

## Route et partenariat

### Des partenaires, pas des clones



« Le partenariat entre maître d'ouvrage et entreprise ne fonctionne correctement que si les règles du jeu sont clairement établies ».

L'évolution des contrats routiers et singulièrement des contrats d'entretien routier est un sujet d'importance dans le monde entier et il faut rendre grâce à l'Isted de l'avoir abordé en demandant à des rédacteurs d'horizons divers d'exprimer leur opinion de la manière la plus libre possible.

Quand on parle alors du partenariat, qui, entre gestionnaire, maître d'ouvrage et entreprise, doit être le liant, qui agrége la réalisation commune, il ne faut pas se cacher derrière les mots et ne pas oublier que les objectifs généraux des partenaires ne sont pas toujours les mêmes. En effet, l'un a pour mission d'assurer à terme la meilleure rentabilité technico-économique des ouvrages dont il a la responsabilité, c'est-à-dire le meilleur service à l'utilisateur contribuable ou payeur. L'autre a comme premier devoir d'assurer la pérennité de son entreprise et des personnels qui la composent.

Le partenariat entre les deux ne fonctionnera correctement pour qu'ensemble ils fassent « de la belle ouvrage », que si les règles du jeu sont clairement établies. « *How clean is clean ?* » demande ainsi Michel Démarre dans sa contribution.

C'est d'ailleurs là qu'interviennent maître d'œuvre et organisme technique pour aider à fixer ces règles du jeu, en évaluant le coût financier et ensuite, ces règles étant déterminées, participer avec l'aide d'entreprises concurrentes d'abord, avec l'entreprise adjudicataire ensuite, à une amélioration globale de la qualité des prestations pour un coût moindre.

L'histoire technique de notre pays nous montre bien des exemples de partenariat réussi. Un article plus critique souligne que ce n'est pas toujours le cas.

Puissent ces partenariats prospérer dans le respect des préoccupations légitimes de chacun.

**Philippe Léger,**

Vice-président « Route » de l'Isted

Avec ce numéro :



### Sommaire

1

**Route et partenariat**  
Des partenaires, pas des clones

2-5

**Dossier**  
Contrats de performance  
Depuis plusieurs années, dans le secteur des infrastructures notamment, se développent les contrats de performance basés sur des notions de partenariat entre les maîtres d'ouvrage et les entreprises. Si les pays anglo-saxons ont été les précurseurs, d'autres zones géographiques s'ouvrent à ces nouveaux types de marchés. Les exemples développés dans ce numéro - province de l'Alberta (Canada), « maîtrise d'œuvre à la française », routes en terre au Tchad - illustrent la diversité des approches.

6-8

**Bloc-notes**  
Nouvelles  
Manifestations  
Formations  
Publications

## Nouveaux types de contrats

**N**ous voyons se développer depuis quelques années dans les pays anglo-saxons de nouveaux types de contrats basés sur des notions de partenariat entre les maîtres d'ouvrage et les entreprises. Des marchés de partenariat qui ont beaucoup de difficultés à trouver des débouchés dans de nouvelles zones géographiques et notamment en France.

Pourtant, la France a été l'un des précurseurs dans ce domaine, en particulier avec le développement des contrats de concessions autoroutières et plus récemment avec la mise en place d'un certain nombre de METP (marché d'entreprise de travaux publics). La volonté de l'administration, relayée par une évolution restrictive de la réglementation, a signé la fin de ce qui aurait pu être une avancée significative dans les relations partenariales clients-entreprises : ces types de marchés ne semblent pas « politiquement corrects » dans notre pays alors qu'ils apparaissent comme une démarche de progrès au Royaume-Uni.

La difficulté essentielle pour le développement de ces contrats, outre les réticences culturelles ou structurelles inhérentes à toute forme d'innovation, vient sûrement d'une mauvaise appréhension du terme « partenariat » et des dérives que cela a pu entraîner. Au Royaume-Uni, ces contrats (PPP, PFI...) sont très formalisés et font l'objet d'une réelle mise en concurrence où le choix du partenaire prend en compte le partage des mêmes objectifs que sont l'amélioration du service au public et la diminution du coût d'usage de l'ouvrage.

Dans cette démarche, l'administration s'engage sur de longues périodes (au minimum 10 ans voire plus quand des financements sont inclus dans les marchés) ce qui nécessite une volonté politique forte et un travail amont très important afin de parfaitement encadrer la consultation. Car, par la suite, la gestion du contrat doit se faire en toute transparence et en évitant les relations conflictuelles (nous parlons bien ici de partenariat et non des relations de force qui sont souvent la base des rapports contractuels issus de l'application restrictive de réglementations parfois peu adaptées).

La réflexion initiale et la formalisation doivent en particulier porter sur :

- l'état de service souhaité pour l'ouvrage,
- l'analyse qualitative de l'état de service actuel par rapport à ces objectifs d'usage,
- l'analyse des trafics et de leur évolution,
- un budget prévisionnel d'exploitation incluant les coûts de remises à niveau nécessaires, les frais d'exploitation mais aussi les dépenses masquées (coûts des accidents...),
- la fixation de la durée optimale du contrat,
- la définition précise des prestations demandées à l'entreprise tant en terme de remise à niveau que de maintenance,
- la fixation d'objectifs à atteindre et des délais (baisse des coûts d'utilisation, amélioration de la sécurité, augmentation de la fluidité du trafic...) : des primes ou pénalités peuvent accompagner la tenue de ces objectifs,
- la planification des opérations de remises à niveau directement liée à l'évolution des trafics et aux objectifs fixés,

- la définition précise du rôle de chaque intervenant (public, privé ou consultant extérieur) au bénéfice exclusif de l'ouvrage.

Les entreprises (ou groupements d'entreprises) présélectionnées pour leurs compétences et leur implication dans le projet répondent à la consultation en mettant à la disposition du client l'ensemble de leur savoir-faire, tant en terme de techniques que d'*engineering*, de leurs méthodes ou moyens industriels. La notion de prix n'intervient qu'en fin d'analyse des diverses propositions et par rapport aux coûts d'objectif fixés par le client.

L'intérêt de cette approche en terme de gestion de projet est de permettre l'implication directe de l'ensemble des participants vers un objectif unique qui est l'amélioration d'un ouvrage et de son coût d'usage pour la collectivité. De son côté, l'entreprise peut valoriser au mieux ses potentiels et savoir-faire et, par la durée des contrats ainsi générés, améliorer la récurrence de son activité et de ses résultats.

Plusieurs pays européens semblent intéressés par les expériences britanniques et certains marchés de partenariat devraient voir le jour très prochainement sous des formes peut-être simplifiées et sur des montants de contrat plus faibles. ●

(Source : Jean-Luc Moutet, Eurovia)

#### Pour plus d'informations :

##### Eurovia

18, place de l'Europe

92565 Rueil Malmaison Cedex – France

Tél. : 33 (0)1 47 16 38 00 - Fax : 33 (0)1 47 16 38 01

Internet : <http://www.eurovia.com>

#### Route et partenariat

## Tchad : des contrats de performance pour des routes en terre

**E**n Afrique, la très grande majorité des contrats d'entretien routier en cours d'exécution sont « à prix unitaires », l'entreprise étant rémunérée en fonction des quantités de travaux réellement exécutées. Un système contraignant pour plusieurs raisons. Il implique la mise au point d'une programmation annuelle des travaux par l'administration et donc une connaissance approfondie du réseau. Ensuite, l'entreprise exécute le programme sans aucune initiative. Enfin, il est difficile de prévoir avec précision 12 mois à l'avance l'importance des dégradations subies par les routes en terre pendant la saison des pluies, d'où la péremption du programme bien avant son terme.

Ces contraintes ont amené certains bailleurs de fonds, dont la Banque mondiale, à réfléchir à un nouveau système pour l'entretien routier. Dans ce cadre, le Tchad a mis en œuvre un contrat à « niveaux de service » : une entreprise est chargée de maintenir un réseau routier dans de bonnes conditions préétablies et moyennant le versement d'une rémunération fixe, périodique, définie par contrat.

Un système qui incite l'entreprise à planifier et à réaliser l'entretien au meilleur coût possible, en ayant recours à de nouvelles bases pour cette gestion et éventuellement à des technologies innovantes.

Au Tchad, le projet retenu concerne 433 km de routes en terre.

Dénommé GENIS-RT (Gestion et entretien routier par niveau de service), il a débuté en 2001 et peut être considéré comme une opération pilote. Compte tenu de la spécificité du contrat (routes en terre), l'accent est mis sur l'obligation de permanence du transit pour les axes concernés. Les niveaux de service retenus sont classés en quatre catégories :

- le caractère praticable de la route (sauf saison des pluies),
- les conditions de transit (vitesse moyenne de parcours),
- le confort de l'usager (tôle ondulée, ornières, dégradations ponctuelles, signalisation verticale),
- la pérennité de la route.

L'entreprise attributaire du marché a l'obligation de réaliser :

- des aménagements initiaux sur certains tronçons (définis au contrat) afin d'assainir l'infrastructure à entretenir ;
- la gestion et l'entretien des axes, y compris la gestion des barrières de pluie et le contrôle des charges à l'essieu ;
- la réparation des dégradations saisonnières liées aux intempéries (au-delà d'un certain seuil, l'administration les prend en charge) ;
- des travaux d'urgence qui doivent être reconnus comme tels par le maître d'œuvre pour être exécutables.

L'entrepreneur est rémunéré sur la base d'un forfait kilométrique mensuel qui prend en compte les travaux d'aménagement initiaux, ainsi que la gestion et l'entretien des axes. Seuls les éventuels travaux d'urgence sont payés aux quantités réalisées. Dans le cas où certains seuils ne sont pas atteints, des pénalités journalières sont appliquées sur le forfait, jusqu'au rétablissement du niveau de service.

Ce type de contrat exige une nouvelle approche pour la surveillance des travaux, avec une responsabilisation accrue de l'entreprise. Cette dernière est tenue de mettre en place une cellule interne d'autocontrôle (information permanente sur l'état du réseau) et de vérifier elle-même les niveaux de service.

La mission de contrôle, qui procède à ces vérifications, s'assure également du respect du calendrier et des méthodes de travail de l'entrepreneur, gère les aspects administratifs et financiers du contrat, établit les rapports d'avancement, réceptionne les travaux avec le maître d'œuvre et forme le personnel de l'administration.

Un an après le démarrage du projet, les premières évaluations sont très positives, bien qu'il soit encore difficile de faire des comparaisons économiques avec des contrats d'entretien classiques (les nouveaux contrats prennent à la fois en compte des travaux de réhabilitation et d'entretien) et d'analyser comment les entreprises répercutent le risque sur le prix forfaitaire.

Les enquêtes menées auprès des usagers de la route révèlent leur satisfaction quant aux conditions de praticabilité et de transit de la section concernée par le projet.

Des résultats qui, s'ils se confirment, permettront d'élargir l'expérience à d'autres sections et certainement à d'autres pays en Afrique. ●

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

#### Pour plus d'informations :

##### Hassane Saline

Directeur des routes du Tchad et président de l'Adar (Association des directeurs africains des routes)

Tél. : (235) 51 49 14 – Fax : (235) 51 49 14

Portable : (235) 841 11 33 – Mél. : [hasaline@intnet.td](mailto:hasaline@intnet.td)

# Contractualisation de l'entretien routier : l'exemple de la Province de l'Alberta au Canada



Colas

Dans le cadre de la contractualisation de l'entretien routier en Alberta, Terus, filiale du groupe Colas, a obtenu 7 contrats.

C'est en 1993 que le Premier ministre de la province de l'Alberta<sup>1</sup>, Ralph Klein, initie un processus de « réinvention du gouvernement », dont l'objectif peut se résumer ainsi : « *do a lot more steering and a lot less rowing* ».

Dans le cas de l'entretien routier, les missions de base sont redéfinies : assurer la sécurité publique, préserver l'infrastructure routière de la province (d'une valeur à neuf évaluée à 19 milliards de dollars<sup>2</sup>) et contribuer à la prospérité et au développement économique.

À l'issue d'une large concertation locale réunissant tout un ensemble d'acteurs (les industriels de la construction, mais aussi les compagnies d'assurance et de cautionnement), l'année 1995 voit le lancement des premiers appels d'offres confiant l'entretien, dans un premier temps, du seul réseau primaire (13 500 km) au secteur privé<sup>3</sup>. La province est découpée en 30 aires (CMA : *contract maintenance area*). Toutes les activités d'entretien sur ces aires sont confiées à des entreprises (4 aires maximum par société) pour une durée de 5 ans (extension possible de 1 à 3 ans).

Terus, filiale locale du groupe Colas, obtient en 1996 le maximum de quatre contrats d'entretien, pour environ 2 230 km de route à 2 voies sur une aire géographique équivalente au 1/4 de la France. La remise en concurrence de ces contrats s'accompagne en 2001 d'une extension de leur champ d'application au réseau secondaire : 31 000 km de routes (et les 3 700 ponts correspondants) font ainsi l'objet de la 2<sup>e</sup> série de contrats d'entretien ; le nombre maximal d'aires susceptibles d'être confiées à une seule entreprise est porté à sept. À ce jour, Terus est la seule entreprise à détenir sept contrats d'entretien.

Les contrats couvrent l'ensemble des activités d'entretien, y compris hivernales, de la chaussée et de ses abords, à l'exclusion de tous travaux de réhabilitation ou de construction neuve. Ils sont principalement à prix unitaires, quelques prix forfaitaires couvrant l'entretien courant et les frais généraux.

Le jugement des offres est effectué selon une procédure très

précise, où le prix compte pour 77,5% (60% dans la 1<sup>re</sup> série d'appels d'offres) et le plan d'exécution des travaux pour le reste. Les contrats encouragent le développement de solutions innovantes, les bénéfices en résultant étant partagés entre l'entreprise (65%) et l'administration (35%).

Les programmes de travaux sont établis en concertation étroite entre les acteurs. Ce « partenariat » est mis en avant comme la condition indispensable au bon fonctionnement de ce type de contrat. Corrélativement, les performances sont jugées selon un système précis mesurant l'écart entre le niveau de service requis (délais d'intervention, critères techniques) et les prestations réalisées. Les manquements de l'entreprise sont sévèrement sanctionnés.

Le bilan de cette contractualisation est aujourd'hui jugé positif :

- le gouvernement estime avoir réalisé des économies de l'ordre de 5% pour la 1<sup>re</sup> série d'appels d'offres et de 25 à 35% pour la 2<sup>e</sup>;
- les entreprises sont satisfaites du retour sur leur important investissement initial (essentiellement le matériel et les ateliers, rachetés ou non à la province);
- les entreprises de la 1<sup>re</sup> série étaient toujours présentes pour les appels d'offres de la 2<sup>e</sup>.

Sur le plan de la méthode, le gouvernement de l'Alberta joue la carte de la concertation et du partenariat avec l'industrie. Si le contrôle des travaux par l'administration reste fort, eu égard à la nécessité de mesurer les performances de l'entreprise, elle s'attache surtout à développer un état d'esprit et de bonnes relations de travail avec cette dernière.

C'est peut être sur ce point que le « modèle de l'Alberta » est le plus riche d'enseignements. La volonté politique y a été forte et soutenue et la démarche très pragmatique, tous les acteurs comprenant bien leur rôle dans le nouveau scénario. Des améliorations sont encore possibles. Les acteurs reconnaissent, notamment, que l'innovation a joué un rôle limité, que les spécifications des contrats sont encore trop souvent exprimées en termes de moyens et non de résultats. Mais le partenariat a permis de pallier ce genre de difficultés, et de répondre par exemple, s'il s'agit de nettoyer un panneau de signalisation, à la question : « *how clean is clean?* ».

De la sorte, en Alberta, l'établissement de critères performanciers accompagne, sans nécessairement le précéder, le changement d'état d'esprit indispensable à la réussite et à la durée dans le temps de la contractualisation de l'entretien routier. ●

(Source : Michel Démarre, conseiller du président pour les affaires internationales, Colas)

## Pour plus d'informations :

### Colas

7, place René Clair – 92653 Boulogne Billancourt – France

Tél. : 33 (0)1 47 61 73 96 – Fax : 33 (0)1 47 61 74 51

Mél. : demarre@siege.colas.fr – Internet : <http://www.colas.fr>

<sup>1</sup> La Province de l'Alberta, à l'Ouest du Canada, regroupe une population de 2,5 millions d'habitants sur une superficie de 660 000 km<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Pour l'ensemble du réseau primaire et secondaire.

<sup>3</sup> Auparavant, la quasi-totalité de l'entretien des routes du réseau provincial primaire était assurée en régie, le réseau secondaire étant de la responsabilité des municipalités. Depuis les années 80, les entreprises privées s'étaient bien vu confier quelques travaux d'entretien, mais très progressivement et sur une petite échelle.

<sup>4</sup> « *Propre, c'est propre comment ?* »

# Tenue des coûts dans les projets d'infrastructures : l'expérience française des nouvelles maîtrises d'œuvre

Les projets d'infrastructures sont tous des prototypes dont le coût dépend du contexte rencontré (climatique, géologique, environnemental...) et de l'âpreté plus ou moins grande de la concurrence. Le coût de ces objets est ainsi tributaire de nombreux paramètres et les risques de dérives financières sont importants. Un maître d'ouvrage, qu'il soit public ou privé, est amené à prévoir une enveloppe financière pour le projet. Toute dérive par rapport à cette enveloppe peut remettre en cause l'équilibre de l'opération et nécessite un nouveau tour de table pour réunir les financements complémentaires. Pour éviter cela au maximum, deux grandes modalités existent : le contrat clef en main, avec en variante la « conception-construction » d'une part, les marchés de travaux avec l'intervention d'un maître d'œuvre, d'autre part.

Un clef en main est un contrat passé par un maître d'ouvrage sur la base d'un programme avec un réalisateur qui s'engage à livrer l'objet convenu avec la qualité requise, à la date fixée et pour un prix fixe. Tous les risques sont transférés au réalisateur qui doit s'acquitter des tâches de conception, d'obtention des autorisations nécessaires, de sélection des entreprises, de suivi et de réception des travaux. Si le clef en main se pratique couramment dans le domaine du bâtiment et de l'industrie, il est quasiment inconnu dans le domaine des infrastructures. L'importance des risques dans ce domaine – risques de procédures, techniques, environnementaux, conjoncturels... – entraîne le réalisateur à majorer le coût prévisionnel du projet. Elle implique aussi que le réalisateur ait une assise financière en capital et garanties bancaires à la hauteur du montant du projet. De telles opérations se rencontrent toutefois dans le cadre des concessions : le concessionnaire passe un contrat clef en main, intégrant la conception et la construction avec un réalisateur. Depuis 1995, s'est développée une « maîtrise d'œuvre à la française » dans le domaine des infrastructures : un professionnel, le maître d'œuvre, vient s'interposer entre le maître d'ouvrage et le réalisateur ou entreprise. Dans ce système, le rôle des trois intervenants est le suivant :

- le maître d'ouvrage finance l'opération, en définit le programme et les modalités. Il est le futur propriétaire et exploitant de l'infrastructure ; il désigne le maître d'œuvre.
- le maître d'œuvre, professionnel dans la conception et la réalisation des infrastructures, dans le cadre du programme et d'une enveloppe financière arrêtés par le maître d'ouvrage, conçoit et fait réaliser le projet ; il rend compte au maître d'ouvrage ;
- l'entreprise, sélectionnée par le maître d'ouvrage sur proposition du maître d'œuvre, réalise les travaux selon les plans du maître d'œuvre. Elle est payée par le maître d'ouvrage après vérification, par le maître d'œuvre, des travaux effectués.

En France, la loi « MOP » prévoit des clauses incitatives pour le respect du coût d'objectif des projets d'infrastructures par les maîtres d'œuvre. De plus, des clauses complémentaires sont généralement incluses dans les contrats passés.

Deux grandes étapes émaillent la vie d'un projet : sa conception et sa réalisation. Les moments privilégiés qui permettent de recalculer le coût d'un projet et d'évaluer les dérives éventuelles sont la signature du contrat de maîtrise d'œuvre et de celui correspondant à la fin des études détaillées (phase de conception), puis la signature des contrats de travaux et de celui de la fin des travaux (phase de réalisation).

Il va sans dire qu'un des critères importants dans la sélection d'un maître d'œuvre par un maître d'ouvrage est le coût d'objectif proposé, l'argumentation développée pour justifier la fiabilité de ce coût d'objectif et les moyens proposés par le maître d'œuvre pour garantir la tenue de ce coût d'objectif sans préjudice de la qualité du projet.

Une comparaison des diverses modalités d'interventions des différents acteurs dans des projets d'infrastructures de toutes natures (routes, autoroutes, grands ponts, voies ferrées, tramways...) en France et à l'international, concédés ou classiques, pour des maîtres d'ouvrages publics ou privés, montre que la nouvelle maîtrise d'œuvre à la française présente des avantages certains pour atteindre une bonne qualité des projets en évitant les dérives de délais et de coûts. ●

(Source : Jean-Claude Nougue-Cazenave, Ingérop)

## Pour plus d'informations :

### Ingérop

168-172, boulevard de Verdun

92400 Courbevoie – France

Tél. : 33 (0)1 49 04 55 00 - Fax : 33 (0)1 49 04 57 01

Mél. : jean-claude.nougue-cazenave@ingerop.com

Internet : <http://www.ingerop.com>



Ingérop



Ingérop

Deux exemples de maîtrise d'œuvre du groupe français Ingérop : le TGV Séoul-Pusan (Corée), pour le compte de KHRC (à gauche), et le viaduc de l'Anguienne, pont en « arc croisé », pour le compte du Conseil général de la Charente (à droite).

### CDI : DÉPART DE FRANÇOISE REYNAUD, RESPONSABLE DU CENTRE

Françoise Reynaud, responsable du centre de documentation et d'information « Villes en développement », a pris sa retraite le 30 juin 2002.

Sociologue urbaine et documentaliste, elle crée, de 1963 à 1970, le centre de documentation d'un important cabinet d'architectes travaillant à Paris et à Abidjan. Jusqu'en 1987, elle est chargée de mission dans les centres de documentation du Secrétariat des missions

d'urbanisme et d'habitat (SMUH) et de l'ACA (Agence coopération et aménagement), participant à des études d'aménagement urbain pour les enquêtes socio-économiques. C'est en 1988 qu'elle prend la direction, au sein de l'Isted, de « Villes en développement », centre de documentation, d'information et noyau d'un réseau de chercheurs et de professionnels consacré au secteur urbain dans les pays émergents et en développement. Depuis son départ, une nouvelle documentaliste, Marie-Julie Dupont, a rejoint l'équipe de « Villes en développement ».

► **Contact :**  
Isted / Villes en développement  
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. : aicolau@isted.com  
Internet : <http://www.isted.com>

### DEUX NOUVEAUX MEMBRES À L'ISTED

L'Isted compte deux nouveaux membres : l'établissement public d'aménagement (EPA) de la ville nouvelle de Sénart (membre actif) et la Compagnie nationale du Rhône – CNR (membre associé). Pour en savoir plus sur les 56 membres de l'Isted, vous pouvez consulter le site internet de l'institut à l'adresse suivante : <http://www.isted.com>.

► **Contact :**  
Isted  
Anne Gentil, relations membres  
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  
Internet : <http://www.isted.com>

### DESS SUR LES SERVICES URBAINS EN RÉSEAU DANS LES PED

L'Institut d'études politiques (IEP) de Rennes lance, dès septembre 2002, le DESS ISUR « Ingénierie des services urbains en réseaux dans les pays en développement » (diplôme d'études supérieures spécialisées – 3e cycle). Ce diplôme est organisé en

partenariat étroit avec l'Isted, dans la continuité du groupe de travail « Services urbains durables » animé par l'institut.

► **Contact :**  
IEP de Rennes  
Annick Strubhard,  
responsable administrative  
du diplôme  
104, boulevard de la  
Duchesse Anne  
35700 Rennes  
France  
Tél. : 33 (0)2 99 84 39 39  
Fax : 33 (0)2 99 84 39 00  
Minitel : 36 16 LETSGO\*IEP  
Mél. : strubhard@rennes.iep.fr

### JOURNÉES DU RÉSEAU FRANÇAIS DE COOPÉRATION ET D'ACTION CULTURELLE

Organisées par le ministère des Affaires étrangères, de la Coopération et de la Francophonie (Direction générale de la coopération internationale et du développement – DGCID), les journées du réseau se sont tenues du 17 au 19 juillet 2002 au CNIT – Paris La Défense. Elles avaient pour thème : « Pour une mondialisation maîtrisée : le rôle du réseau français de coopération et d'action culturelle ». Dans le cadre de l'exposition qui complétait les débats et ateliers, l'Isted a tenu un stand pendant les trois jours afin de présenter son activité.

► **Contact :**  
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  
Internet : <http://www.isted.com>



Le stand de l'Isted aux journées du réseau de coopération et d'action culturelle.

### 8<sup>E</sup> SESSION PRINCIPALE DU CHEE



La huitième session principale du Collège des hautes études de l'environnement (CHEE) se déroulera du 14 novembre 2002 au 4 juillet 2003 à Paris (France). L'objectif de ce cursus est d'éclairer les participants sur les enjeux et stratégies des différents acteurs en matière d'environnement et de développement durable, les dimensions politiques, économiques, sociologiques et juridiques étant privilégiées. Le colloque de clôture sera organisé sur le thème adopté pour la 8<sup>e</sup> session : « Développement durable : de Rio à Johannesburg... et après ? »

► **Contact :**  
Centrale formation  
CHEE – Bâtiment enseignement  
Grande voie des vignes  
92295 Châtenay-Malabry Cedex  
France  
Tél. : 33 (0)1 41 13 14 05  
Fax : 33 (0)1 46 83 92 99  
Mél. : info@chee.ecp.fr  
Internet : [www.chee.ecp.fr](http://www.chee.ecp.fr)

### TRANSPORT LOGISTIC 2003

Le neuvième salon international pour la logistique, le transport et la télématique, Transport Logistic 2003, aura lieu du 20 au 24 mai 2003 à Munich (Allemagne). Les quatre grands secteurs du monde des transports seront représentés :



- la logistique et la télématique,
- le transport intra-entreprise et le flux de matériel,
- le transport des marchandises,
- le transport des personnes.

► **Contact :**  
 DH Communication  
 19, rue Bargue  
 75015 Paris  
 France  
 Tél. : 33 (0)1 42 73 26 97  
 Fax : 33 (0)1 42 73 26 98  
 Mél. : dhcommunic@wanadoo.fr

#### CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE



Durban (Afrique du Sud) accueillera le XXII<sup>e</sup> congrès mondial de la route de l'AIPCR (association mondiale de la route) du 19 au 25 octobre 2003. Parallèlement au congrès se tiendra une vaste exposition (20-24 octobre) sur les techniques de la route. Quelques secteurs importants de l'activité des industries de la route tiendront le haut de l'affiche : les techniques de construction et d'entretien, la planification et la conception, les industries de service du domaine routier, les fournisseurs et les fabricants, les centres de recherche et de développement, la surveillance. À cette occasion, un pavillon français, regroupant acteurs publics et privés sera coordonné par l'Isted.

► **Contact :**  
**pour le congrès :** AIPCR  
 The South African Organizing Committee

Celtis Plaza North  
 1085 Schoeman Street  
 Hatfield  
 Pretoria 0083  
 Afrique du Sud  
 Tél. : (27 12) 426 60 00  
 Fax : (27 12) 342 13 20  
 Mél. : wrc2003@nra.co.za  
 Internet :  
 http://www.wrc2003.com  
**pour l'exposition :**  
 Isted  
 Stéphanie De Sa Rego  
 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. : stephanie.de-sa-rego@i-carre.net  
 Internet : http://www.isted.com

#### EISENBahn TECHNOLOGIE 2003



Eisenbahn Technologie 2003 sera la septième édition du salon international de l'équipement, des systèmes et services ferroviaires grandes lignes et urbains. La manifestation, qui se déroulera du 3 au 5 décembre 2003 à Bâle (Suisse), est ouverte à tous les secteurs de l'industrie ferroviaire : matériel roulant, sous-systèmes et composants ; produits et services pour la voie et les infrastructures ferroviaires ; signalisation, régulation des trains et communication ; systèmes de collecte des recettes ; systèmes clés en main ; technologies de l'information...

► **Contact :**  
 Mack Brooks Exhibitions  
 Forum Place, Hatfield  
 Hertfordshire AL10 0RN  
 Royaume-Uni  
 Tél. : (44) 1707 278 200  
 Fax : (44) 1707 278 201  
 Mél. : et@mackbrooks.co.uk  
 Internet : http://www.et2003.com

## Formations

#### LES FORMATIONS DE L'IFC



L'Institut de formation continue oléohydraulique (IFC) dispense chaque année près de 130 000 heures de formation à 2 500 personnes dans les domaines suivants :

- hydraulique stationnaire,
- hydraulique mobile,
- électrohydraulique,
- lubrification.

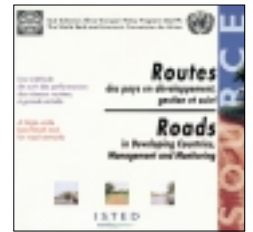
Un programme des formations est disponible sur simple demande.

► **Contact :**  
 IFC  
 38, avenue Galliéni  
 B.P. 29  
 77590 Bois-le-Roi  
 France  
 Tél. : 33 (0)1 60 69 60 56  
 Fax : 33 (0)1 60 69 10 72  
 Mél. : ifc77@ifc-hydraulique.com

## Publications

#### ROUTES DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT

Le CD-Rom « Source » (*Standard Overall Ultralite Road Care Estimate*) vient de paraître. La 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. Un manuel de l'opérateur et une plaquette « Source » sont également disponibles.

► **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

#### FINANCEMENT DES VILLES EN AMÉRIQUE LATINE

Les actes du séminaire sur le financement des villes (6-7 décembre 2001) ont été édités sur CD-Rom. Organisée par l'Isted et la Commission économique pour l'Amérique latine, cette rencontre a été financée par la Banque interaméricaine de développement (BID) et a reçu l'appui de la délégation régionale de coopération française pour le cône Sud. Elle résulte de l'intérêt manifesté par les villes du réseau *Mercociudades* pour mieux connaître l'expérience française.

S'appuyant à la fois sur l'étude du groupe de travail « Services urbains » consacrée à l'analyse du cadre institutionnel de la gestion déléguée des services et sur les informations recueillies dans le cadre du réseau *Mercociudades*, l'Isted a soumis un programme à ses



partenaires latino-américains et à la BID. L'accent a été mis sur les aspects suivants : l'importance du cadre institutionnel et légal, la gestion et planification urbaine, l'importance de réaliser des études préliminaires, les différents types de contrats de partenariat public-privé, le rôle des banques, la régulation des contrats délégués et l'accès aux services urbains des populations défavorisées.

► **Contact :**

Isted  
Pôle « Ville »  
La Grande Arche  
Paroi Sud  
92055 La Défense Cedex  
France  
Tél. : 33 (0)1 40 81 78 01  
Fax : 33 (0)1 40 81 78 07  
Mél. : cpointereau@isted.com  
Internet : <http://www.isted.com>

**BASES DE DONNÉES  
D'ACCIDENTS CORPORELS  
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE**



Le logiciel de démonstration « BAAC 2001 » – bulletin d'analyse d'accidents corporels de la circulation routière – est désormais disponible auprès du pôle « Transport » de l'Isted.

Dans le cadre de la mission d'appui à la mise en place de politiques de sécurité routière, confiée à l'Isted par le ministère des Affaires étrangères depuis 1994, un système de recensement des accidents corporels, « BAAC », a été mis en place dans plusieurs pays d'Afrique subsaharienne avec l'appui des experts du ministère de l'Équipement, des Cete (Centre d'études technique de l'équipement) et du Certu (Centre d'études sur les réseaux,

les transports, l'urbanisme et les constructions publiques). À l'origine centrée sur un pays pilote, le Sénégal, cette action s'est progressivement étendue à d'autres pays de la sous-région : Mali, Bénin, Burkina Faso, Guinée.

Ce système de recensement comprend une fiche sous format papier et un logiciel. Il permet la collecte et la saisie d'une série d'informations relatives aux accidents corporels (lieu de l'accident, type de véhicule, âge du conducteur...) indispensables à la définition d'une politique de sécurité routière adaptée.

► **Contact :**

Isted  
Pôle « Transport »  
Nathalie Stanisiere  
La Grande Arche  
Paroi Sud  
92055 La Défense Cedex  
France  
Tél. : 33 (0)1 40 81 26 78  
Fax : 33 (0)1 40 81 26 76  
Mél. : nathalie.stanisiere@i-carre.net  
Internet : <http://www.isted.com>

**AGIR SUR LE LOGEMENT**



Consacré au logement dans les pays en développement, le dernier bulletin *Villes en développement*, décrit plusieurs expériences particulièrement intéressantes :

- Survol des politiques de logement des pays d'Europe centrale et orientale et d'Asie centrale.
  - Le logement social dans les départements et territoires d'Outre-Mer.
  - Financement de l'habitat social en Mauritanie : l'expérience du programme *Twize*.
  - Plaidoyer pour un NEPAD « logement » en Afrique.
- L'éditorial de ce numéro est signé par Georges Mercadal, vice-président du

Conseil général des ponts et chaussées (CGPC).

► **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. : crebel@isted.com  
Internet : <http://www.isted.com>

**ROUTES & ROADS**



La revue *Routes & Roads* de l'Association mondiale de la route (AIPCR) propose un un numéro spécial sur les spécifications techniques des matériaux basées sur les performances.

Le sommaire :

- Contrats avec spécifications de performance ;
- Les marchés routiers en Afrique du Sud ;
- Les spécifications fonctionnelles dans les marchés routiers ;
- Les spécifications performancielles suédoises ;
- Contrats de performance des chaussées : les nouvelles relations contractuelles ;
- Bilan des spécifications liées aux performances aux États-Unis ;
- Évolution et avantages perçus des spécifications de performance au Royaume-Uni.

► **Contact :**

AIPCR / PIARC  
La Grande Arche  
Paroi Nord  
92055 La Défense Cedex  
France  
Fax : 33 (0)1 49 00 02 02  
Mél. : piarc@wanadoo.fr  
Internet : [www.piarc.org](http://www.piarc.org)

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
- CIEC
- CITÉS UNIES FRANCE
- CMTF-MAUGUIN
- CNPS
- CNR
- COFIROUTE
- COLAS
- CTA
- DEMETER TECHNOLOGIES (MALET)
- DEXIA CRÉDIT LOCAL
- EGIS PORTS – SOFREMER
- ENPC
- ENTPE
- EPA SÉNART
- EUROVIA BÉTON
- EUROVIA MANAGEMENT
- FORMEQUIP-AITPE
- GEOEXPERT
- GIE VILLES NOUVELLES
- GRUPE HUIT
- IAURIF
- ICEA
- IED
- IGN FRANCE INTERNATIONAL
- INGÉROP
- INRETS
- IRD (EX-ORSTOM)
- JEAN LEFEBVRE
- LCPC
- OIEAU
- 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 (GRUPE EGIS)
- SECMAIR
- SEFI
- SER
- SETRA
- SNCF INTERNATIONAL
- STERELA
- SYSTRA
- TAD AGENCE
- USIRF-SFERB
- MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER
- MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
- MINISTÈRE DE LA RECHERCHE
- DATAR

Adresse Internet : <http://www.isted.com>

**ISTED**