

Ports : faire émerger l'offre française



Port autonome de Marseille
J.-P. Jauriffret

Station de déballastage et quais pétroliers (port autonome de Marseille).

L'environnement international des ports est aujourd'hui marqué par la "globalisation" qui exacerbe la compétition, l'inscription du transport maritime dans un système logistique multimodal et le rôle de plus en plus moteur du secteur privé.

Les grands groupes internationaux ont d'ores et déjà investi dans la gestion aéroportuaire et portuaire, en particulier en Asie et en Australie. Ce marché, en pleine expansion, est en partie structuré autour des montages de type B.O.T. qui font appel à l'initiative et aux financements du secteur privé.

La question se pose de savoir comment renforcer la présence de la France sur la scène internationale dans un domaine, celui des ports, où elle apparaît encore en retrait par rapport à d'autres pays développés.

La journée portuaire organisée par l'ISTED en juin dernier sur le thème "Partenariat public-privé" a montré qu'une réflexion s'était engagée sur les orientations souhaitables de l'action internationale de la France dans ce domaine. Cet effort concerne l'ensemble des acteurs publics et privés (administrations, ports autonomes, ingénieries, professions portuaires, entreprises, secteur bancaire...) mais aussi les bailleurs de fonds. L'expérience d'autres secteurs (eau, télécom) plus avancés doit également être mobilisée pour le secteur portuaire.

Dans une première phase, la priorité doit évidemment être donnée à l'identification et au regroupement de l'offre française dans le domaine portuaire. En effet, il n'existe pas à ce jour d'institution fédérant l'ensemble des intervenants, à l'image de ce qui se passe dans les secteurs de l'aviation civile ou des transports terrestres.

En faisant avancer cette réflexion, l'ISTED est parfaitement dans son rôle qui est de favoriser, à l'amont, toutes les démarches susceptibles d'aider au développement de notre présence à l'international en réunissant les acteurs publics et privés.

Jean Smagghe,

Président de l'ISTED

et de l'Association internationale des ports (IAPH)

Sommaire

1 Ports : faire émerger l'offre française

2-5 Dossier : Ports maritimes : inventer de nouveaux modes de gestion
Vers une participation accrue des opérateurs privés et une plus grande implication des usagers.

6-8 Bloc-notes
Manifestations
Formations
Publications



Ports maritimes : inventer de nouveaux modes de gestion

(Source : Olivier Ratheaux, Caisse française de développement)

Dans le secteur portuaire, tout se rencontre, de la régie étatique à l'entreprise privée. Mais toutes les options de gestion ne sont pas performantes.

Quelques grandes catégories d'entreprises portuaires peuvent être distinguées¹, qui impliquent des partages de risques différents entre intérêts publics et intérêts privés : la régie étatique ou municipale, le port public autonome, le port privé et le port concédé. Avec les schémas de concession, de nouvelles pistes sont explorées dans le sens d'une participation accrue des opérateurs privés mais aussi d'une plus grande implication des usagers.

La régie étatique n'existe plus que dans de rares pays. Le port demeure un simple service du ministère des Travaux publics ou des Transports, avec ou sans budget annexe (régie autonome ou directe). Dans la quasi totalité des cas, cette formule peut être considérée comme inadaptée à la gestion d'un service industriel et commercial.

Les régies portuaires *municipales*, plus ou moins autonomes, sont une tradition de l'Europe du Nord. Dans ces pays, où le sentiment de la communauté d'intérêts entre les acteurs publics et privés est fort, les performances de ce type de statut semblent tout à fait comparables à d'autres. L'implication des investisseurs et exploitants privés dans les terminaux portuaires peut, au demeurant, y être très forte.

Public, mais autonome

Un exemple de la formule du port public autonome est, en France, celle de l'établissement public portuaire de l'État à caractère industriel et commercial. Les conseils d'administration des ports autonomes ont une composition tripartite intéressante : représentants de l'État, collectivités territoriales et milieux économiques, personnel de l'établissement portuaire et dockers.

Avec des aménagements ou des variantes (société d'État, société nationale), cette formule a connu un réel succès en

Afrique. Dans certains pays (Mozambique, Congo), le port public est encore regroupé avec les chemins de fer qui le desservent en une entreprise publique unique. Cette

Terminal à conteneurs du port de Djibouti.



situation, reflet d'une époque plus ou moins révolue de monopole de la desserte ferroviaire, présente plus d'inconvénients que d'avantages : subventions croisées (en général, c'est le port qui fait vivre le chemin de fer), mélange de métiers très différents, biais possible en défaveur d'une saine concurrence rail-route pour la desserte de l'hinterland portuaire. Le port autonome peut donc être une structure parfaitement étatique ou, au contraire, associer les milieux économiques et le personnel tout en restant dans un cadre public.

À l'opposé, il y a le port privé. En droit français, ou de tradition similaire, un tel port ne peut être construit que sous le régime de l'occupation temporaire du domaine public maritime, mal adapté à des investissements lourds et de longue durée. On distingue deux catégories : celle du port privé à usage privatif, qui n'est accessible qu'aux navires du propriétaire ou à ceux qu'il autorise, et celle du port privé à usage public, ouvert à tous. C'est le cas du port



Port autonome du Havre : vue partielle des terminaux à conteneurs.

de Felixstowe (Royaume-Uni), où l'opérateur privé coexiste avec une autorité portuaire d'intérêt public qui se charge des fonctions de circulation nautique.

Globale ou "par appartement" ?

L'intérêt de principe de la concession est de mobiliser des compétences et des capitaux du secteur privé. En outre, les relations entre l'État propriétaire et l'exploitant s'organisent dans un cadre contractuel, plus propice à l'obtention de résultats que le cadre unilatéral (statutaire) qui régit les relations entre l'État et l'établissement public gestionnaire du port autonome. La concession est également intéressante, par rapport à la privatisation complète, en ce qu'elle évite d'avoir à racheter les immobilisations existantes, permettant aux capitaux de se consacrer aux nouveaux investissements et à l'accroissement de l'efficacité. Mais l'État, restant propriétaire d'un vaste domaine concédé, conserve un droit de regard sur l'investissement et, par conséquent, un risque d'ingérence subsiste.

On distingue deux variantes : la privatisation d'exploitation par appartements (découpages géographique et/ou fonctionnel) et la privatisation d'exploitation globale.

Le nouveau rôle des institutions multilatérales

Les projets d'infrastructures avec participation privée connaissent un fort développement. Pour la période 1990-1995, 361 P.P.I. (150 Mds USD) ont été recensés et 600 projets sont en préparation dans les pays en développement.

Les banques internationales de développement ont elles aussi choisi d'encourager le financement privé des investissements dans les infrastructures. L'investissement direct et les garanties leur permettent de réconcilier leur intérêt de banquier et leur doctrine. Leurs modes d'action sont variés :

- assurer l'existence d'un "environnement favorable" : dialogue politique, conditionnalités, prêts d'assistance technique,
- contribuer à la conception et au montage du projet,
- mettre en œuvre des instruments de financement et de garantie de plus en plus fins.

L'investissement direct dans le secteur privé est une activité en développement rapide : 150 projets pour la seule Société financière d'investissements (SFI), dont 30 par an depuis 1994 dans le domaine des infrastructures et 19 dans le secteur portuaire.

Prêts au taux du marché, prises de participations, prêts subordonnés, syndications bancaires, tels sont les modes de financement utilisés. Il n'y a pas de garantie souveraine : les investisseurs privés et l'institution multilatérale supportent les risques commerciaux et politiques. Du point de vue de l'investisseur, la présence d'un organisme tel que la SFI apporte une forme indirecte de garantie autant qu'un complément de financement.

Les garanties mobilisent les financements privés vers les pays émergents en couvrant certains risques politiques. L'Agence multilatérale de garantie des investissements (AMGI), filiale de la Banque mondiale (BM), garantit les investissements privés. Elle couvre 4 types de risques politiques : guerre et troubles civils, expropriation, transfert de devises (mais pas risque de change), non respect des

obligations contractuelles des autorités — cette dernière forme de garantie, particulièrement intéressante pour les concessions d'infrastructures, étant malheureusement peu utilisée. Complétant le dispositif, l'instrument de garantie, récemment créé à la BM et adopté par la plupart des banques régionales, facilite le financement par des prêts privés sur des projets d'intérêt public. Il est réservé aux pays éligibles à la BIRD. Une contre-garantie souveraine est requise. La garantie peut être isolée (stand-alone) ou accompagner un prêt, une prise de participation de la BM ou de la SFI. Il en existe deux types : la "partial credit guarantee" (extension de la maturité des prêts) et la "partial risk guarantee" (protection pendant toute la durée des prêts contre une liste spécifiée de risques).

Le dispositif actuel n'est pas sans défauts : complexité, réticence des gouvernements à apporter leur contre-garantie, accès interdit aux pays les plus pauvres. De plus, il est peu adapté aux concessions de services urbains ou territoriaux. Aussi les réflexions de la BM portent-elles à la fois sur une simplification du dispositif, la mise en place d'un "trust fund" de garanties sans contre-garantie souveraine et la garantie des émissions en monnaie locale.

(Source : Philippe Ayoun, chargé de mission Organismes multilatéraux - DAEI, Ministère de l'Équipement)

“Partenariat public-privé”, tel était le thème de la journée portuaire qui s’est tenue à Paris le 24 juin dernier. Elle était organisée par l’ISTED, en collaboration avec le ministère de l’Équipement et avec la participation : des ports autonomes de Marseille, du Havre, de Dunkerque, de Paris et de la Guadeloupe, des ministères de la Coopération et des Affaires étrangères, de la DREE¹, de la CFD², de sociétés d’ingénierie (BCEOM, Sofremer, Systra, Sogreah, Scetauroute), d’armateurs (Delmas, CMA-CGM), du SEFI³, de l’UPACCIM⁴, de l’AUTF⁵, d’entreprises (Dumez-GTM, Bouygues) et de la Banque mondiale. Les débats ont été introduits par Jean Smagghe, président de l’ISTED, et Michel Henry, Président-Directeur général du BCEOM et vice-président du pôle “Transport”. Au programme de cette journée de réflexion :

- **Le montage des projets en partenariat public-privé (P.P.P.) dans le secteur portuaire.** Cette première série de débats était placée sous la direction de Jean Chapon, président de l’AUTF. Les interventions ont porté sur les enjeux et les limites des mécanismes des P.P.P. (Corinne Namblard, Transroute International), les orientations des bailleurs de fonds (Michel Audigé, Banque mondiale) et la couverture de la prise de risques (Philippe Ayoun, DAEI⁶)
- **Les enseignements pour les ports des P.P.P. d’autres secteurs.** La seconde partie des débats était conduite par Jean-Jacques Massip, représentant du SEFI et président du conseil de surveillance Razel. Plusieurs sujets ont été développés : la facilitation des grands projets en concession (Serge Couvreur, DREE), les B.O.T. concessions dans le domaine aérien (Xavier Hoang, CFD, pour l’exemple de Libreville, au Gabon, Jean-Louis Delorme, Dumez-GTM, pour l’aéroport de Pochentong, au Cambodge).

La clôture des débats est revenue à Michel Meynet, directeur adjoint du transport maritime, des ports et du littoral (DTMPL). La présence effective des différents dirigeants publics et privés des ports et des transports maritimes français témoigne de l’intérêt qui existe pour ce type de rencontre. La mise en place d’un groupe permanent de réflexion, dont le principe a été retenu au terme de cette réunion, sera effective dès le mois de septembre 1997. Ce groupe aura pour objectifs de proposer les modalités de présentation à l’international du savoir-faire français dans le secteur portuaire et de préparer un programme d’activité.

Pour plus d’informations

ISTED - La Grande Arche, Paroi Sud - 92055 Paris La Défense Cedex - France
 Tél. 33 (0) 1 40 81 24 06
 Fax 33 (0) 1 40 81 23 31
 E-mail : isted@daei.equipement.gouv.fr

¹ Direction des relations économiques extérieures
² Caisse française de développement
³ Syndicat des entrepreneurs français internationaux
⁴ Union des ports autonomes et des chambres de commerce et d’industrie maritimes
⁵ L’Association des utilisateurs de transports de fret
⁶ Direction des affaires économiques et internationales

Dans la concession “par appartement”, des terminaux spécialisés et des ouvrages portuaires sont concédés par l’État propriétaire — exploitant général, ou par l’établissement public portuaire, à des opérateurs qui prennent la responsabilité de l’investissement et de l’exploitation correspondants : construction et/ou renouvellement de l’infrastructure, entretien, investissement et entretien des équipements, exploitation du terminal dans ses fonctions majeures. Il apparaît plus aisé, sur les plans technique et institutionnel, de concéder un terminal spécialisé qu’une partie de port à marchandises générales en conventionnel.

Dans la concession globale, le port est concédé par l’État ou la collectivité publique territoriale propriétaire à un opérateur privé unique. Ce dernier a la charge de l’investissement et de l’exploitation. Il perçoit l’ensemble des recettes portuaires, ce qui n’exclut pas, qu’à son tour, cet opérateur confie certaines fonctions à des tiers, par exemple la manutention. Il est également possible de combiner ces deux variantes sous la forme de “sous-concessions”.

Les concessionnaires peuvent être des entreprises privées ou bien des sociétés d’économie mixte avec participation respectivement du gestionnaire portuaire public ou de l’État. Dans ce dernier cas, la participation publique devrait avoir pour but non le contrôle du concessionnaire, celui-ci étant normalement exercé dans les clauses de suivi de la convention de concession, mais plutôt un but de placement avec, alors, le risque de conflit d’intérêt entre l’autorité publique concédante et l’autorité publique actionnaire.

L’attribution d’une concession, et plus généralement les mécanismes de régulation de l’activité portuaire, ne soulèvent pas les mêmes problèmes selon que le port est en concurrence (type port européen) ou en monopole de fait, comme dans de nombreux de pays en développement. La seconde configuration rend nécessaire l’instauration de contre-pouvoirs, particulièrement celui des usagers/clients.



Port autonome de Marseille : vue générale des bassins Est.

La direction du transport maritime, des ports et du littoral (DTMPL) est présente, sur la scène internationale, au titre des trois composantes essentielles de la politique qu’elle est chargée de mettre en œuvre :

- **pour défendre le pavillon français** en facilitant l’exportation de services de transports maritimes par des entreprises contrôlées par des intérêts français.
- **pour accroître la compétitivité des ports maritimes français** en veillant notamment à améliorer leur desserte terrestre et en tentant d’éliminer les distorsions de concurrence avec les autres ports européens.
- **pour assurer la protection de nos côtes** et un développement harmonieux de l’économie littorale, en participant aux travaux et actions engagés par les États signataires des conventions et accords internationaux de protection du littoral.

Les actions internationales menées par la DTMPL dans ces trois domaines le sont soit directement, soit en concertation et en partenariat avec d’autres départements ministériels. Elles font l’objet, à des degrés différenciés, d’intégration communautaire.

En outre, les ports autonomes, placés sous la tutelle de la DTMPL, mènent, le plus souvent en collaboration avec des sociétés d’ingénierie privées et de la SOFREMÉR, des actions de coopération internationale. Il peut s’agir d’études préparant des réalisations portuaires, de surveillance de travaux, d’assistance technique permettant d’assurer la présence permanente

indispensable à une formation approfondie et à un réel transfert de technologie. Ces opérations sont conduites dans le monde entier. À titre d’exemple, le port autonome de Marseille intervient à Odessa (Ukraine) et à Montevideo (Uruguay), celui du Havre à Asan Bay (Corée) et Djibouti, tandis que le port autonome de Dunkerque participe à des études européennes et que celui de la Guadeloupe développe une coopération dans la zone des Caraïbes.

La DTMPL organise également des actions de formation pour les cadres étrangers et, notamment, des séminaires de formation à la gestion et à l’exploitation portuaire avec le port autonome du Havre, sous l’égide de l’Organisation maritime internationale (OMI), des sessions de perfectionnement sur la prévention et la lutte contre les pollutions marines (INFOPOL) avec le port autonome de Marseille et le Centre de documentation, de recherche et d’expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), des stages dans le secteur de la manutention et du levage, en collaboration avec l’ensemble des ports et l’Agence pour la promotion internationale des technologies et des entreprises françaises (CFME-ACTIM).

Pour plus d’informations

Ministère de l’Équipement, des Transports et du Logement
 Direction du transport maritime, des ports et du littoral (DTMPL)
 34, rue de la Fédération - 75015 Paris - France
 Tél. 33 (0) 1 40 81 71 37 - Fax 33 (0) 1 40 81 71 32

Des variantes plus douces

La délégation d’activités peut prendre des formes plus douces que la concession globale : les formules d’affermage², voire de simples contrats de gestion. Ces variantes sont, a priori, adéquates plutôt pour les petits ports incapables de supporter la charge de leurs investissements et par conséquent non susceptibles d’attirer des intérêts privés engageant leur responsabilité non seulement en gestion mais encore en capital. Les contrats de gestion confiés à un délégataire, de fait en monopole privé, posent le problème délicat de la mesure de sa performance et de son intéressement financier : comment lier la rémunération à des gains de productivité ou de qualité des services et éviter les pratiques qui permettent au délégataire de gagner plus simplement en augmentant les tarifs ? comment identifier, dans les mesures de performance portuaire, ce qui revient au gestionnaire global et ce qui revient aux entreprises de manutention ou aux armements³ ?

En matière de gestion portuaire, les options de régie sont à écarter. La plate-forme minimale, mais en elle-même insuffisante, est l’établissement public industriel et commercial doté de la personnalité morale et de l’autonomie financière et patrimoniale. À partir de ce minimum, deux options majeures semblent s’offrir pour accroître l’efficacité :

- le maintien du port autonome établissement public en impliquant majoritairement les usagers (chargeurs,

² Délégation d’un service par une personne publique dans laquelle le délégataire prend le risque de l’exploitation, l’investissement restant à la charge du délégant.

³ Entreprise de transport maritime

⁴ Manutention portuaire

armateurs et auxiliaires du transport maritime) dans les grandes instances de décision de gestion tant au conseil d’administration que dans d’autres instances, et en sous-traitant ou concédant le maximum de tâches, fonctions et terminaux.

- la concession globale du port à une entreprise privée, sur appel d’offre international, en mettant en place les mécanismes de nature à prévenir les inconvénients d’un monopole privé : non-exclusivité/contestabilité de la concession, contrôle par l’État et par les bénéficiaires, non-discrimination, sous-concessions de fonctions, accoutumance⁴ concurrentiel.

Pour plus d’informations

Caisse française de développement (CFD)
 35, rue Boissy d’Anglas - 75379 Paris Cedex 08 - France
 Tél. 33 (0) 1 40 06 31 31 - Fax 33 (0) 1 47 42 75 14
 Internet : http://www.cfd.fr - E-mail : tlx@cfcd.fr

Métro du Caire : suite

L’article intitulé “Métro du Caire : un pilote français”, publié dans le numéro 6 de la *Lettre de l’ISTED* (juin 1997), a suscité un vif intérêt chez nos lecteurs. Depuis sa parution, des informations complémentaires nous ont été apportées. Un autre acteur français participe en effet au chantier de la ligne 2 du métro cairote. Il s’agit du groupe SYSTRA, que l’on retrouve du côté client et dans le cadre de l’action du “General Consultant”, essentiellement américain. À la demande de la National Authority for Tunnels (NAT), SYSTRA assure des prestations de supervision et de préparation à l’exploitation. La ligne 2 du métro du Caire s’inscrit d’ailleurs dans le plan de transport réalisé il y a trente ans par SYSTRA (SOFRETU).



L'ISTED SUR LE WEB

L'ISTED vient d'ouvrir un site sur l'Internet. Le serveur propose :

- une présentation de l'institut (fonctionnement, missions...)
- des informations sur chacun des pôles de l'ISTED : Route, Ville, Transport
- tous les renseignements utiles concernant le centre de documentation et d'information "Villes en développement"
- une base de données sur l'organisation des collectivités locales (en liaison avec le CFCE et DEXIA)
- la liste des partenaires de l'ISTED, avec une fiche "contact" pour chacun des membres de l'institut

- les activités du service communication
 - la liste des publications de l'institut.
- Egalement en ligne, *La Lettre de l'ISTED, Villes en développement* et *Inter Rail Coopération*. Les informations sont présentées en langues française et anglaise.

L'adresse du site Internet de l'ISTED est la suivante : <http://www.isted.3ct.com>

ISTED : CINQ NOUVEAUX MEMBRES

Lors de sa séance du 27 juin 1997, le Conseil d'administration de l'ISTED a accepté la candidature de 5 nouveaux membres. Ont ainsi adhéré à l'institut : ACT Consultants (bureau d'études), l'ASFA (Association des sociétés françaises d'autoroutes), l'ORSTOM (Institut français de recherche scientifique pour le développement en coopération), le port autonome du Havre et le port autonome de Paris.

► **Contact :**
ISTED - Richard Di Benedetto
Relations membres
La Grande Arche, Paroi Sud
92055 Paris La Défense Cedex
France - Tél. 33 (0)1 40 81 27 84
Fax 33 (0)1 40 81 23 31
E-mail : com@isted.3ct.com

JEAN SMAGGHE, PRÉSIDENT DE L'IAPH

Jean Smagge, ancien Directeur général du port du Havre, a été porté à la présidence de l'association internationale des ports (IAPH) lors de la vingtième conférence mondiale des ports, qui s'est tenue à



Jean Smagge (à droite) succède à Robert Cooper (à gauche) à la présidence de l'IAPH.

Londres du 31 mai au 6 juin 1997. Il succède ainsi à Robert Cooper, ancien Directeur général du port d'Auckland (Nouvelle-Zélande). Jean Smagge est la deuxième personnalité française, après Paul Bastard (1979-1981), à présider l'IAPH depuis sa création en 1955. Il est actuellement coordonnateur des actions internationales au Conseil général des ports et chaussées (CGPC) et président de l'ISTED.

CEBTP

Le Centre expérimental de recherches et d'études du bâtiment et des travaux publics (CEBTP) passe du statut de membre actif de l'ISTED à celui de membre adhérent. Une décision qui intervient après la reprise du CEBTP par une nouvelle équipe. Cette société anonyme a en effet été cédée le 22 avril 1997 à un groupe de repreneurs individuels, appuyés par une société financière et par la Fédération nationale du bâtiment (FNB). Indépendant de toute société ou organisme du bâtiment et des travaux publics, le groupe rassemble des individus ayant fait carrière dans le domaine du BTP, ainsi que la présidence et la direction générale actuelles du CEBTP. Il s'est installé dès le second trimestre 1996 pour opérer les restructurations nécessaires - aujourd'hui toutes réalisées -, grâce auxquelles le CEBTP est, depuis janvier 1997, une entreprise profitable. La stratégie actuelle du centre consiste à renforcer l'ensemble des opérations réalisées en France, à amplifier l'effet réseau, à conforter la haute valeur technique de ses experts. Le CEBTP est une entreprise de services mise à disposition de tous les acteurs de la construction (prescripteurs, entreprises, recherches).

► **Contact :**
CEBTP
Domaine de Saint-Paul - B.P. 37
78470 Saint-Rémy-lès-Chevreuse
France
Tél. 33 (0)1 30 85 24 00
Fax 33 (0)1 30 85 24 30
Adresse Internet : <http://www.cebtp.fr>

VILLES EN DÉVELOPPEMENT



Sous le titre "Dynamique de l'urbanisation au sud du Sahara", le secrétariat d'État à la Coopération s'apprête à publier la synthèse des recherches, études et actions sur les mécanismes et les logiques de l'urbanisation dans les pays de la façade atlantique de l'Afrique. Avant même la parution de ce document, le bulletin *Villes en développement* consacre un numéro à ce thème (n°37 - septembre 1997). Au sommaire : "La grande transformation urbaine", "Le fait urbain africain : une banalité de l'histoire", "L'État, la ville et l'économie informelle", "La dialectique du particulier et de l'universel". L'éditorial est signé par Jean Nemo, directeur général de l'ORSTOM.

► **Contact :**
ISTED/Villes en développement
Christiane Rebel
La Grande Arche
92055 Paris La Défense Cedex
France
Tél. 33 (0)1 40 81 15 74
Fax 33 (0)1 40 81 15 99
E-mail : ved@isted.3ct.com

INTER RAIL COOPÉRATION



Le numéro 2 (juin 1997) d'Inter Rail Coopération, la revue des chemins de fer africains, est sorti. Au

sommaire : "Comment l'ONATRA (Zaire) a préservé son chemin de fer", les portraits de Linford Mboma, directeur général de la Tanzanian Railway Corporation (TRC), et de Firmin Gorra, directeur général du chemin de fer gabonais (OCTRA). Et toujours les rubriques Échos d'Afrique, Le coin du manager et Nouvelles d'ailleurs.

► **Contact :**
ISTED - Pôle "Transport"
6, rue de Talleyrand
75007 Paris France
Tél. 33 (0)1 44 18 63 90
Fax 33 (0)1 45 55 72 82
E-mail : istedpolestrv@isted.3ct.com

Manifestations

EXPORAIL ASIA 98



La troisième exposition internationale sur la technologie ferroviaire pour les marchés asiatiques, Exporail Asia, se tiendra à Hong Kong (Chine) du 17 au 19 février 1998. Cette manifestation accueillera des entreprises de fabrication de matériel roulant et d'éléments constitutifs, de composants de voie et de matériel de maintenance, ainsi que des sociétés de conseil expertes dans le domaine des chemins de fer. Parallèlement à Exporail Asia, l'Institution of Civil Engineers présentera une série de colloques techniques. En outre, l'exposition internationale sur la technologie de la construction de tunnels (Intertunnel Asia 98) partagera le même hall.

► **Contact :**
Interfama Brooks Exhibitions
Pte Ltd - Forum Place

Hertfordshire AL10 0RN
Royaume-Uni
Tél. (44 1707) 275 641
Fax (44 1707) 275 544

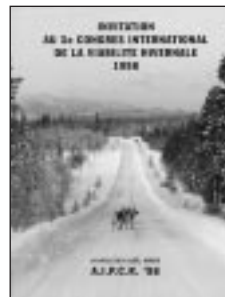
INTERTRAFFIC 98



Intertraffic 98, 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 10 au 13 mars 1998. 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. L'ISTED est l'organisateur du pavillon français à Intertraffic 98.

► **Contact :**
ISTED - Richard Di Benedetto
La Grande Arche, Paroi Sud
92055 Paris La Défense Cedex
France - Tél. 33 (0)1 40 81 27 84
Fax 33 (0)1 40 81 23 31
E-mail : com@isted.3ct.com

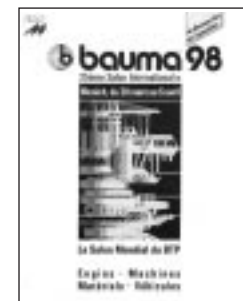
CONGRÈS INTERNATIONAL DE LA VIABILITÉ HIVERNALE



C'est à Luleå (Suède), du 16 au 19 mars 1998, que se tiendra le X^e congrès international de la viabilité hivernale, organisé par l'Association mondiale de la route (AIPCR). "Le service assuré en hiver aux usagers de la route", tel est le thème retenu pour cette manifestation. Au programme : les principes de la viabilité hivernale (stratégies et organisation), les méthodes de lutte contre le verglas et le déneigement, les problèmes hivernaux spécifiques aux zones urbaines, l'information sur l'entretien routier et les différents systèmes de soutien liés à la viabilité hivernale, l'interaction hommes - véhicules - routes. L'ISTED coordonnera un pavillon français regroupant les sociétés françaises autour des services techniques du ministère de l'Équipement.

► **Contact :**
ISTED - Marie-Hélène Brunel
La Grande Arche, Paroi Sud
92055 Paris La Défense Cedex
France - Tél. 33 (0)1 40 81 24 87
Fax 33 (0)1 40 81 23 31
E-mail : com@isted.3ct.com

BAUMA 98

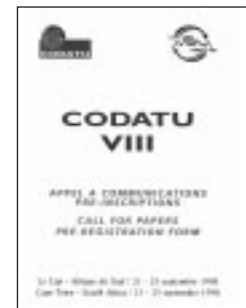


Pour son 25^e anniversaire, le salon mondial du BTP, BAUMA, se déroulera sur le nouveau parc des expositions de Munich (Allemagne) du 30 mars au 5 avril 1998. Engins, machines, matériels et véhicules de chantier : BAUMA 98 présentera une offre produits complète et structurée selon les secteurs d'activité représentés.

► **Contact :**
Représentation officielle en France
DH Communication
19, rue Bargue
75015 Paris
France

Tél. 33 (0)1 42 73 26 97
Fax 33 (0)1 42 73 26 98
Messe München GmbH
Messegelände
D-80325 Munich
Allemagne
Tél. (49 89) 5107 209
Fax (49 89) 5107 172

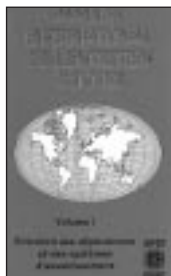
CODATU VIII



Après Dakar (1980), Caracas (1982), Le Caire (1986), Djakarta (1988), Sao Paulo (1990), Tunis (1993) et New Delhi (1996), c'est la ville du Cap, en Afrique du Sud, qui accueillera la 8^e conférence mondiale sur le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains du 21 au 25 septembre 1998. "La politique de déplacements urbains : outil du développement durable", tel est le thème principal de cette manifestation organisée par l'association CODATU (Coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains). L'objectif de la conférence est de mettre en lumière les nécessaires articulations entre les politiques de déplacements et les politiques d'aménagement urbain susceptibles de satisfaire aux préoccupations d'un développement durable. Elle s'attachera à la fois aux objectifs et aux moyens de mise en oeuvre de ces politiques.

► **Contact :**
CODATU
Claude Béranguier, délégué général
Espace Ville
Rue Maurice Audin
69518 Vaulx-en-Velin Cedex
France
Tél. 33 (0)4 72 04 77 01
Fax 33 (0)4 72 04 77 02

MANUEL INTERNATIONAL DE L'ENTRETIEN ROUTIER



Le nouveau *Manuel international de l'entretien routier* vient de sortir. Il comprend quatre volumes : "Entretien des dépendances et des systèmes d'assainissement", "Routes non revêtues", "Routes revêtues", "Ouvrages et équipement de régulation du trafic". L'édition originale de ce guide, publiée en 1982 par les Nations Unies (Commission économique pour l'Afrique), avec la collaboration des gouvernements allemand, français et britannique, a été entièrement révisée : le texte contient davantage d'informations sur les techniques basées sur l'utilisation de la main-d'œuvre et également sur l'utilisation de tracteurs, ainsi que sur une meilleure gestion du personnel et sur la question capitale de la sécurité sur le lieu de travail. La gamme des problèmes d'entretien traités a été étendue afin de renforcer la vocation internationale de l'ouvrage. Véritable outil de référence, il s'adresse au chef d'équipe ou surveillant affecté à l'entretien des routes dans les pays à climat tropical ou tempéré. La version française est publiée par l'Association mondiale de la route (AIPCR - Comité sur le transfert et le développement technologiques).

► **Contact :**
Pour la version française :
Comité français de l'AIPCR
La Grande Arche, Paroi Nord

92055 Paris La Défense Cedex
France - Tél. 33 (0)1 40 81 15 60
Fax 33 (0)1 40 81 18 66
Pour la version anglaise : Transport
Research Laboratory - Overseas
Centre - Old Wokingham Road
Crowthorne, Berkshire RG11 6AU
Royaume-Uni
Tél. (44 1344) 773 131
Fax (44 1344) 770 719
Pour la version espagnole :
Comité national espagnol de
l'AIPCR - Monte Esquinza 24.E
28010 Madrid - Espagne
Tél. (34 1) 308 23 18
Fax (34 1) 308 23 19

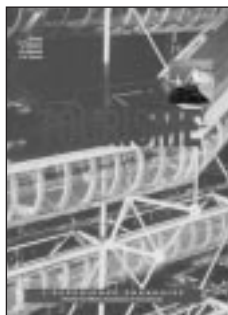
LOGEMENT L'expérience française



Ce document a été réalisé à l'initiative de la direction des affaires économiques et internationales (DAEI) pour le ministère français de l'Équipement. Au sommaire : la politique de l'habitat, le financement du logement, la qualité des constructions, pour en savoir plus. L'ouvrage est disponible dans ses versions française, anglaise, russe et chinoise.

► **Contact :**
Ministère de l'Équipement
Direction des affaires économiques
et internationales - Patricia Valeur
La Grande Arche, Paroi Sud
92055 Paris La Défense Cedex
France
Tél. 33 (0)1 40 81 27 75
Fax 33 (0)1 40 81 27 81

TOURISME L'expérience française



Ce document a été réalisé à l'initiative de la direction des affaires économiques et internationales (DAEI) pour

le ministère français de l'Équipement. Au sommaire : un partenariat cohérent, un savoir-faire reconnu dans la gestion du développement touristique, des réalisations internationales, pour en savoir plus. L'ouvrage est disponible dans ses versions française, anglaise, espagnole, russe et chinoise.

► **Contact :**
Ministère de l'Équipement
Direction des affaires économiques
et internationales - Patricia Valeur
La Grande Arche, Paroi Sud
92055 Paris La Défense Cedex
France
Tél. 33 (0)1 40 81 27 75
Fax 33 (0)1 40 81 27 81

LES PUBLICATIONS DU CERTU

Le nouveau catalogue des publications du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) vient de paraître. Mis à jour en mai 1997, ce document donne une description des ouvrages, logiciels et audiovisuels produits par le CERTU. Plus de 300 références sont réparties en douze thèmes qui couvrent les différents champs d'activité du centre, essentiellement tournés vers la politique globale de la ville :

- urbanisme, architecture et paysage,
- déplacements urbains,
- stationnement,
- transports publics,
- aménagement de la voirie,
- exploitation de la voirie,
- sécurité,
- maîtrise d'ouvrage des constructions publiques,
- environnement,
- génie urbain,
- géomatique - cartographie,
- technologies de l'information et de la communication.

Les ouvrages sont uniquement disponibles en français, mais une traduction des résumés en anglais et en espagnol sera envoyée, sur simple demande, par le bureau de vente. Ce catalogue est gratuit.

► **Contact :**
CERTU - Bureau de vente
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
France
Tél. 33 (0)4 72 74 58 00
Fax 33 (0)4 72 74 59 00

L'ISTED, association à but non lucratif, est une plateforme de réflexion, d'information et d'action au service de ses partenaires publics et privés dans les secteurs de l'équipement et de l'environnement. Il contribue à la promotion internationale du savoir-faire français et à la diffusion de l'information scientifique et technique.

Organismes membres de l'ISTED

ACT CONSULTANTS
ADP
ASFA
BCEOM
CEBTP
CERTU
CETE MEDITERRANÉE
CETU
CITÉS UNIES DÉVELOPPEMENT
CNPS
COCHERY BOURDIN CHAUSSÉ
COFIROUTE
COLAS
CTA
ENPC
ENTE
ENTPE
GIE VILLES NOUVELLES
IAURIF
INRETS
JEAN LEFEBVRE
LCPC
OMV BIDIM GEOSYNTHETICS S.A.
ORSTOM
PLAN URBAIN
PORT AUTONOME DE DUNKERQUE
PORT AUTONOME DE LA GUADELOUPE
PORT AUTONOME DU HAVRE
PORT AUTONOME DE MARSEILLE
PORT AUTONOME DE PARIS
RATP
ROUTIÈRE BEUGNET
SCETAURROUTE
SCREG
SEFI
SETRA
SNCF
SOFREMER
SOVITEC
STERELA
STP
SYSTRA
TSS
USIRF-SFERB

La Lettre

Directeur de la publication :
Jean Smagghe,
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 Paris La Défense Cedex
Tél. 33 (0)1 40 81 24 06
Fax 33 (0)1 40 81 23 31
Adresse Internet :
<http://www.isted.3ct.com>