



**ANNEXE AU RÈGLEMENT INTERIEUR
DU COMITE OPÉRATIONNEL
« AVIS »

PARTIE E**

19 NOVEMBRE 2021

PARTIE E

Dispositions particulières relatives au groupe spécialisé « Evaluation environnementale » à la validation des éco- comparateurs

Contexte général

La réponse aux enjeux du changement climatique et la nécessité d'inscrire nos sociétés dans une transition écologique ont amené de nombreux acteurs à s'engager dans le développement d'actions permettant une utilisation plus rationnelle des ressources et un recours accru aux technologies et procédés industriels respectueux de l'environnement. Les méthodes et outils tels que les éco-comparateurs permettent d'orienter le choix des maîtres d'ouvrage vers ces solutions.

Afin d'accompagner l'émergence et le développement de ces éco-comparateurs, les membres de l'IDRRIM avaient mis en place dès 2011 un cadre de délivrance d'avis techniques permettant de garantir la pertinence de ces outils pour des projets d'infrastructures de mobilité et de partager des informations sur leur fonctionnement et les fonctionnalités apportées. Un GS Eco-comparateur avait alors été créé pour instruire les demandes reçues et évaluer ces outils.

Les éco-comparateurs ayant acquis aujourd'hui une certaine maturité, il apparaît nécessaire d'élargir le spectre de ce GS en orientant ses travaux sur l'évaluation environnementale des techniques routières durant les différentes phases de leur vie (construction, exploitation, entretien, fin de vie), en s'appuyant notamment sur l'analyse de cycle de vie. Ces orientations sont d'ailleurs explicitées dans le pacte d'engagement des acteurs des infrastructures de mobilité (2021) qui fixe notamment l'objectif de développer des infrastructures bas carbone.

Ce GS « Evaluation Environnementale » se substitue donc au GS « Eco-comparateurs » de manière à en élargir le champ. Il agit de manière transversale aux autres groupes spécialisés mis en place par le comité Avis de l'IDRRIM afin d'apporter son expertise et son avis sur le volet environnemental.

Objectifs du groupe spécialisé

D'une manière générale, le groupe spécialisé Evaluation Environnementale est en charge de :

- Apporter une expertise aux actions des autres GS sur le champ de l'empreinte environnementale, en particulier lors de l'instruction des demandes d'avis technique.
- Elaborer / participer à l'élaboration de documents de référence sur le champ de l'analyse de cycle de vie des infrastructures de mobilité.
- Constituer un socle commun de modèles et données de référence, partagés avec l'ensemble des acteurs des infrastructures de mobilité.

Feuille de route 2021-2022

A plus court terme, et dans une phase de relance de ces travaux, le groupe spécialisé sera chargé de :

- Etablir un catalogue de techniques d'entretien quantifiées en empreinte carbone (de type t. eq. CO₂ / m² / an), à partir de facteurs d'émission et de durées de vie consensuels (cf. note d'information Idrrim « Entretien des chaussées routières : optimiser le coût global » pour les durées de vie).
- Accompagner l'ADEME dans l'intégration des données liées aux infrastructures de mobilité dans la base Carbone.

Par ces actions, il contribue à la réalisation de l'engagement n°3 du pacte d'engagement des acteurs des infrastructures de mobilité « *Construire et mettre en œuvre une méthodologie permettant l'évaluation des émissions de GES générées dans le cadre d'une politique de gestion d'un patrimoine d'infrastructures* ».

Fonctionnement du groupe spécialisé :

Le fonctionnement de ce groupe spécialisé s'inscrit dans les méthodes de travail au sein des instances de l'IDRRIM, à savoir le partage et l'échange entre tous les membres et la construction de consensus. Cette méthode s'appuie sur le travail en commun des différents types d'acteurs réunis au sein de l'IDRRIM (national/local ; public/privé ; MOA/MOE/Entreprises de travaux/Fournisseurs ; Organismes de recherche et de formation...). Elle s'appuie également sur la construction de consensus, à même de permettre une validation collective et une reconnaissance de ses productions par l'ensemble des acteurs.

Le groupe spécialisé se réunit au moins deux fois par an, et les convocations seront transmises au moins 15 jours avant la date de la réunion. Il est rattaché au comité opérationnel Avis de l'IDRRIM, auquel il rend compte de ses activités.

Un animateur est nommé parmi les membres du groupe spécialisé, avec pour charge l'animation des réunions et la validation des ordres du jour, en lien avec l'équipe permanente de l'IDRRIM.

Un secrétaire est nommé parmi les membres du groupe spécialisé avec pour charge la préparation des réunions (envoi des convocations, formalisation des comptes-rendus de réunion) et le suivi des travaux en cours, en lien avec l'animateur.

Composition du groupe spécialisé

La composition du groupe spécialisé, arrêtée à la validation de ce cahier des charges, est à retrouver sur le site internet de l'IDRRIM (*lien à insérer*).

Celle-ci pourra être amenée à évoluer en fonction des mobilités de ses membres, tout en s'attachant à maintenir les équilibres entre les différents acteurs, et une représentativité compatible avec l'objectif d'échange et de partage recherché par ce groupe.

Dans le cadre de la conduite de ses activités, le groupe spécialisé pourra s'attacher le concours de tous experts externes à l'IDRRIM dont la participation est jugée nécessaire.

Annexe à la partie E

Procédure de validation des éco-comparateurs

Le présent document a pour but de préciser la nouvelle procédure de validation d'un éco-comparateur que l'IDRRIM a mis en place.

1. Définition des logiciels d'évaluation environnementale d'infrastructure de transports

Les éco-comparateurs sont des logiciels ou des outils individualisés dont au moins une des fonctionnalités permet le calcul de valeurs d'impacts environnementaux selon une méthodologie d'analyse du cycle de vie adaptée aux infrastructures de transport.

Les bases de données, internes ou externes, sur lesquelles s'appuient les éco-comparateurs sont considérées comme partie intégrante des éco-comparateurs.

2 Objectifs de l'avis technique

L'avis technique des éco-comparateurs a pour objectif de fournir des informations sur les fonctionnalités susceptibles :

- De réaliser une évaluation des impacts environnementaux des options prises dans le cadre des études de conception d'un projet ;
- De réaliser une évaluation environnementale des propositions des entreprises dans le cadre de la procédure de passation de marchés de travaux ;
- De réaliser un calcul des impacts environnementaux dans le cadre de l'exécution des travaux.

Les éco-comparateurs trouvent leurs domaines d'application dans le cadre d'évaluation ex ante (différentes phases amont d'un projet) aussi bien qu'ex post (à l'issue de la réalisation des travaux).

A ce titre, ils peuvent donc se présenter sous plusieurs formes :

- Outil dont l'utilisation nécessite la saisie de l'ensemble des données nécessaires au calcul et donc la connaissance précise des processus inclus dans le périmètre de l'évaluation (évaluation ex post) ;
- Outil dont l'utilisation repose largement sur des bases de données internes et permettant un calcul amont alors que les processus inclus dans le périmètre d'évaluation ne sont pas précisément connus (évaluation ex ante) ;
- Outil mixte, associant à des bases de données internes (permettant des calculs de type évaluation ex ante), la possibilité de saisie de données spécifiques lorsqu'elles sont connues de l'utilisateur (pour des calculs ex post ou des comparaisons entre variantes).

Au regard des objectifs fixés à l'avis technique des éco-comparateurs, il est nécessaire que les bases de données utilisées dans ces outils répondent aux exigences en relation avec le présent guide, notamment en termes de représentativité du domaine évalué (représentativités technologique, géographique et temporelle notamment) et de fiabilité (traçabilité des données utilisées).

Les éco-comparateurs utilisés dans les évaluations ex ante sont des outils d'aide à la décision tandis qu'utilisés dans le cadre des évaluations ex post ils peuvent constituer des outils de contrôle. L'éditeur de l'éco-comparateurs devra spécifier explicitement si l'outil vise une évaluation ex ante ou ex post.

Dans ces différents cas de figure, il convient de souligner l'importance de la qualité des résultats fournis par ces outils, en termes de précision et de justesse.

Un accès aux informations traduisant les incertitudes de calculs (couvrant notamment les dispersions de valeurs prises en compte au travers des bases de données utilisées) devra permettre d'apprécier le niveau de confiance associé aux résultats fournis par les éco-comparateurs.

3 Procédure d'établissement de l'avis

L'avis technique est attribué à un éco-comparateur pour une durée de 5 ans. Celle-ci devra être compatible avec la validité des bases de données utilisées par l'outil. Son élaboration contient les étapes suivantes :

- Demande d'admission avec dossier technique et acte d'engagement déposé auprès de du comité opérationnel Avis par l'éditeur,
- Examen de la recevabilité administrative de la demande et de la recevabilité technique, en particulier du domaine d'application de l'éco-comparateur
- Examen de la conformité de l'éco -comparateur à la méthodologie d'évaluation en cours de validité à l'OEET (V1 du 01/04/11 à ce jour), à l'aide du dossier technique fourni par l'éditeur et/ou de son représentant, par le groupe spécialisé éco comparateurs (GSEC), instance impartiale et compétente, formé d'experts habilités et désignés par du comité opérationnel Avis.
- La méthodologie d'évaluation comporte normalement :
 - *L'examen des réponses de l'éditeur aux EXIGENCES ET RE-COMMANDATIONS DE LA METHODOLOGIE OEET (« OEET Évaluation énergie–environnement des infrastructures de transport Guide de validation des logiciels d'évaluation environnementale (éco-comparateurs) des infrastructures de transports »)*
 - A la grille annexée IDRRIM
 - La réalisation par le GS « Eco-comparateurs » de tests correspondant au champ de validation souhaité par l'éditeur, en présence du représentant de l'éditeur, par le groupe spécialisé.
 - L'examen des résultats des tests, avec audition éventuelle de l'éditeur.

L'analyse de ces informations conduit soit à un avis (éventuellement pour une période inférieure à 5 ans), soit à un complément d'essai, soit à des restrictions du champ de validation, soit à un refus.

En cas d'avis technique, l'éditeur reçoit cet avis spécifiant le domaine d'emploi et les spécificités de l'éco-comparateur (version, bases de données associées, ...). L'éditeur est alors tenu :

- De respecter la conformité de son éco-comparateur diffusé avec la version validée ;
- D'effectuer les contrôles l'assurant de la validité des bases de données associées pendant la durée de validité de l'éco-comparateur ;
- De réserver la dénomination de l'éco-comparateur présenté à la vérification aux seules versions bénéficiaires de l'avis technique ;
- D'informer du comité opérationnel Avis de toute modification de l'éco-comparateur (méthode de calculs, bases de données, dénomination, champ d'évaluation, ...) ;
- De faire figurer l'avis technique sur les résultats fournis par l'éco-comparateur validé.

Enfin, pendant la période de validité de l'éco-comparateur, du comité opérationnel Avis se réserve le droit de procéder à un nouvel audit restreint ou complet de l'outil.

4. LA DEMARCHE DE VALIDATION

4.1. Conditions préalables à la candidature à l'avis technique

Un éditeur souhaitant faire valider un éco comparateur dépose une demande auprès de du comité opérationnel Avis.

Le dossier de candidature comporte un engagement sur l'honneur de l'éditeur à prendre connaissance et à respecter les modalités d'établissement de l'avis technique.

Les conditions préalables à la candidature à validation sont fixées par du comité opérationnel Avis.

4.2. Le dossier de candidature

La composition du dossier de validation est fixée par du comité opérationnel Avis.

A titre d'information, il comporte notamment les éléments suivants :

- Les noms des logiciels et de tous les programmes qui composent l'éco-comparateur ;
- Les noms et les versions des bases de données utilisées par l'éco-comparateur ;
- La documentation technique et la documentation produit de l'éco-comparateur ;
- La documentation des bases de données ;
- Le suivi qualité du logiciel (retour utilisateurs, corrections, actualisation des bases, actualisation du logiciel) ;
- Les modalités d'accès pour effectuer les tests de l'éco-comparateur par du comité opérationnel Avis ;

- Les réponses aux exigences et recommandations de la méthodologie OEET (« OEET Évaluation énergie – environnement des infrastructures de transport Guide de validation des logiciels d'évaluation environnementale (éco-comparateurs) des infrastructures de transports »).

L'éditeur doit être informé par le comité opérationnel Avis des modalités d'octroi de l'avis technique qu'il s'engage à respecter.

Le comité opérationnel Avis met en place une instance impartiale et compétente pour examiner les demandes de validation et proposer une décision à l'instance dirigeante de l'organisme. La proposition de décision est accompagnée d'un avis technique détaillé qui sera transmis à l'éditeur.

4.3 Décision de validation

La décision de validation est prise selon les dispositions définies par du comité opérationnel Avis.

Le document de validation comporte les mentions suivantes :

1. Le nom de l'éco-comparateur, le numéro de version de tous les programmes qui le composent ;
2. Le nom et le numéro de version des bases de données ;
3. Le champ de validation de l'éco-comparateur ;
4. Les mentions : "validé selon les critères de la méthodologie de l'OEET, version X du jj/mm/aaaa" ;
5. Logo et coordonnées du comité opérationnel Avis ;
6. Date d'émission du document de validation et date de fin de validité ;
7. Numéro du document de validation ;
8. Identification du titulaire ;
9. Appellation du produit et numéro de version ;
10. La date de publication des tests utilisés.

4.4. Suivi des modifications

L'éditeur doit informer le comité opérationnel Avis de toute évolution pendant la durée de validité de l'avis. Le GS « Eco-comparateurs » du comité opérationnel Avis jugera de l'opportunité d'effectuer une évaluation complémentaire ou une nouvelle évaluation.

4.5 Voies de recours de l'éditeur de l'ÉCO-COMPARATEUR

Les voies de recours de l'éditeur de l'éco-comparateur sont fixées par du comité opérationnel Avis. Elles s'exercent en cas de désaccord avec les décisions de celui-ci. L'éditeur de l'éco-comparateur est informé de ces voies de recours avant toute contractualisation.

Le comité opérationnel Avis dispose d'une instance impartiale et compétente pour examiner les recours présentés par les candidats à l'avis technique. Le recours doit être examiné par des personnes différentes de celles ayant établi l'avis.

4.6 Modalités de communication vis-à-vis des exigences et recommandations de la méthodologie OEET (« OEET Évaluation énergie – environnement des infrastructures de transport Guide de validation des logiciels d'évaluation environnementale (éco-comparateurs) des infrastructures de transports »).

La référence à l'avis technique doit comporter la mention suivante : " Le logiciel d'évaluation environnementale d'infrastructure de transports (préciser la version) évalué par le comité opérationnel Avis répond aux critères de la version 1 de la méthodologie de l'OEET du 01/04/11 sur le champ défini dans la décision correspondante". Cette mention est la seule possible vis-à-vis du guide.

La référence à l'avis technique peut être apposée sur les supports relatifs à l'éco-comparateur.

Le comité opérationnel Avis transmet la décision d'avis technique concomitamment à l'éditeur concerné et à l'OEET. La liste des éco-comparateurs validés figure sur le site internet du comité opérationnel Avis.

5 DEFINITION DU CHAMP DE VALIDATION selon le Guide EXIGENCES ET RECOMMANDATIONS DE LA METHODOLOGIE OEET (« OEET Évaluation énergie – environnement des infrastructures de transport Guide de validation des logiciels d'évaluation environnementale (éco-comparateurs) des infrastructures de transports »).

Le champ de validation sera proposé par l'éditeur, mais décidé par le GSEC du comité opérationnel Avis. Plusieurs champs de validation des ÉCO-COMPARATEURS sont possibles, définissant le domaine de validité de l'outil proposé à l'examen.

A titre indicatif, ci-dessous sont présentées différentes possibilités, non exhaustives, se rapportant à l'utilisation usuelle des outils d'évaluation environnementale :

Type d'infrastructure :

- Toutes infrastructures de transport
- Infrastructures spécifiques (à préciser : linéaires, ponctuelles, routières, ferroviaires, ...)
- Éléments d'infrastructures (à préciser : remblais, génie civil, ...)

Cycle de vie étudié :

- cycle de vie complet (cradle-to-grave)
- cycle de vie tronqué (étapes à préciser)

Catégories d'impacts :

- Consommation de ressources énergétiques
- Changement climatique
- Épuisement des ressources
- Consommation d'eau
- Déchets
- Acidification atmosphérique
- Pollution de l'air
- Pollution de l'eau
- Destruction de la couche d'ozone stratosphérique
- Formation d'ozone photochimique
- Autres

Domaine d'application :

- Ex ante : étude de conception de projets
- Ex ante : passation de marché de travaux
- Ex post : exécution de travaux
- Ex post : infrastructure en exploitation

Le champ de validation figure obligatoirement sur l'avis technique et il est accessible en ligne sur le site de l'organisme.

EXIGENCES ET RECOMMANDATIONS DE LA METHODOLOGIE OEET

Les exigences et recommandations figurant ci-après sont issues de la méthodologie version 1 de l'OEET, du 01/04/11. L'ensemble de ces critères est susceptible d'évoluer avec les versions validées par le conseil de validation de l'OEET.

A noter que ces critères couvrent à la fois les études et les outils d'évaluation environnementale des infrastructures de transports. Certaines exigences ou recommandations peuvent donc ne pas s'appliquer au domaine spécifique des outils de type ÉCO-COMPARATEURS.

Le comité opérationnel Avis précisera explicitement les critères qui ne sont pas pertinents et ceux qui ne sont pas respectés dans le champ de validation de l'outil.

Le référentiel de du comité opérationnel Avis explicite la méthodologie ou les tests réalisés pour valider le respect des différents critères par l'outil.

Numéro	Critères
	Normes
1	L'évaluation doit suivre les prescriptions des normes de management environnemental NF EN ISO 14040 et 14044.
2	<p>Il est recommandé que l'évaluation suive les prescriptions de la norme NF P 01-010, particulièrement en ce qui concerne les chapitres suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ § 4- Généralités et spécifications ▪ § 6- Impacts environnementaux représentatifs des produits de construction.
3	Les études et les outils d'évaluation doivent être réalisés selon le contexte normatif en vigueur.
	Système

4	Le système de produits étudiés doit être clairement défini ainsi que les processus associés couverts par l'étude (voir "frontières du système").
5	L'unité fonctionnelle à retenir est l'infrastructure dans son ensemble (incluant les différents éléments constitutifs du tronçon étudié). Y sont associés en terme de sollicitations, le trafic et le niveau de service pour laquelle cette infrastructure est projetée (capacité de véhicules, ou de passagers, ou de fret) ainsi que la durée de service projetée.
Type d'évaluation	
6	<p>Pour l'évaluation de prestations de transports, il est recommandé de considérer les impacts environnementaux de l'ensemble des étapes du cycle de vie des différentes infrastructures considérées. Les étapes du cycle de vie à prendre en compte pour une évaluation environnementale complète de type cradle-to-grave sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Production des matériaux constitutifs ▪ Transports des matériaux ▪ Mise en œuvre (réalisation de l'infrastructure) ▪ Vie en œuvre (exploitation, surveillance, maintenance, entretien, rénovation) ▪ Fin de vie (démolition, déconstruction, réhabilitation, renouvellement).
7	En cas d'évaluation tronquée, les étapes non prises en compte doivent être identifiées. Ce point doit être mentionné au niveau de l'affichage des résultats et du rapport d'étude.
8	L'évaluation tronquée doit être complétée par une évaluation similaire (champ et qualité) des étapes manquantes avant utilisation dans le cadre d'une évaluation d'un niveau supérieur (exemple : évaluation globale de déplacement usagers + infrastructure).
Durée de vie ou durée de référence	

9	Compte tenu des spécificités des infrastructures, il est recommandé de privilégier la notion de "durée de référence" à la notion de "durée de vie.
10	La durée de référence d'une infrastructure, qu'elle reflète une réalité physique, économique ou qu'elle soit conventionnelle, doit prendre en compte tous les flux de référence des opérations associées au maintien de la fonction initiale de l'infrastructure sur la durée de service projetée.
11	Dans le cadre d'une comparaison, les durées de référence auxquels se réfèrent les résultats doivent être identiques pour les différentes infrastructures de transport examinées.
	Frontières du système
12	Le choix des frontières doit être cohérent avec les objectifs de l'étude. Il doit considérer l'ensemble des processus élémentaires avant application des critères de coupure.
	Les frontières du système, décrites et justifiées dans le rapport d'étude, doivent inclure les éléments suivants (points 13 à 18) :
13	Ensemble des éléments constitutifs de l'infrastructure (éléments linéaires et ponctuels).
14	Éléments indissociables de l'exploitation de l'infrastructure, en particulier les émissions imputables aux consommations des véhicules et engins d'exploitation (hors véhicules des usagers).
15	En fonction de la définition des objectifs de l'étude et du niveau de précision fixé, les impacts environnementaux liés à l'amortissement de la fabrication des véhicules et engins d'exploitation (les contrôles de cohérence permettront de fixer le seuil en deçà duquel ces impacts pourront être négligés).

16	De même, ce principe pourra être étendu aux véhicules, engins et autres matériels utilisés temporairement pour la réalisation de l'infrastructure.
17	Les critères de coupures doivent respecter les exigences normatives et préserver la cohérence de l'étude.
18	Les études doivent considérer les trajets professionnels liés à la réalisation et à l'exploitation des infrastructures. Les trajets domiciles-travail restent hors du champ d'évaluation.
19	Afin d'assurer l'équité des comparaisons, la réalisation et la maintenance des véhicules liés à l'usage des infrastructures doivent être prises en compte ou exclues de manière homogène entre infrastructures de transport de différentes natures.
20	Il est recommandé d'exclure du champ de l'évaluation « infrastructures » la prise en compte de ces véhicules spécifiques à l'usage et donc plus proche des commissions "voyageurs" et "marchandises".
	Déchets
21	Le recyclage ou la réutilisation en boucle ouverte doit être traité via un stock.
22	Le recyclage et la valorisation des déchets sont pris en compte selon les pratiques et capacités du moment (que ce soit en terme de valorisation ultérieure ou de taux d'incorporation initial).
23	En cas d'impossibilité d'établir un scénario de fin de vie fiable, le scénario de fin de vie par défaut est la mise en centre de stockage des déchets.
	Règles d'affectation

24	Les règles d'affectation doivent être précisées (relations physico-chimiques, règles économiques).
25	Une analyse de sensibilité doit évaluer l'influence du choix de la règle retenue sur les résultats par rapport aux autres possibilités d'affectation.
	Données
26	Les données de type ICV utilisées doivent être représentatives des infrastructures étudiées, d'un point de vue temporel, géographique et technologique.
27	La fiabilité des données de type ICV utilisées doit être assurée, notamment en terme de traçabilité. En cas d'utilisation de données publiques, la source doit être affichée.
28	Concernant l'affichage des résultats d'ICV, le résultat ne peut être meilleur que la précision des appareils de mesure. Une absence de données doit être clairement indiquée, y compris au niveau des résultats et du rapport d'étude (la valeur zéro est réservée au résultat nul des calculs).
29	La production et la fourniture d'énergie doivent refléter les différents types de ressources consommés dans sa composition (exemple : mix européen pour la fourniture d'électricité : il faut tenir compte de la répartition des différentes sources d'électricité, des rendements de combustion des combustibles, des pertes dues à la conversion, au transport et à la distribution).
30	Dans le cadre du choix des modèles de production d'énergie et des conventions sur les consommations énergétiques, la norme NF P 01-010 recommande l'utilisation du FD P 01-015 qui reproduit les données d'ICV des énergies en France et en Europe ainsi que la partie énergie du transport.
31	L'évolution du cadre normatif, des méthodes de recueil des données et des ICV matériaux et énergie doivent être prise en compte pour la mise à jour des études.

	Catégories d'impacts
32	Les catégories d'impacts doivent être choisies en fonction des objectifs et du champ de l'étude.
33	Les impacts environnementaux "consommation de ressources énergétiques", "changement climatique", "épuiement de ressources" doivent être évalués dans les études d'évaluation des infrastructures.
34	Afin d'assurer la complétude de l'analyse environnementale, il est fortement recommandé d'élargir l'évaluation aux différents impacts représentatifs de la norme NF P 01-010.
	Analyse
35	Les résultats doivent être analysés en termes de gravité, d'incertitude et de sensibilité.
36	L'analyse doit préserver le caractère transversal et la complétude liés au calcul de plusieurs catégories d'impacts. Un regroupement en ensembles pertinents peut toutefois faciliter la lisibilité et contribuer à la qualité de l'analyse.
37	L'analyse doit permettre d'identifier les postes déterminants, étape par étape.
38	L'analyse comparative permet de valoriser une solution technique en termes environnementaux. Il est parfois préférable de présenter un résultat en comparaison d'une variante de base que présenter un résultat en absolu, notamment en l'absence d'échelle de référence.
	Interprétation

	La phase d'interprétation de l'ACV doit comprendre les éléments suivants (points 39 à 41) :
39	Identification des enjeux significatifs à partir des résultats obtenus.
40	Vérifications à l'aide de contrôles de complétude et de cohérence.
41	Rédaction des hypothèses, conclusions, limitations et recommandations.
42	Les éléments d'interprétation doivent être considérés en fonction de l'unité fonctionnelle et des frontières du système. Ils doivent aussi tenir compte de la qualité des données disponibles et de l'analyse de sensibilité.
	Communication
43	Les résultats et conclusions de l'étude doivent être communiqués de manière complète et précise, sans parti pris. Les résultats, données, méthodes, hypothèses et limitations doivent être transparents et présentés de manière suffisamment détaillée pour permettre au lecteur de comprendre les complexités et les compromis inhérents à l'étude.
44	Le rapport d'étude doit justifier les différents choix réalisés et les hypothèses retenues.
	Revue critique

45	<p>Il est recommandé de réaliser une revue critique, qui doit permettre de garantir :</p> <ul style="list-style-type: none">▪ que les méthodes utilisées sont cohérentes avec la normalisation et valables d'un point de vue scientifique et technique,▪ que les données utilisées sont appropriées par rapport aux objectifs de l'étude,▪ que les interprétations reflètent les limitations et les objectifs de l'étude,▪ que le rapport d'étude est transparent et cohérent.
46	<p>La revue critique est réalisée par un expert interne ou externe qui doit être indépendant de l'étude, ou par un comité de parties intéressées. La déclaration de revue, les commentaires de l'expert et les réponses aux recommandations de l'expert doivent être inclus dans le rapport d'étude.</p>

Grille IDRRIM :

Généralités :	
Nom du logiciel	
Concepteur	
Date de lancement	
Version Examinée	
Origine du projet	
Objectifs	
Périmètre d'application :	
Phase(s) du projet routier	
Utilisateurs cibles	
Domaine(s) visé(s)	
Périmètre d'analyse	
Temps de réalisation d'une étude	
Indicateurs disponibles:	
Emissions de GES (CO2 équivalent)	
Consommation énergétique (MJ)	
Consommation de granulats	
Valorisation d'agrégats d'enrobés	
Acidification	
Toxicité chronique	
Consommation d'eau	

Eco-toxicité	
Eutrophisation	
Consommation de matériaux	
Ozone photochimique	
Ajout de nouveaux indicateurs	
Les calculs :	
Principes du calcul	
Données nécessaires	
Intégration des données spécifiques aux entreprises en complément de la base de données générale	
Phases du cycle de vie de l'ouvrage prises en compte :	
Durée de vie de l'ouvrage	
Entretien	
Production, extraction matière première	
Transport amont	
Centrales de fabrication	
Transport et mise en oeuvre	
Valorisation de l'ouvrage en fin de vie	
Exploitation (trafic)	
Agrément & facilité d'utilisation :	
Interface informatique de l'outil	
Nécessité de maîtrise de l'environnement des travaux routiers	
Résultats obtenus	

Appréciation générale de l'Interface Homme / Machine	
Gestion de la banque de données centrale des ressources :	
Modification ou ajout d'information	
Fréquence possible de mise à jour	
Consolidation des données nouvelles	
Assistance - Aide :	
Référent(s) ou structure Hot Line	
Club utilisateur	
Données :	
Origine des informations de la base de données centrale commune	
Forme de restitution des résultats	
Déploiement et utilisation du logiciel	
Fiabilité des données	
Sécurité des données - confidentialité	
Réalisation d'une revue critique	
Coût du produit :	
Achat	

<p>Licences</p>	
<p>Maintenance</p>	
