

Congrès mondial de l'IRF* Un manifeste pour la route



DR
« Le choix de Paris par l'IRF constitue un bel hommage au rayonnement de la France dans l'industrie de la route ».

Du 11 au 15 juin 2001, Paris accueille le 14^e Congrès mondial de la Fédération routière internationale (IRF). Alors qu'un siècle auparavant, en 1908, le premier congrès mondial de la route de tous les temps, marquant la naissance de l'AIPCR, s'était aussi tenu à Paris, le choix de Paris par l'IRF, en ce début du 21^e siècle, constitue un bel hommage au rayonnement de la France dans l'industrie de la route. En avant-première du Congrès de l'IRF, la *Lettre de l'Isted* apporte des éclairages pertinents sur la question majeure du financement des infrastructures routières et de leur entretien, préoccupante pour les responsables publics, dont les budgets sont insuffisants. Le partenariat avec le secteur privé, sous des formes variées, tend à se généraliser dans la plupart des pays pour satisfaire les besoins. Le transport par route des personnes et des marchandises a supplanté tous les autres modes. Cette suprématie incontestable est néanmoins critiquée sur des aspects auxquels l'opinion publique est particulièrement sensible, comme la sécurité routière, la pollution des véhicules, la place de l'automobile en ville, notamment. Ces thèmes, qui concernent aussi bien les professionnels et les usagers de la route, que l'ensemble des citoyens, seront débattus lors du Congrès au cours de sessions plénières et d'ateliers, afin de constater les évolutions et de montrer qu'il existe des solutions satisfaisantes. Conférence dans le Congrès, la 1^{ère} conférence mondiale des tunnels routiers urbains, en partenariat avec l'AIPCR et l'AITES, se concentrera sur ces infrastructures nouvelles, indispensables au développement des grandes agglomérations. L'adoption d'un « Manifeste pour la route » constituera l'événement majeur de la cérémonie de clôture d'un Congrès, qui aura aussi permis aux participants de découvrir Notre-Dame le temps d'un concert et le Louvre pour le dîner de gala.

Michel HENRY,

Directeur du développement, Egis
Président du Comité scientifique technique, IRF Paris 2001
Vice-Président "Transport" de l'Isted

Sommaire

1

Congrès mondial de l'IRF : un manifeste pour la route

2-5

Dossier

Exécution de l'entretien routier : les modes de contractualisation
Depuis une quinzaine d'années, tous les pays ont tendance à la contractualisation de l'entretien des routes et expérimentent différents modes de passation de contrats. Un passage du secteur public au secteur privé qui se justifie par le nécessaire jeu de la concurrence. La particularité des contrats repose sur l'obligation de résultats et non de moyens, mais aussi sur une série d'éléments concernant le niveau de qualité.

6-8

Bloc-notes

Nouvelles
Manifestations
Formations
Publications

* Congrès mondial de la Fédération routière internationale, 11-15 juin 2001, Palais des Congrès de Paris.

Exécution de l'entretien routier

Les modes de contractualisation

Un peu partout dans le monde se dessine une évolution significative du mode d'exécution des travaux d'entretien routier.

La part des travaux en régie et des travaux en entreprise n'est plus la même et de nouvelles relations contractuelles s'établissent. Un débat, organisé sur ce thème lors du dernier CEER¹, a permis de partager différentes expériences en matière de contractualisation de l'entretien routier en France et à l'étranger. Le sujet est également au programme du 14^e congrès mondial de la route de l'IRF².

Depuis une quinzaine d'années, tous les pays ont tendance à la contractualisation et expérimentent différents modes de passation de contrats. Un passage du secteur public au secteur privé qui se justifie par le nécessaire jeu de la concurrence. La particularité des contrats repose sur des obligations de résultats et non de moyens, mais aussi sur une série d'éléments concernant le niveau de qualité. On parle de plus en plus de contrats de performance et de contrats d'entretien pluriannuels.

Ces évolutions amènent à une redéfinition des rôles et des responsabilités des différents partenaires. Ces nouveaux contrats nécessitent également de définir des niveaux de performance, des indicateurs de résultats, des procédures de contrôle avec pénalités éventuelles. Mais ils se heurtent encore dans certains pays à des difficultés, en particulier au niveau des entreprises (insuffisance du nombre de PME au niveau local, manque de formation et de matériels, difficulté d'attirer les entreprises internationales pour les travaux d'entretien...).

Comme d'autres entreprises routières françaises, le groupe Colas expérimente différents modes de contractualisation de l'entretien des routes. Une dimension qui n'est pas étrangère au corps de métier de l'entreprise puisque les deux tiers à trois quarts de ses activités concernent l'entretien, la réhabilitation et la maintenance des routes. En outre, le groupe s'intéresse à cette démarche en raison de la visibilité plus grande apportée par la durée des contrats et des modes de réalisation technique des travaux qui font place à l'innovation technique. Colas mène ses expériences de contractualisation principalement au Royaume-Uni et dans les pays d'Amérique du Nord, en particulier au Canada (état d'Alberta). Caractéristiques : la durée des contrats est pluriannuelle ; il s'agit de contrats de performance sur un plan technique mais également en termes d'exploitation ou de garanties ; enfin le mode de rémunération de l'entreprise peut être plus ou moins forfaitisé en fonction du caractère plus ou moins routinier des travaux et de la part de risque supportée par l'entreprise.

¹ Débat n°11 « L'exécution de l'entretien routier : les modes de contractualisation – Quelles tendances en France et à l'étranger ? » – Pilote : Jean-Philippe Lanet, chargé du pôle « Route » de l'Isted – 5^e Congrès de l'entretien et de l'exploitation de la route, Paris-Le Bourget, 21-23 novembre 2000.

² 14^e congrès mondial de la route de l'IRF (*International Road Federation*) – Paris, Palais des congrès, 11-15 juin 2001.

Un contrat d'objectifs en Côte d'Or

Les départements français s'engagent eux aussi sur cette voie, en témoigne la signature d'un contrat d'objectifs entre la direction départementale de l'équipement (DDE) et le conseil général de la Côte d'Or.

Après avoir envisagé une partition de la DDE, le conseil général est revenu, dans les années 1994-95, à un système traditionnel où cette administration assure, pour son compte et dans le cadre d'une mise à disposition, des missions essentiellement de maîtrise d'œuvre, de gestion de son réseau routier et de gestion de production. Parallèlement à ce système traditionnel, a été négocié un contrat d'objectifs répondant à deux exigences fortes du département. Le conseil général souhaite en effet obtenir des garanties à la fois sur le fait que les moyens disponibles au sein de la DDE sont bien consacrés au réseau départemental et sur la qualité des prestations de la DDE. Ce contrat d'objectifs fait l'objet d'un avenant annuel et donc d'une évaluation permettant d'instaurer une certaine dynamique. S'ajoute à cela un dispositif de suivi et de contrôle permettant de formaliser les niveaux de service pour chaque domaine de l'entretien courant, les missions de maîtrise d'œuvre, la nature des prestations et les délais. Cela permet au maître d'ouvrage de bien préciser la nature de sa commande et le niveau de service qu'il attend sur le plan routier. La DDE bénéficie de l'effet mobilisateur du contrat et y trouve une voie de modernisation.

À l'étranger, le cas du Tchad, actuellement dans une logique de contractualisation des routes, constitue une expérience intéressante. Traditionnellement, l'entretien routier y est basé sur des contrats d'exécution de travaux. Un système contraignant pour l'administration qui doit établir un programme de travaux chaque année, superviser en ●●●

Gestion et travaux Tous les contrats possibles

Les tâches et responsabilités de l'entretien routier couvrent, outre les fonctions de maître d'ouvrage (budget, niveau de service, exploitation de la route), deux types d'activités : la gestion, c'est-à-dire la programmation des travaux, et l'exécution des travaux. Si l'on exclut le cas des concessions, où l'ensemble des fonctions est délégué, la contractualisation peut donc porter sur deux types d'activités (gestion et travaux), différents cas étant possibles. Il faut par ailleurs distinguer les travaux sur chaussées ou ouvrages (grosses réparations) de l'entretien courant.

Gestion et travaux par l'administration. C'est ou c'était le cas général, notamment avec des parcs, et surtout pour l'entretien courant.

Gestion par le maître d'ouvrage et travaux à l'entreprise. Depuis longtemps, c'est le cas le plus fréquent dans les pays développés, en développement et en transition pour les grosses réparations. La tendance, notamment en Europe est d'avoir des spécifications de performance, faisant référence à des normes « performancielles ». Dans certains cas, comme celui d'une société d'autoroute française, les marchés comportent des garanties particulières (caractéristiques de surface surtout) sur plusieurs années (5 ans). Concernant l'entretien courant, les contrats sont le plus souvent des marchés à commande, sur bordereau de prix, sans spécifications de performance, mais avec des contraintes de délai d'exécution. Dans plusieurs pays, comme la France et le Brésil, on a introduit des spécifications sur la périodicité ou le niveau de service (état des éléments concernés).

Gestion et travaux par une entreprise ou une société d'exploitation d'autoroute. C'est une tendance forte actuellement. Les contrats peuvent porter séparément sur gestion et travaux : c'est le cas des contrats d'entretien au Royaume Uni, aux États-Unis (il existe des projets dans de nombreux autres pays). Ou les contrats peuvent être globaux. On peut citer la société d'exploitation d'autoroute, dans le cadre des concessions (péage ou *Shadow toll*) ou encore les projets « Crema » de la Banque mondiale en Amérique du Sud. Ces contrats « performancielles », qui portent en général sur 5 ans, comprennent entretien courant et grosses réparations, en deçà d'un certain seuil de taille ou de coût (voir encadré sur les expériences pilotes en Amérique latine).

(Source : Gilbert Caroff, directeur du département chaussées et entretien routier, Scetauroute)

Pour plus d'informations :

Scetauroute – Département chaussées et entretien routier
11, avenue du Centre – Saint Quentin en Yvelines
78286 Guyancourt Cedex – France
Tél. : 33 (0)1 30 48 44 00 – Fax : 33 (0)1 30 48 44 44
Mél. : scetauroute@scetauroute.fr



La question majeure du financement des infrastructures routières et de leur entretien est au programme du 14^e Congrès mondial de l'IRF.

●●● permanence les travaux et s'assurer du résultat (quantités, respect des normes). L'entreprise, rémunérée en fonction des travaux réellement effectués, se contente d'exécuter un programme reçu, sans aucune initiative qui pourrait concourir à un meilleur résultat.

Toutes ces contraintes ont amené la Banque mondiale à proposer de contractualiser l'entretien des routes en mettant l'accent sur le niveau de service. Le marché se réfère ainsi à quatre seuils de qualité : confort de l'utilisateur, praticabilité, conditions de transit et pérennité de la route. Le contrat est passé avec l'entreprise qui remporte le marché, après appel d'offre international. Celle-ci endosse une plus grande responsabilité que par le passé puisque des pénalités pour non-respect des niveaux de service sont même prévues pour toute la durée du marché. Le projet pilote d'entretien porte sur une portion de route de 433 kilomètres. Il sera étendu à l'ensemble du réseau routier en fonction de son succès.

Le cas d'une entreprise de travaux publics en Slovénie

En Slovénie, l'entretien des routes gérées par l'État est effectué par des entreprises aujourd'hui privatisées, neuf au total. L'État a récemment lancé un projet avec l'aide de

la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD). Il s'agit de refaire une partie du réseau routier et d'améliorer son niveau de qualité. L'État souhaite donner des concessions de vingt ans aux sociétés. Les entreprises qui remportent le marché doivent fortement investir dans l'entretien des routes au cours des cinq premières années, la somme investie étant ensuite remboursée par l'État slovène. La grande difficulté consiste donc à trouver des sociétés ayant suffisamment de crédits pour investir.

Actuellement en Slovénie, les entreprises s'occupent uniquement des travaux d'entretien courant. Avec le système de concessions, l'entreprise devra également maintenir le niveau de service des routes à un niveau élevé et réaliser à cet effet des travaux de renouvellement. On retrouve ce type de structure dans des pays d'Amérique latine (voir encadré), comme le Brésil et l'Argentine, où des concessions de remise à niveau et d'entretien de routes ont été faites.

La gestion du risque et la mise à dispositions d'outils pour le gérer sont des constantes pour ce type de contrat. Un bon contrat est un contrat dans lequel le risque est mesuré, d'où la nécessité de posséder des outils permettant la maîtrise de

Fonds d'entretien routier : l'Afrique passe à la 2^e génération

Dans bien des pays d'Afrique subsaharienne, l'efficacité du dispositif d'entretien routier n'est pas ou n'est plus à la hauteur pour assurer la sauvegarde du réseau et offrir aux usagers, de manière durable, un niveau de service correct. Les investissements routiers sont bien trop souvent voués au sous-entretien ou au non-entretien : ils seront réduits à néant bien avant d'avoir produit les retours économiques escomptés.

Pour répondre à ces préoccupations, la plupart des pays se sont engagés dans la création de Fonds d'entretien routier (FER) dits de « 2^e génération ». Leur objet est d'assurer un financement stable et régulier des travaux d'entretien des routes et des pistes et d'offrir de meilleures conditions de mise en œuvre des programmes d'entretien.

Le principe général est celui de la « commercialisation » de l'entretien routier : traiter l'entretien routier comme un service marchand, financé non plus par le budget de l'État, mais par des redevances d'usage spécifiques, acquittées par les usagers de la route et administrées sous leur propre contrôle. L'entretien routier est ainsi débudgétisé et organisé en tant que service collectif, de façon assez analogue à la distribution de l'eau ou la fourniture d'électricité.

L'expérience des pays ayant mené à bien une telle réforme montre qu'un FER doit s'inspirer des principes suivants :

- C'est un mécanisme de financement de l'entretien des routes, confié à un organisme gestionnaire, le FER.
- L'organisme gestionnaire du fonds est autonome ; il associe les usagers de la route et les administrations en charge du réseau.
- Le financement de ce fonds n'est plus d'origine budgétaire. Il dispose de ses propres ressources perçues sur les utilisateurs de la route suivant le principe de l'imputation des charges.
- Ses ressources sont dimensionnées en fonction des besoins d'entretien et doivent permettre à terme d'en couvrir l'intégralité.
- Ces recettes alimentent un compte bancaire au nom du FER, sans confusion avec les circuits fiscaux.

- Le FER joue ainsi le rôle d'un bailleur de fonds local. Il répartit ses ressources entre les maîtres d'ouvrage en charge de la gestion des réseaux routiers, contrôle leur bonne utilisation et suit les performances.

- Il ne se substitue ni à l'État ni aux autres collectivités (politiques routières générales), ni aux gestionnaires de réseaux (administration des programmes de travaux).

L'élaboration d'une telle réforme à l'échelle d'un pays nécessite un processus de large concertation, avant d'arrêter le dispositif législatif adapté, puis au moment de mettre en place les outils opérationnels. Cela passe souvent par l'organisation d'un atelier de sensibilisation destiné aux futurs co-gestionnaires du FER et autres parties prenantes de l'entretien routier.

L'Initiative de gestion de la route (IGR) a donc développé pour ce type de situation un module pédagogique de sensibilisation accélérée, sous la forme d'une formation collective de 3 à 4 jours pleins.

Le fil directeur est un module de jeu interactif, « **Tariff & Traffic** » (cf. page 6), sur lesquels se greffent, à chaque séquence, de brefs aperçus pédagogiques en écho aux situations rencontrées par les joueurs. Les aperçus, comme les situations de jeu, font référence à des expériences réelles de pays africains.

Pour plus d'informations :

Isted – Pôle « Route »

La Grande Arche, Paroi Sud – 92055 La Défense Cedex

Tél. : 33 (0)1 40 81 78 04 – Fax : 33 (0)1 40 81 78 07

Mél. : jplanet@isted.com – Internet : <http://www.isted.com>



Traiter l'entretien routier comme un service marchand.



D.R.
Un bon contrat est un contrat dans lequel le risque est mesuré.

ce risque. En France, le Laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC) travaille au développement de ces outils dans le cadre des marchés de performance où sont définis davantage des objectifs de résultats que des objectifs de moyens.

Les nombreuses expériences dans le monde montrent aussi qu'il faut approfondir le travail de définitions des niveaux de service et des moyens utilisés pour contrôler la performance.

Au-delà de la diversité des situations, due à des contextes juridiques propres à chaque pays et à l'ensemble de leurs spécificités locales, la notion de contractualisation semble être inéluctable. Elle nécessite un équilibre entre les contractants afin d'éviter des abus de pouvoir de part et d'autre. Le maître d'ouvrage doit faire preuve d'une attitude raisonnée et équilibrée afin que les appels d'offre lancés aux entreprises privées engendrent des réponses économiquement viables pour les entreprises et ce dans des conditions de concurrence acceptables. L'entreprise doit être

attentive à ne pas adopter une attitude trop « impérialiste ». Les pouvoirs publics doivent également pouvoir tirer des bénéfices à long terme. Les solutions à terme sont très variées mais elles doivent être mises en place lentement pour être raisonnables. Cette diversité permet aux bureaux d'études de se positionner à différents niveaux : assistant du maître d'ouvrage pour la mise en place des contrats, prestataire de services comme consultant pour la gestion de l'entretien ou associé de l'entreprise pour la gestion et la réalisation des travaux. Au-delà du débat public/privé, les problèmes techniques et les systèmes relationnels revêtent davantage d'importance. ●

(Source : Jean-Philippe Lanet, chargé du pôle « Route » de l'Isted)

Pour plus d'informations : **Isted – Pôle « Route »**

La Grande Arche, Paroi Sud
92055 La Défense Cedex – France
Tél. : 33 (0)1 40 81 78 04 – Fax : 33 (0)1 40 81 78 07
Mél. : jplanet@isted.com – Internet : <http://www.isted.com>

Contrats d'entretien routier liés à la performance Expériences pilotes en Amérique latine

La Colombie, le Brésil, le Guatemala et l'Uruguay viennent de démarrer, avec l'assistance technique de la Fédération routière internationale (FRI) et de l'Agence de coopération allemande (GTZ), un programme pilote intitulé « Contrats d'entretien routier liés à la performance ».

Ces contrats, pour la plupart en vigueur depuis plus d'un an, concernent l'entretien courant et périodique, auquel parfois s'ajoutent des travaux de réhabilitation. Les paramètres – kilométrage du réseau, type de revêtement, état des routes, durée du contrat... – varient d'un projet à l'autre.

Basé sur des critères de performance, chaque contrat spécifie les normes minimales (routes, ouvrages d'art, signalisation) que l'entreprise doit respecter.

Définir ces normes est une opération difficile. L'objectif est de minimiser le coût global qui intègre aussi bien les coûts de préservation des routes sur le long terme que les coûts pour l'utilisateur. Si l'on veut éviter toute ambiguïté, les normes de performance doivent être clairement définies et mesurables selon des critères objectifs. Parmi les plus courantes :

- Indice de rugosité international (IRI) qui mesure la rugosité du revêtement de la route en vue de déterminer le coût d'exploitation des véhicules.
- Absence de nids de poule et traitement des fissures et des ornières.
- Niveau minimal de frottement entre les pneus et la surface de la route requis pour des raisons de sécurité.
- Propreté du système d'assainissement.
- Entretien des panneaux de signalisation et des marquages au sol.
- Entretien de la végétation dans les abords de la chaussée.

Pour s'assurer du respect des normes stipulées dans le contrat, des procédures de contrôle sont mises en place. Au Chili, elles sont de quatre types :

- contrôles mensuels portant sur 10 % des routes sous contrat en vue d'établir les bases de paiement. Des tronçons de 1 km chacun sont sélectionnés de façon aléatoire selon un procédé stipulé dans le contrat ;
- visites hebdomadaires concernant 5 % des routes pris au hasard ;
- visites inopinées faisant suite aux réclamations des usagers ;
- contrôles de suivi où l'on vérifie que l'entreprise a pris toutes les mesures nécessaires pour rétablir la conformité aux normes prescrites.

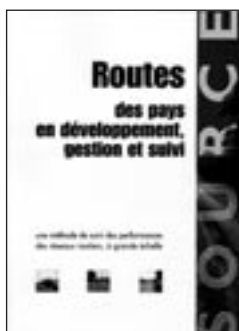
Le versement des paiements à l'entreprise contractante dépend des résultats des contrôles mensuels. L'intégralité des paiements n'est effectuée que si les normes sont respectées à 100 %. Durant la première année d'exploitation, on exige un taux de réussite de 95 %. L'entreprise est soumise à des pénalités si elle ne corrige pas, dans un certain délai, les défaillances constatées.

Celle-ci doit disposer d'un système adéquat de gestion et de contrôle de la qualité pour être à même de satisfaire les clauses du contrat et pour que l'administration routière puisse assurer le suivi. L'une des obligations de l'entreprise consiste à consigner les visites de contrôle, les procédures de contrôle de qualité et des travaux exécutés. Une pratique indispensable pour le suivi et l'ajustement des projets pilotes.

En ce qui concerne les différents entre les parties contractantes, ou dans le cas d'un manque systématique de performance ou d'une défaillance totale, on suit les procédures qui s'appliquent à un contrat « traditionnel ». Jusqu'à présent, aucun des projets pilotes n'a connu d'échec. L'état des routes s'est sensiblement amélioré dans les zones concernées et si les coûts d'entretien n'ont pas toujours baissé, ils n'ont par contre jamais augmenté.

(Source : Gunter Zietlow – <http://www.zietlow.com>)

LES OUTILS « SOURCE »



Le manuel de l'opérateur, la plaquette et le CD-Rom « Source » (*Standard Overall Ultralight Road Care Estimate*) sont désormais disponibles. Cette méthode s'inscrit

dans le cadre du projet de la Banque mondiale visant à définir un indicateur global du niveau de service offert par les réseaux routiers principaux en Afrique. Basée sur la mesure standardisée des vitesses courantes de circulation et des trafics, elle permet une évaluation rapide et globale de la préservation des réseaux routiers. L'édition du manuel, de la plaquette et du CD-Rom, intervient après plusieurs expérimentations sur le terrain : Cameroun, Ghana, Guinée et Madagascar.

► **Contact:**
Banque mondiale
SSATP/IGR – 1818H Street, N.W.
Washington DC 20433
États-Unis
Fax : (1 202) 473 80 38
Mél. : ssatp@worldbank.org
Internet : <http://www.worldbank.org/afr/ssatp/>

Isted
Pôle « Route »
Guy Poirier
La Grande Arche, Paroi Sud
92055 La Défense Cedex
France
Tél. : 33 (0)1 40 81 78 05
Fax : 33 (0)1 40 81 78 07
Mél. : gpoirier@isted.com
Internet : <http://www.isted.com>

« TARIFF AND TRAFFIC »



« *Tariff and Traffic* » est un jeu pédagogique consacré au financement et à l'organisation de l'entretien routier en Afrique subsaharienne : il est centré sur le montage de fonds d'entretien routier (cogérés par les pouvoirs publics et les usagers) et permet de tester les stratégies d'entretien routier. Disponible sur CD-Rom, ce module de formation collective a été développé par

l'Initiative de gestion de la route – IGR*. Il est conçu comme un jeu de rôles interactif sur lequel se greffent des aperçus pédagogiques, en écho à des situations réelles. Rappelons que l'Isted est associé à la démarche de formation des animateurs pour les ateliers collectifs et peut intervenir en appui à un pays souhaitant organiser ce type d'atelier.

► **Contact:**
Banque mondiale
SSATP
1818H Street, N.W.
20433 Washington D.C
États-Unis
Fax : (1 202) 473 80 38
Mél. : ssatp@worldbank.org
Internet : <http://www.worldbank.org>

Isted
Pôle « Route »
Jean-Philippe Lanet
La Grande Arche, Paroi Sud
92055 La Défense Cedex – France
Tél. : 33 (0)1 40 81 78 04
Fax : 33 (0)1 40 81 78 07
Mél. : jplanet@isted.com
Internet : <http://www.isted.com>

* L'IGR est un volet essentiel du *Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne* (SSATP). Elle a été lancée conjointement par la Banque mondiale et la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'ADAR

La prochaine assemblée générale de l'Association des directeurs africains des routes, Adar, se tiendra à N'Djamena (Tchad) début octobre 2001. Un séminaire consacré à la gestion de l'entretien routier par niveaux de service – le Tchad est en pointe dans ce domaine – devrait être organisé en parallèle.

► **Contact:**
Isted
Pôle « Route »
Jean-Philippe Lanet
La Grande Arche,
Paroi Sud
92055 La Défense Cedex
France
Tél. : 33 (0)1 40 81 78 04
Fax : 33 (0)1 40 81 78 07
Mél. : jplanet@isted.com

Manifestations

8^E CONGRÈS MONDIAL ITS



Le huitième congrès mondial sur les systèmes de transport intelligent aura lieu du 30 septembre au 4 octobre 2001 à Sydney (Australie). Le programme du congrès prévoit des réunions avec les décideurs, ainsi qu'une série complète de sessions spécialisées. Parallèlement, une vaste exposition présentera les technologies et les systèmes les plus récents et offrira la possibilité de les expérimenter. Elle aura pour thèmes : systèmes d'assistance à la conduite, gestion avancée du trafic, gestion de flottes et de marchandises, transport public, véhicules électriques, télécommunications, télépéage, véhicules sans conducteur, systèmes de navigation, équipements pour parking...

► **Contact:**
Secrétariat du congrès
GPO Box 2609
Sydney NSW 2001
Australie
Tél. : (61 2) 92 41 14 78
Fax : (61 2) 92 51 35 52
Mél. : its2001@itsworldcongress.org
Internet : <http://www.itsworldcongress.org>

CONGRÈS INTERNATIONAL DE LA VIABILITÉ HIVERNALE



C'est à Sapporo (Japon), du 28 au 31 janvier 2002, que se tiendra le XI^e congrès international de la viabilité hivernale, organisé par l'Association mondiale de la route (AIPCR) sur le thème « Un nouveau défi pour la viabilité hivernale ». Parallèlement au congrès une vaste exposition couvrira l'ensemble des sujets liés à la viabilité hivernale : déneigement, techniques pour faire fondre la neige, mesure contre les congères, sécurité routière, environnement et ITS (Intelligent Transport System). L'Isted envisage d'y coordonner un pavillon français regroupant les sociétés françaises autour des services techniques du ministère de l'Équipement.

► Contact:

Isted
La Grande Arche, Paroi Sud
92055 La Défense Cedex – France
Tél. : 33 (0)1 40 81 24 87
Fax : 33 (0)1 40 81 23 31
Mél. : smalherbe@club-internet.fr
Internet : <http://www.isted.com>

INTERTRAFFIC 2002



Intertraffic, le salon professionnel international du développement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure des

transports et des communications, se tiendra à Amsterdam (Pays-Bas) du 15 au 18 avril 2002. Au programme de l'exposition : gestion du trafic et signalisation, signalisation routière, trafic et aménagement urbain, équipement et systèmes de contrôle, détection, construction de routes, entretien routier, mobilier urbain, gestion des infrastructures, automatisation, viabilité hivernale, stationnement, communication, secours, transports publics, covoiturage, recherche et réglementation, éclairage public... Comme lors des précédentes éditions, l'Isted envisage de coordonner un pavillon français à Intertraffic 2002.

► Contact:

Isted
La Grande Arche, Paroi Sud
92055 La Défense Cedex – France
Tél. : 33 (0)1 40 81 24 87
Fax : 33 (0)1 40 81 23 31
Mél. : smalherbe@club-internet.fr
Internet : <http://www.isted.com>

Formations

CYCLES INTERNATIONAUX DE FORMATION CONTINUE



La nouvelle édition du catalogue des cycles internationaux de

formation continue est disponible. Cette brochure présente l'ensemble des stages proposés en 2001 par l'École nationale des ponts et chaussées (ENPC) sur les thèmes suivants : management, environnement, gestion urbaine, immobilier, infrastructures, transports, partenariats et réseaux, actions sur commande... Au programme, notamment, les formations « Cesroute » et « Montage et régulation de concessions portuaires » co-organisées avec l'Isted.

► Contact:

ENPC/PFE
Département international
28, rue des Saints-pères
75343 Paris Cedex 07 – France
Tél. : 33 (0)1 44 58 28 27
Fax : 33 (0)1 44 58 28 30
Mél. : mauger-m@paris.enpc.fr
Internet : <http://www.pfe.enpc.fr>

Publications

HABITAT II+5



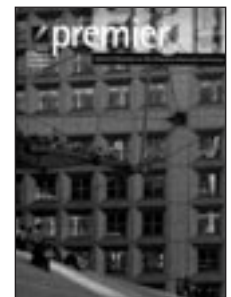
Le dernier numéro de *Villes en développement* est consacré à la session de juin de l'assemblée générale des Nations Unies qui dressera un premier bilan du sommet d'Istanbul. C'est le coordonnateur national Habitat II, Georges Cavallier, qui signe l'éditorial. Au sommaire :

de la concertation à la gouvernance ; pourquoi utiliser des mots nouveaux dans la coopération internationale ? ; qu'attendre d'Habitat II+5 et qu'en attendent les villes et autorités locales ? Vous retrouverez ce numéro, ainsi que les précédents sur le site internet de l'Isted.

► Contact:

Isted/Villes en développement
Christiane Rebel
La Grande Arche
92055 La Défense Cedex – France
Tél. : 33 (0)1 40 81 15 74
Fax : 33 (0)1 40 81 15 99
Mél. : ved@isted.com
Internet : <http://www.isted.com>

PREMIER PLAN



Pour son quatrième numéro, *Premier plan* – journal d'information du Plan urbanisme, construction architecture (Puca) – propose un panorama sur les « 2 jours du Puca », organisés les 9 et 10 novembre 2000. Le lecteur y trouvera aussi de nombreux articles, notamment sur la formulation de la commande urbaine et architecturale, le renouvellement urbain en Europe ou encore le programme européen *European...* Des informations pratiques sont données dans les rubriques « Zoom sur.. », « Publications », « Agenda », « Consultations du Puca » et « Concours ».

► Contact:

Secrétariat permanent du Puca
La Grande Arche, Paroi Nord
92055 La Défense Cedex – France
Tél. : 33 (0)1 40 81 24 35
Fax : 33 (0)1 40 81 24 46
Mél. : compuca.puca@equipement.gouv.fr



EMTA News est la nouvelle lettre d'information de l'association des autorités responsables des transports des métropoles européennes. Ce trimestriel informe sur l'actualité européenne des transports publics, sur les activités de l'EMTA et celles de ses membres.

► **Contact:**

EMTA c/o STIF
11, avenue de Villars
75007 Paris – France
Tél. : 33 (0)1 47 53 28 00
Fax : 33 (0)1 47 05 11 05
Mél. : emta@emta.com
Internet : <http://www.emta.com>



Une nouvelle lettre d'information mensuelle dédiée à l'autoroute et au système global des transports vient de sortir. Elle s'adresse « à tous ceux qui contribuent à la réalisation et à l'exploitation des grandes infrastructures routières. Mais aussi à tous les autres acteurs, français et européens, qui gèrent et utilisent les modes ferroviaire, maritime, fluvial et aérien, compléments indispensables du mode routier ». Cette publication a pour ambition d'offrir une source d'information précise, documentée et

argumentée, tout en accordant une place importante au débat et à l'échange d'idées.

► **Contact:**

EMH – 81, rue de Paris
92100 Boulogne Billancourt
France
Tél. : 33 (0)1 46 05 08 60
Fax : 33 (0)1 46 05 09 42
Mél. :
michel.hagege@wanadoo.fr
Internet : <http://www.guide-autoroute.com>



L'ICTAAL - Instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison – est le document technique de référence pour la conception des autoroutes en milieu interurbain – les routes à chaussées séparées comportant chacune au moins deux voies en section courante, isolées de leur environnement et dont les carrefours sont dénivelés. Il donne les principes généraux à prendre en compte lors de l'élaboration des projets d'infrastructures nouvelles ou d'aménagement du réseau existant et fournit les règles techniques fondamentales relatives à la définition des éléments géométriques des infrastructures projetées. Le document est publié par le Service d'études techniques des routes et autoroutes (Setra).

► **Contact:**

Setra – Bureau de vente
46, avenue Aristide Briand – B.P.
100
92225 Bagneux Cedex – France
Tél. : 33 (0)1 46 11 31 53
Fax : 33 (0)1 46 11 33 55
Internet :
<http://www.setra.equipement.gov.fr>
Prix de vente : 120 F / 18,29 €



30 expériences françaises

La bonne gouvernance des villes et des métropoles implique la mise en œuvre de projets collectifs mobilisant une pluralité d'acteurs, d'autant plus nombreux que l'agglomération est plus grande. C'est pourquoi l'IAURIF (Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France) a décidé, avec le concours du CNIG (Conseil national de l'information géographique) et de l'Isted, de consacrer un ouvrage à la pratique française des systèmes d'information géographique (SIG). Il constitue un recueil d'expérience concrètes et réussies de partenariats réellement mis en œuvre par des collectivités françaises de toutes tailles.

► **Contact:**

IAURIF
15, rue Falguière
75740 Paris Cedex 15 – France
Tél. : 33 (0)1 53 85 76 02
Fax : 33 (0)1 53 85 76 02
Internet : <http://www.iaurif.org>
Prix : 125 F / 19,05 €

L'Isted, association à but non lucratif, est une plate-forme de réflexion, d'information et d'action au service de ses membres publics et privés dans les secteurs de l'équipement, des transports, de l'aménagement et de l'environnement. Il contribue à leur action internationale, à la valorisation du savoir-faire français dans le monde et à la mise en œuvre de programmes internationaux avec les responsables des pays tiers.

Organismes membres de l'Isted

ADP
APPIA
ASFA
BCEOM
BIDIM GEOSYNTHETICS S.A.
CERTU
CETE DE L'OUEST
CETU
CITÉS UNIES FRANCE
CNPS
COFIROUTE
COLAS
CTA
DEMETER TECHNOLOGIES (MALET)
DEXIA INTERNATIONAL
EGIS PORTS - SOFREMER
ENPC
ENTPE
EUROVIA SERVICES SNC
FORMEQUIP-AITPE
GIE VILLES NOUVELLES
GROUPE HUIT
IAURIF
ICEA
IED
IGN FRANCE INTERNATIONAL
INRETS
IRD (EX-ORSTOM)
JEAN LEFEBVRE
LCPC
OIE
OTUI (Groupe OTH)
PORT AUTONOME DE DUNKERQUE
PORT AUTONOME DE LA GUADELOUPE
PORT AUTONOME DE MARSEILLE
PORT AUTONOME DE PARIS
PORT AUTONOME DU HAVRE
PUCA
RATP
ROCK
SCETAUROUTE (Groupe EGIS)
SECMAIR
SEFI
SER
SETRA
SIR (Groupe SCREG)
SNCF INTERNATIONAL
STERELA
SYSTRA
TAD AGENCE
TSS
USIRF-SFERB

La Lettre

Directeur de la publication :
Jean Smagge, président de l'Isted.

Rédacteur en chef : Xavier Crépin,
délégué général de l'Isted.

Chargée d'édition : Anne Baron.

Création, mise en page et réalisation :
Louma Productions
34150 Aniane

ISTED

Isted - La Grande Arche, Paroi Sud
92055 La Défense Cedex - France

Tél. : 33 (0)1 40 81 24 06

Fax : 33 (0)1 40 81 23 31

Mél. : isted@i-carre.net

Adresse Internet :

<http://www.isted.com>