les sous-couches. Les sous-couches sont construites à partir de mélanges non liés (p.ex. fr 0/32 mm). Pour ce type de matériau, une insuffisance de 0,5 % est technologiquement injustifiée, ce qui a également été confirmé par les pratiques de construction et d'utilisation. La largeur standard des sous-couches est de 0,5 mètres, une insuffisance de 0,5 % signifie 2,5 mm par 0,5 m. Une insuffisance de dévers de $\pm 1,0$ % sur la sous-couche garantit le niveau nécessaire de sécurité et de qualité de la route.

Le point 20 modifie l'article 8, paragraphe 5. Selon la modification, différentes solutions peuvent être envisagées en fonction des différentes caractéristiques du sous-sol du remblai. Le sous-sol des remblais est une surface naturelle ou «nulle» sur laquelle la structure de la route doit être construite. Le sous-sol peut être constitué d'un calcaire, d'un gravier, d'argile ou d'un autre matériau. En fonction du la matériau du sous-sol et de l'emplacement par rapport au niveau de l'eau, le facteur de compression du sous-sol peut varier. Pour un facteur de compression inférieur, la conception prévoit une solution technologique spécifique.

Le point 21 modifie l'article 9, paragraphe 3. Il s'agit d'une clarification de la disposition. Dans le libellé actuel, des remblais de moins de 5 m pourraient être construits sans respecter les exigences. La présente précision est nécessaire pour garantir la qualité des remblais d'une hauteur inférieure à 5 m. L'épaisseur des couches passera de 0,5 m à 0,6 m, car la technologie moderne le permet afin de réduire la consommation de carburant des engins de construction routière.

Le point 22 modifie l'article 9, paragraphes 5 et 6 et l'article 11, paragraphes 3 et 4. Étant donné que le module d'élasticité peut être déterminé à la fois avec des dispositifs de

type LOADMAN et INSPECTOR, les résultats des mesures de dispositifs de mesure analogues peuvent également être comparés aux mêmes dispositifs.

Le point 23 modifie l'article 9, paragraphe 8. La référence aux données de nivellement et à la formule correspondante a été supprimée. Les mesures géodésiques du remblai sont effectuées sur des objets. Les couches de la structure routière sont remises sur la base de mesures géodésiques. Un niveleur n'est généralement plus utilisé pour mesurer. Le nivellement n'est pas interdit, mais le nouveau libellé permet également d'utiliser de nouveaux outils.

Le point 24 abroge l'article 9, paragraphe 9. L'article est abrogé car son contenu figure à l'article 8 de la même section. Le libellé de l'actuel article 9 fait double emploi avec la disposition de l'article 8 relatif au contrôle de la planéité du remblai.

Le point 26 modifie l'article 9, paragraphe 12, points 2 et 3.

À l'article 2, la distance entre les bords du remblai a été mise en conformité avec l'exigence de surface prévue à l'article 9, paragraphe 1, point 3. La valeur supérieure est augmentée de 5 cm, de 10 cm à 15 cm. La distance entre le bord de la surface et l'axe de la route peut varier de -0/+ 15 cm, de sorte qu'une tolérance plus faible ne peut être exigée pour la décantation sous la couche de mélange bitumeux.

L'article 3 augmente la tolérance de la section transversale du remblai de $\pm 0,2 \%$ sur une route à dévers unilatéral, de $\pm 0,3 \%$ à $\pm 0,5 \%$. Il n'est pas possible de garantir une tolérance de $\pm 0,3 \%$ en fonction de la taille des particules et de la précision du matériau utilisé pour la construction du remblai.

Le point 27 modifie l'article 11, paragraphe 8, points 2 et 3. La tolérance pour la section transversale de la couche de drainage est mise en conformité avec les exigences relatives à la section transversale du remblai. Les valeurs ont été modifiées par analogie avec les dispositions de l'article 9, paragraphe 2, points 2 et 3, décrites au point 24.

Le point 28 modifie l'article 12, paragraphe 6, point 3. Une erreur antérieure a été corrigée. La catégorie C50 a été remplacée par la catégorie C50/30. Il n'existe pas de catégorie C50.

Le point 29 modifie l'article 12, paragraphe 8, points 2 et 3. La tolérance pour l'installation du sous-sol est alignée sur les exigences relatives au profil de coupe transversale du remblai. Les valeurs ont été modifiées par analogie avec les dispositions de l'article 9, paragraphe 2, points 2 et 3, décrites au point 24.

Le point 30 modifie l'article 12, paragraphe 8, point 6. La précision excessive des mots «de tout point» a été supprimée, de sorte que le contenu de la disposition reste inchangé.

Le point 31 complète l'article 12, paragraphe 8¹. La modification technique, en tant qu'article, doit consister en une seule phrase.

Le point 32 modifie l'article 12, paragraphe 9. Le libellé a été clarifié afin d'éviter toute incohérence éventuelle entre le dispositif de mesure et les valeurs requises.

Au point 33 de l'article 13, paragraphe 2, les mots «revêtement en béton bitumeux» sont remplacés par les mots «revêtement bitumeux», parce que les mots «revêtement bitumeux» sont plus corrects que les mots «revêtement en béton bitumeux» figurant dans le projet, étant

donné que le béton bitumeux est une définition plus restreinte et ne couvre que les mélanges de type CA. Le terme «béton bitumeux» ne comprend pas le béton bitumeux coulé en pierre (SMA), l'asphalte poreux (PA) et le béton bitumeux coulé (MA). Le règlement ne couvre pas les mélanges de PA et de MA, mais les mélanges de SMA. Il est donc erroné d'utiliser le terme «revêtement en béton bitumeux», car il ne couvre pas l'ensemble du champ d'application.

Le point 34 modifie l'article 13, paragraphe 9, point 1. La modification autorise également l'utilisation de liants plus rigides. Les liants sont utilisés pour installer des couches stabilisées. Grâce à la technologie de mousse, des mélanges de stabilisation de haute qualité peuvent également être produits avec un bitume plus dur (70/100 ou 100/150). La modification permet d'élargir la gamme des liants utilisés. La disponibilité de liants plus rigides est meilleure, le choix est plus large et les prix sont un peu moins chers.

Le point 35 abroge l'article 13, paragraphe 12, point 8. Le taux d'humidité de la couche stabilisée indiqué au point 8 n'est pas déterminant pour la qualité finale.

Au point 36 de l'article 13, paragraphe 13, les mots «béton bitumeux» sont remplacés par les mots «mélange bitumeux», étant donné que la définition de «mélange bitumeux» est plus précise dans le projet que celle de «béton bitumeux», car le béton bitumeux est une définition plus restreinte et ne couvre que les mélanges de type CA. Le terme «béton bitumeux» ne comprend pas le béton bitumeux coulé en pierre (SMA), l'asphalte poreux (PA) et le béton bitumeux coulé (MA). Le règlement ne couvre pas les mélanges de PA et de MA, mais les mélanges de SMA. Il est donc erroné d'utiliser le terme «béton bitumeux», car il ne couvre pas l'ensemble du champ d'application.

Le point 37 modifie l'article 14, paragraphe 1. La valeur est réduite de 30 mm à 20 mm, de sorte que l'exigence de remplissage et d'étanchéité des trous et des fissures sur la surface de la route sera également renforcée. L'exigence de remplissage et d'étanchéité avec un matériau au moins équivalent à celui du revêtement routier est supprimée. Le libellé modifié permet une utilisation plus large de différents matériaux de construction routière. Il n'est pas toujours nécessaire d'utiliser le même matériau de surface pour remplir et sceller les trous et les fissures de la surface de la route. Par exemple, les fissures/trous de l'ancienne couche d'asphalte ne sont pas (parfois) remplis d'asphalte. On utilise également de l'enduit superficiel fin, du mastic, des émulsions spéciales, etc.

Le point 38 modifie l'article 14, paragraphe 2. Le libellé est corrigé. L'enduit superficiel d'OTTA (avec granulats fractionnés) est réalisé à l'aide d'un matériau fr 0/16. Il est inexact de dire que seul le gravier fractionné est utilisé pour l'enduit superficiel. le FR 0/16 est un matériau non fractionné selon la norme.

Le point 39 modifie l'article 14, paragraphes 10 et 11.

Article 10. Le libellé est corrigé sur la base de la pratique réelle. L'utilisation, en accord avec le pouvoir adjudicateur, d'huiles qui adoucissent le bitume, qui ne contiennent pas de paraffines ou d'autres additifs agissant sur une base similaire, est autorisée pour l'enduit superficiel de la route. Ceci n'est actuellement pas autorisé. L'interdiction claire de l'utilisation de schistes bitumineux dans les zones peuplées est maintenue.

Article 11. La liste des matériaux utilisés pour l'enduit superficiel est étendue aux matériaux qui permettent de prolonger la durée de vie prévue de la route. Le libellé relatif à la pluie a été corrigé pour être plus clair et compréhensible sans ambiguïté. La modification évite toute incidence négative sur l'environnement, étant donné que l'émulsion utilisée pour l'enduit superficiel peut également se déverser à l'extérieur de la structure de la route avec les précipitations.

Le point 40 abroge l'article 14, paragraphes 12 à 16. Les articles sont supprimés car ils établissent des instructions de travail détaillées qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement. Le règlement fixe des exigences de base visant à garantir la sécurité et la qualité de la route proposée.

Le point 41 modifie l'article 15, paragraphes 2 et 3. Article 2. L'exigence qui n'est pas justifiée sur le plan technologique est supprimée, étant donné que les composants de 0,002 mm (argile) ne garantissent pas la qualité de la surface du gravier. La fréquence de contrôle est augmentée de 500 m³, passant de 1 000 m³ à 1 500 m³, 1 500 m³ étant une fréquence de contrôle suffisante. En outre, les matériaux sont également contrôlés au cours de la production et les résultats du contrôle peuvent être demandés par le pouvoir adjudicateur, si nécessaire. La possibilité de réparer les matériaux non conformes installés, en accord avec le pouvoir adjudicateur, a été ajoutée. Le retrait du matériau n'est pas toujours justifié ou réalisable dans la pratique. Les propriétés du matériau peuvent être améliorées et transformées pour être adaptées localement. Le retrait et le remplacement ont une charge environnementale plus élevée que la réparation des matériaux sur le chantier. **Article 3.** L'exigence C50/30 a été ajoutée pour les particules concassées, les particules entièrement concassées et les particules entièrement arrondies, qui n'ont pas été réglementées auparavant.

Le point 42 modifie les articles 16, 17 et 18.

Article 16. L'article supprime les clarifications techniques inutiles au niveau du règlement. Les exigences des articles 4 et 5 actuels (abrogés) sont décrites plus en détail dans la norme EVS 901-3, la référence correspondante aux exigences en matière de stockage a été incluse à l'article 6.

Les exigences énoncées aux articles 8 et 9 ne sont pas pertinentes. Les mélanges semi-granites sont résistants aux chlorures et utilisent des matériaux à base de calcaire ou de gravier. Une nouvelle exigence est établie selon laquelle, lors de l'utilisation de chlorures, l'utilisation d'un mélange semi-granite est une exigence minimale.

L'exigence de l'article 12 n'est pas justifiée et ne garantit en aucune manière l'amélioration des propriétés du mélange SMA. En outre, il est impossible de respecter et de vérifier la présente exigence parce que les usines d'asphalte ne disposent pas d'un réservoir de poussière séparé pour la collecte et le stockage séparés des poussières provenant du seul mélange de SMA.

Les exigences minimales en matière de tolérances fixées aux articles 13 et 14 sont énoncées dans la norme EVS 901-3. L'annexe 15 (référence à l'article 18), qui ne fixe que les températures de production des mélanges bitumeux chauds, est supprimée du règlement. Les températures de production sont couvertes par la norme SVE 901-3. Pour les autres mélanges bitumeux (par exemple, tiède), le fabricant déclare lui-même la température de production. Il existe une incidence positive sur l'environnement puisque, selon le libellé de l'annexe 15,

seuls les mélanges bitumeux chauds peuvent être produits et installés, mais les mélanges tièdes, c'est-à-dire les mélanges à empreinte inférieure, ne peuvent pas être produits; toutefois, en réalité, les mélanges ayant une empreinte inférieure sont produits.

Article 17. Les modifications apportées aux articles 1^{er}, 2 et 3 actuels visent à permettre et à encourager l'utilisation de véhicules équipés de remorques coulissantes pour le transport de mélanges bitumeux. Ils ne sont actuellement pas utilisés en Estonie, mais sont utilisés ailleurs en Europe et dans le reste du monde. Un camion équipé pour transporter un mélange bitumeux est, par exemple, un camion équipé d'une remorque ronde, d'une paroi coulissante ou d'un autre camion. Un camion non adapté au transport d'un mélange bitumeux est, par exemple, un camion à base rectangulaire non isolée de remorque.

Dans l'article, la référence à l'annexe 15 est remplacée par une référence à la norme EVS 901-3.

Article 18. L'article supprime les clarifications techniques inutiles au niveau du règlement. Les exigences supprimées sont détaillées dans la norme SVE 901-3.

L'exigence selon laquelle les mélanges de SMA peuvent être mis à une température ambiante de + 10 °C est également supprimée. Toutefois, la qualité de la surface est assurée encore par une technologie d'installation appropriée, des additifs de mélanges bitumeux, etc., et non par la température ambiante. Selon le nouveau libellé, la couche SMA est considérée comme une surface d'usure qui, comme les mélanges de surface d'usure, peut être installée à une température ambiante de + 5 °C.

L'exigence selon laquelle, lorsqu'un liant modifié en polymère est utilisé dans la couche à poser, la sous-couche doit être amortie avec le liant qui assure l'adhérence est également supprimée. Quel que soit le type de liant utilisé dans le mélange, un liant (émulsion) assurant l'adhérence est utilisé pour l'amorçage.

La possibilité d'utiliser un joint chaud ou un ruban à joint est ajoutée parce qu'il est plus raisonnable de construire la surface d'usure en tant que joint chaud ou d'utiliser des bandes bitumineuses pour une meilleure qualité.

Le point 43 modifie l'article 19, paragraphe 2. Dans le présent article, les exigences relatives à la technologie d'étanchéité sont supprimées. Le choix de la technologie d'étanchéité n'est pas nécessaire dans le cadre du règlement, mais la température du revêtement routier lors de l'ouverture de la route à la circulation est importante pour éviter la formation d'ornières.

Le point 44 abroge l'article 20, paragraphe 1, point 2. L'article 6, paragraphe 1), point 2, énonce exactement la même exigence pour les mélanges bitumeux, de sorte que les doubles emplois sont évités.

Le point 45 modifie l'article 24.

Le présent article est reformulé. Le règlement n° 71 du ministre du climat du 17 novembre 2023 intitulé «Règles de conception des routes» définit les mots «ponceau», «passage souterrain», «viaduc» et «pont», raison pour laquelle le règlement ne traite pas de ces termes, mais utilise la notion de pont comme dénominateur commun pour les ponts,

viaducs, tunnels et ponts passerelle. Les ponceaux d'un diamètre de 2 m sont également considérés comme des ponts.

Une clarification relative à la déclaration de conformité est ajoutée, car tous les matériaux ne sont pas régis par des documents normatifs de l'Union européenne et peuvent ne pas faire l'objet d'une déclaration des performances.

Une clarification relative à la structure en béton a été ajoutée car les exigences énoncées à l'article 24, paragraphe 4, point 2, s'appliquent également aux ouvrages en béton sur site. Dans le libellé actuel, les présentes exigences font défaut et les normes ajoutées forment un ensemble cohérent.

La capacité de traitement est un paramètre choisi par le contractant et n'affecte que l'installation. Elle doit souvent être modifiée au cours de la procédure de demande concrète. D'autres indicateurs tels que la résistance au gel et la résistance à la compression sont relativement inchangés. Il n'est pas nécessaire de prévoir l'échantillonnage dans le règlement, étant donné que les exigences nécessaires sont énoncées dans les normes visées dans le nouveau libellé. Des exigences pour l'entretien du béton ont été ajoutées pour garantir la longévité de celui-ci. La norme EVS-206 décrit un béton dont la durée de vie est de 50 ans, mais les installations ont une durée de vie de 100 ans, de sorte que l'entretien postérieur est l'une des exigences essentielles pour une durée de vie plus longue du béton. Les exigences relatives aux ouvrages métalliques et aux pièces de support des ponts et des ponceaux sont ajoutées.

Le point 46 modifie l'article 25, paragraphe 1. Les titres des normes sont supprimés afin de garantir que la référence de la norme est correcte, même si le titre change au cours du retraitement de la norme.

Les points 47 et 48 modifient l'article 25, paragraphe 2 et un nouvel article (2¹) est ajouté. Dans un souci de lisibilité et de clarté des exigences, il y a lieu d'établir des articles distincts pour les limites et les poteaux de délinéateur. L'obligation de déterminer la verticalité des poteaux de délinéateur est ajoutée.

Le point 49 modifie l'article 26, paragraphe 2. La modification permet de remplir la tranchée avec un matériau présentant des caractéristiques au moins équivalentes et d'utiliser un matériau de meilleure qualité.

Le point 50 abroge l'article 26, paragraphe 13. Le libellé requis figure déjà à l'article 1^{er}, paragraphe 3, (point 3, du projet d'acte).

Avec le point 51, deux dispositions d'application sont prévues. La version du présent règlement entrée en vigueur le 23 novembre 2020 s'applique aux contrats conclus ou aux travaux commencés conformément à la première disposition d'application avant l'entrée en vigueur de la présente disposition.

Conformément à la deuxième disposition d'application, la version du présent règlement entrée en vigueur le 23 novembre 2020 peut être appliquée à un contrat conclu dans un délai de trois mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente disposition. La seconde disposition est nécessaire, notamment, pour deux raisons: 1) elle contribue à éviter une situation théorique dans laquelle les pouvoirs adjudicateurs et les constructeurs concluent des contrats de longue durée afin de continuer à respecter les normes fixées dans la version entrée en vigueur le

23 novembre 2020; 2) elle donne au pouvoir adjudicateur et au constructeur la possibilité, pendant une certaine période (3 mois), de se fier aux normes établies dans la version entrée en vigueur le 23 novembre 2020. Les pouvoirs adjudicateurs et les constructeurs peuvent faire usage de la présente possibilité, par exemple, si les marchés concernés ont été exécutés sur la base de la version précédente du règlement et si un marché doit être attribué dans un avenir proche. Dans un tel cas, il n'est pas nécessaire de procéder à un nouveau marché public qui tiendrait compte de la nouvelle version du règlement. La période de transition de trois mois offrira de la flexibilité et aidera les parties intéressées à mieux planifier les futurs marchés publics et, si nécessaire, à adapter les marchés publics déjà en cours, qui sont encore loin de la phase de signature.

Le point 52 modifie les annexes 3, 10 et 12 du règlement, comme indiqué dans le projet d'annexe.

Annexe 3: les valeurs figurant dans le tableau sont alignées sur celles de la norme EVS 901-3.

Annexe 10: les valeurs figurant dans le tableau sont alignées sur celles de la norme EVS-EN 13285.

Annexe 12: le tableau est mis à jour au fur et à mesure que les normes du champ ont été mises à jour.

Le point 53 abroge l'annexe 15. L'annexe 15 ne contient que les températures de production des mélanges bitumeux chauds. Les températures de production sont couvertes par la norme SVE 901-3. Pour les autres mélanges bitumeux (par exemple, tiède), le fabricant déclare lui-même la température de production. Il existe une incidence positive sur l'environnement puisque, selon le libellé de l'annexe 15 actuellement en vigueur, seuls les mélanges bitumeux chauds peuvent être produits et installés et les mélanges tièdes, c'est-à-dire les mélanges à empreinte inférieure, ne peuvent pas être produits; toutefois, en réalité, les mélanges ayant une empreinte inférieure sont produits.

3. Conformité du projet avec le droit de l'Union européenne

Étant donné que le projet établit des réglementations techniques, le projet de règlement sera transmis à la Commission européenne conformément à la directive 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 241, 17.9.2015, p. 1-15).

4. Incidences du règlement

La mise en œuvre du règlement n'aura aucune incidence sociale ou démographique, ni aucune incidence sur la sécurité nationale, les relations extérieures, le développement régional, l'organisation des pouvoirs publics et locaux ou l'économie. La mise en œuvre du règlement aura une incidence positive sur le cadre de vie et l'environnement naturel, car les modifications permettent d'utiliser des matériaux de construction routière modernes et plus écologiques et d'appliquer des technologies à faibles émissions de carbone. Les modifications décourageront, dans la mesure du possible, le retrait et le remplacement des matériaux, car ils ont une incidence environnementale plus importante que l'amélioration des matériaux sur le site. L'octroi de possibilités plus larges (par exemple, l'enduit superficiel) peut prolonger la durée de vie de la route. Outre les mélanges bitumeux chauds, il est également possible

d'utiliser des mélanges bitumeux tièdes. La technologie de production de mélanges bitumeux tièdes consomme moins d'énergie et donc moins de carbone. En outre, des matières premières plus respectueuses de l'environnement sont utilisées dans la production de mélanges bitumeux tièdes.

5. Activités liées à la mise en œuvre du règlement, coûts nécessaires et recettes estimées de la mise en œuvre du règlement

La mise en œuvre du règlement n'exige pas d'activités ou de coûts supplémentaires. Les recettes indirectes attendues de la mise en œuvre sont la planification et la construction d'une infrastructure routière plus moderne, plus sûre et plus respectueuse de l'environnement.

6. Entrée en vigueur du règlement

Le présent règlement entrera en vigueur conformément à la procédure générale.

7. Approbation du projet de règlement

Le projet de règlement a été élaboré en coopération avec l'administration des transports, en consultation avec les représentants de l'Association estonienne de la construction d'Infra.

Le projet de loi a été soumis pour approbation au ministère des finances, au ministère des affaires régionales et de l'agriculture, au ministère de l'économie et des communications et au ministère de l'intérieur, ainsi qu'à l'administration des transports, à l'Association des villes et municipalités estoniennes pour avis, à l'Association estonienne de construction d'Infra et à l'autorité de protection du consommateur et de réglementation technique par l'intermédiaire du SIE, du système d'information ou des projets de législation. L'Association des villes et municipalités estoniennes, le ministère des affaires régionales et de l'agriculture et le ministère de l'économie et des communications ont approuvé les présentes observations. Le ministère des finances et le ministère de l'intérieur ont approuvé par défaut/sans commentaires. Un aperçu des modifications reçues a été présenté à l'annexe de l'exposé des motifs.

Annexe. Aperçu des retours d'information reçus lors de l'approbation du projet

Annexe à l'exposé des motifs du projet de règlement du ministre des affaires climatiques
intitulé «Modification du règlement n° 101 du ministre de l'économie et des infrastructures du
3 août 2015 «Exigences de qualité pour la construction de routes»»

Aperçu des retours d'information reçus lors de l'approbation du projet

N°	Contenu de la proposition	Informations sur la manière de tenir compte de la proposition
Proposé par: L'Association des villes et municipalités estoniennes		
1	Il convient de noter que les points 15, 27 et 29 du projet de règlement, qui augmentent les écarts par rapport aux largeurs autorisées des couches structurelles de revêtement, ne sont pas acceptables pour la commande des travaux de construction par le pouvoir adjudicateur. Ceci concerne en particulier la construction de couches structurelles plus étroites que la solution conçue (-5 cm au lieu des -0 cm antérieurs), ce qui permet de construire chaque couche de la structure jusqu'à 5 cm plus étroite. Si les couches inférieures du remblai sont plus étroites, il en résulte que les couches supérieures sont également plus étroites. Par conséquent, les modifications figurant aux points 15, 27 et 29 ne peuvent être acceptées.	Partiellement pris en considération. Le point 15 prévoit que la largeur hors tout de la surface ne doit pas être plus étroite que celle prévue et que la différence entre deux mesures consécutives sur des sections droites de largeur uniforme ne doit pas dépasser 5 cm. Ceci garantit la largeur appropriée de la construction des couches supérieures. Les dispositions correspondantes des points 27 et 29 du projet d'acte seront complétées par des phrases similaires.
2	Conformément au point 19 du projet, lors de la modification de l'article 6, paragraphe 7, du règlement (qui modifie l'insuffisance de dévers des sous-couches à $\pm 1,0$ %), il convient de tenir compte du fait que lorsqu'il est possible de modifier l'inclinaison du dévers des sous-couches, il doit également être possible de modifier l'inclinaison de la chaussée. La pente de la chaussée est de 2,5 % selon le règlement actuel et sa modification de 1 % a une forte incidence sur le rejet des eaux pluviales et contredit la norme SVE 843:2016. La norme de la rue urbaine et l'instruction de l'administration des transports (approuvée par l'ordonnance n° 0001 du directeur général de l'administration des routes du 5 janvier 2016 intitulé «Instruction pour la conception, la construction et la réparation de la couche de remblai et de drainage»). Étant donné que les pentes des sous-couches des routes sont très liées à l'inclinaison de la chaussée, une augmentation de la déviation des pentes de	Partiellement pris en considération. L'insuffisance de dévers autorisée de la chaussée est définie à l'article 6, paragraphe 1, point 1. Dans des conditions normales avec un dévers conçu de 2,5 % (avec une déficience autorisée de $\pm 0,5$ %) et une sous-couche de 4 % (avec une déficience autorisée de ± 1 %), il peut arriver que le dévers sur la route et sur la sous-couche soit de 3 %. Dans ce cas également, le drainage de l'eau n'est pas empêché. Au point 19, la phrase «En aucun cas, la pente de la sous-couche n'est inférieure au dévers» est ajoutée. La phrase à ajouter contribue à assurer le drainage des eaux pluviales.

	la chaussée ne peut être admise.	
Proposé par: Le ministère des finances		
1	Le point 14 du projet de loi introduit une définition des pistes cyclables et piétonnes (modification de l'article 6, paragraphe 1, point 1, du règlement), qui n'est pas utilisée ailleurs dans le règlement et dont le contenu n'est pas précisé dans le projet ou l'exposé des motifs. Si la définition figure dans un autre acte juridique, veuillez inclure la référence pertinente au moins dans l'exposé des motifs.	Avis pris en considération. Le projet a été clarifié.
2	Veuillez expliquer plus en détail dans l'exposé des motifs et évaluer les incidences de la mise en œuvre sans période transitoire – combien de projets déjà achevés devraient être modifiés en raison des nouvelles exigences et qui, depuis l'entrée en vigueur des modifications du règlement, ne peuvent plus servir de base à la délivrance des permis de construire et comment lesdits coûts devraient être partagés entre les secteurs public et privé.	Partiellement pris en considération. Une disposition d'exécution est prévue pour que les travaux commencés ou les marchés attribués avant l'entrée en vigueur du présent règlement puissent être achevés conformément aux exigences en vigueur au moment du début des travaux ou de l'attribution du marché. En outre, une disposition d'application sera introduite pour permettre l'application de la version du présent règlement qui est entrée en vigueur le 23 novembre 2020 pour une période de trois mois après l'entrée en vigueur de la présente disposition (période transitoire).
Proposé par: Centre estonien de normalisation et d'accréditation		
1	Le point 7 du projet d'acte, qui modifie l'article 2, paragraphe 16 du règlement, étant donné que l'exigence est que les équipements doivent être étalonnés ou vérifiés, la nécessité de se référer à l'obligation de respecter les normes d'essai pourrait être envisagée, compte tenu du fait qu'il s'agit de normes concernant les équipements de laboratoire, comme indiqué dans l'exposé des motifs.	Avis pris en considération. Le projet a été clarifié et l'exposé des motifs a été complété en conséquence. Tant en laboratoire que sur le site, tous les dispositifs de mesure ne sont pas étalonnés/vérifiables, mais plutôt contrôlables.
2	Le point 45 du projet d'acte, qui modifie l'article 24, paragraphe 4, du règlement – EVS-EN 12350 est une série de normes; il convient donc de préciser quelle partie de la norme est visée ou d'utiliser la mention «dans la série de normes EVS-EN 12350».	Avis pris en considération.
3	Le point 45 du projet de loi, qui modifie l'article 24, paragraphes 6 et 7 du règlement – EVS-EN 10027, EVS-EN 12944 et EVS-	Avis pris en considération.

	EN 1337 est une série de normes, il convient donc de préciser quelle partie de la norme est visée ou de remplacer le mot «dans la norme» par le mot «dans la série de normes».	
4	Dans le cas des normes visées à l'article 25, paragraphe 1) du règlement actuel, des références standard sans titres pourraient être utilisées (à l'instar de toutes les autres références standard figurant dans le règlement) afin de garantir l'exactitude de la référence standard, même si le titre change au cours du retraitement de la norme.	Avis pris en considération.
Proposé par: Ministère de l'économie et de la communication		
1	Le point 2 du projet d'acte complète l'article 1^{er}, paragraphe 2 du règlement n° 101, en ajoutant, après la dernière phrase, la phrase «Lors de la réception des travaux, le propriétaire de la route peut vérifier le respect des exigences dans un laboratoire accrédité (ci-après dénommé «laboratoire»).» L'exposé des motifs énonce les raisons suivantes: <i>La définition d'un laboratoire accrédité est utilisée dans l'ensemble du règlement. Dans la version actuelle, le terme n'est mentionné pour la première fois que dans l'article 2, paragraphe 15. Il est plus logique de prévoir la possibilité d'utiliser un laboratoire accrédité dans le champ d'application du règlement. Si le propriétaire de la route voit (ou ne voit pas) la nécessité d'utiliser un laboratoire accrédité pour un essai particulier, la disposition à ajouter le permet. Elle offre également une certaine souplesse à l'avenir. Si le besoin d'accréditation change, il n'est pas nécessaire de modifier chaque fois le règlement pour déterminer si l'accréditation est requise et à quel moment.</i> Veillez noter que, conformément au règlement n° 101, article 2, paragraphe 16, les équipements utilisés pour vérifier le respect des exigences de qualité et la capacité professionnelle du mesureur doivent être conformes aux exigences établies. Les exigences de qualité sont	Avis pris en considération. Les points 2 et 7 du projet sont reformulés comme proposé. Le propriétaire d'une route peut toujours vérifier le respect des exigences, ce qui est obligatoire jusqu'à l'acceptation de la route, conformément à l'article 2, paragraphe 1, du règlement n° 80 du ministre de l'économie et des infrastructures «Règles relatives à la surveillance du propriétaire». Ceci signifie que la supervision du propriétaire doit vérifier la conformité des travaux avec les exigences. En règle générale, il n'est pas justifié/nécessaire d'associer des personnes accréditées dans le domaine de la construction routière aux contrôles de conformité. Des tests sur des matériaux de base accrédités sont plutôt utilisés. Aux fins de la loi sur la métrologie, la compétence professionnelle d'un mesureur dans le domaine de la construction routière serait garantie si seuls les inspecteurs (largeurs, hauteurs, gradients) étaient impliqués dans la réception des travaux. À l'heure actuelle, l'approche est utilisée pour accepter des travaux, lorsque des protocoles de mesure sont établis pour les largeurs et inclinaisons de la route, lorsque les mesures sont effectuées par

énoncées aux articles 2 et 3, c'est-à-dire tout ce qui est décrit dans le règlement. Ainsi, conformément à l'article 2, paragraphe 16, du règlement n° 101, toutes les exigences de qualité doivent être vérifiées à l'aide d'une mesure professionnellement compétente, ce qui exclut la possibilité de recourir à un laboratoire accrédité, à l'exception de certaines dispositions prévoyant des dispositions spécifiques en ce sens. Selon certaines dispositions, le règlement exige le recours à un laboratoire accrédité (articles 2, paragraphe 15, 3, paragraphes 2, 4, 5, 7, 13, paragraphe 4, 15, paragraphe 4, 16, paragraphe 3 et 19) et, dans ces cas, le recours à un mesureur professionnellement compétent ne peut pas être utilisé. La question se pose de savoir pourquoi l'accréditation est nécessaire pour vérifier certaines des exigences et la capacité professionnelle du mesureur requise par l'article 2, paragraphe 16 n'est pas suffisante. Toutefois, dans la construction de routes, la présence d'une personne accréditée peut être justifiée lors de la vérification des exigences susmentionnées. Conformément à l'article 16, paragraphe 7, la vérification du respect de l'exigence de qualité spécifiée à l'article 16, paragraphe 6, ne doit pas être effectuée par un laboratoire accrédité, mais, conformément à l'article 2, paragraphe 16, elle doit être effectuée par une personne reconnue comme professionnellement compétente pour la mesure. Une disposition similaire est prévue dans le projet d'amendement. À l'heure actuelle, la nécessité de faire la distinction entre la compétence professionnelle du mesureur et l'accréditation de celui-ci reste floue dans le règlement actuel, ainsi que dans les modifications apportées au projet. Conformément à l'article 5, paragraphe 1, point 1, de la loi sur la métrologie, la traçabilité des résultats des mesures est	des entrepreneurs qui ne sont pas professionnellement compétents au sens de la loi sur la métrologie, mais que l'équipement de mesure a été vérifié/calibré. De même, les mesures IRI, IFI, etc. ne sont pas effectuées par des responsables professionnels au sens de la loi sur la métrologie, mais à l'aide d'équipements étalonnés/vérifiés.
--	--

prouvée si les mesures ont été effectuées par un mesureur compétent qui a été <u>accrédité ou reconnu comme un mesureur professionnel compétent</u>. L'évaluation de la compétence professionnelle de l'auteur de la mesure est un peu plus simple et plus favorable à la personne qui demande l'évaluation et la compétence est soumise à une reconnaissance nationale. La demande d'accréditation est plus lourde, mais les mesures sont également reconnues en dehors de l'Estonie. Les deux évaluations sont réalisées par le Centre estonien de normalisation et d'accréditation. L'accréditation est généralement requise pour des activités plus complexes ou en raison de la réglementation de l'Union. Si, dans l'article 2, paragraphe 16, du règlement n° 101, au lieu de «la compétence professionnelle du mesureur», «la traçabilité des résultats des mesures doit être prouvée sur la base de la loi sur la métrologie», un laboratoire accrédité et un mesureur professionnellement compétent peuvent être utilisés pour vérifier le respect des exigences de qualité. Il n'y aurait donc pas lieu d'ajouter une nouvelle phrase à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement n° 101, qui n'ajoute en substance rien en raison de l'exigence de l'article 2, paragraphe 16 (à l'exclusion d'un laboratoire accrédité). Nous recommandons également de réévaluer la nécessité d'une exigence d'accréditation dans certaines dispositions du règlement n° 101.	
--	--