

n° 2003-0234-01

décembre 2004

## Etude sur les relations entre la direction des routes et l'ISTED



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
de l'Aménagement  
du territoire  
du Tourisme et  
de la Mer

# Etude sur les relations entre la direction des routes et l'ISTED

par

**NICOLE ZEISSER**  
inspectrice générale de l'équipement

**Destinataire**

Le Ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire,  
du tourisme et de la mer

---

## note à l'attention de

ministère  
de l'Équipement,  
des Transports,  
de l'Aménagement  
du Territoire,  
du Tourisme  
et de la Mer

Monsieur le Directeur des routes

Monsieur le Président de l'ISTED

---



conseil général  
des Ponts  
et Chaussées  
Vice-Présidence

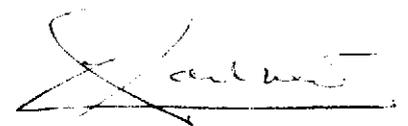
La Défense, le 31 mars 2004

Affaire n° 2003-0234-01

Par lettre du 23 septembre 2003, vous avez demandé au conseil général des ponts et chaussées de réaliser une étude juridique et financière sur les relations entre la direction des routes et l'ISTED.

Je vous prie de trouver ci-joint le rapport rédigé par Mme Nicole ZEISSER, inspectrice générale de l'équipement.

Ce rapport est communicable aux termes de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 modifiée et va être publié sur le site intranet du CGPC



Claude MARTINAND

**Diffusion du rapport n° 2003-0234-01**

- le directeur des routes	5 ex
- le président de l'ISTED	5 ex
- le directeur des affaires économiques et internationales	2 ex
- le directeur de la recherche et des affaires scientifiques et techniques	2 ex
- le vice-président du CGPC	3 ex
- la présidente de la 2ème section du CGPC	1 ex
- le secrétaire de la 2ème section du CGPC	1 ex
- le président de la 4ème section du CGPC	1 ex
- le secrétaire de la 4ème section du CGPC	1 ex
- M. ZEISSER	1 ex
- archives	1 ex

2 décembre 2004

**Affaire 2003-0234-01**

Destinataires : M. le Vice-Président du CGPC  
Mme la Présidente de la 2<sup>ème</sup> section  
M. le Président de la 4<sup>ème</sup> section

**ETUDE SUR LES RELATIONS ENTRE LA DIRECTION DES ROUTES ET L'ISTED**

Par note du 6 octobre 2003, le Vice-Président du CGPC m'a demandé d'effectuer une étude sur les relations juridiques et financières entre la direction des routes et l'Isted.

Cette note fait suite à un courrier du directeur des routes et du président de l'Isted du 23 septembre 2003 qui fait référence aux difficultés rencontrées par le directeur des routes dans ses relations avec l'Isted et à leur souhait commun de relancer leur coopération.

Etait annexé à ce courrier un courrier antérieur du 23 juin 2003 du directeur des routes au président de l'Isted qui mentionnait le rapport d'audit conjoint du ministère des affaires étrangères et du ministre chargé de l'équipement et qui posait certaines questions relatives aux conditions du dialogue entre l'Isted et la direction des routes (DR), aux conditions dans lesquelles la DR peut faire appel à l'Isted, à l'implication des agents de la DR et du RST dans des actions menées par l'Isted et plus généralement à la participation de la DR aux instances délibérantes de l'Isted et aux conditions de la commande d'actions de coopération internationale par la DR à l'Isted. Ce courrier finissait en posant la question des modalités de la sécurisation des relations entre la DR et l'Isted.

Le président de l'Isted a donné le 9 juillet 2003 son accord au directeur des routes pour l'initiative souhaitée, faisant des suggestions tendant à la contractualisation des relations entre la DR et l'Isted et à une structuration de l'organisation de l'Isted pour prendre en compte les desiderata de la DR.

L'Institut des sciences et des techniques de l'équipement et de l'environnement pour le développement (Isted) a été créé en 1981 -il a donc vingt-trois ans- par décision commune de plusieurs ministères (affaires étrangères, coopération, équipement et recherche). Si l'on se réfère au préambule des conventions qui lient l'Isted au ministère des affaires étrangères depuis avril 2001 et depuis mars 2002 au ministère chargé de l'équipement représenté par la DAEI, c'est un outil de réflexion, d'information et d'action au service de ses membres publics et privés dans le secteur de l'équipement et des infrastructures routières, des transports, de l'aménagement urbain et de l'environnement pour développer leur action internationale dans le domaine de la coopération et du développement. L'institut intervient comme organisme d'appui en vue de promouvoir le savoir-faire français auprès de pays en développement, émergents ou en transition. Il peut également intervenir dans d'autres pays, voire en France, à la demande de ses membres.

Son activité se situe à trois niveaux : appui aux politiques de développement, mise en oeuvre de projets ou de programmes de développement, constitution et animation de réseaux scientifiques et techniques.

Une référence au partenariat public-privé permet d'asseoir un programme général d'activités recouvrant des activités permanentes (concertation, animation, information, formation, documentation), opérationnelles (conduite de programmes, animation de réseaux d'experts) et ponctuelles (expertise, évaluation, diffusion, accueil de délégations étrangères, manifestations internationales).

Il est intéressant de noter que ces conventions-cadres ont été conclues avec l'Isted à la suite d'un audit diligenté par le directeur des affaires économiques et internationales et par le président de l'Isted le 18 juillet 1997 portant sur les risques de gestion de fait et d'entrave à la concurrence à l'Isted. Cet audit, réalisé conjointement par le ministère chargé de l'équipement et le ministère des affaires étrangères (coopération et francophonie) concluait que l'Isted n'avait pas accompli

pleinement sa mission de lieu d'échanges et de rencontre entre le secteur public et le secteur privé souhaité par ses fondateurs.

Il relevait que l'association restait très dépendante de l'administration dont elle était devenue un "producteur de services". Il dénonçait des relations trop étroites entre ministères membres et Isted conduisant à la confusion des genres et préconisait que le conseil d'administration redéfinisse les missions de l'Isted, recommandait de contractualiser les relations avec l'Etat pour asseoir le financement et demandait que soit mieux affirmés la place et le rôle du secteur privé dans la vie de l'association.

A la suite de cet audit, les relations entre l'Isted et les deux principaux ministères ont effectivement fait l'objet des deux conventions mentionnées plus haut. Ces conventions ont toutes deux été conclues pour un an et sont renouvelables pendant quatre ans soit par tacite reconduction (cas des affaires étrangères), soit par reconduction expresse (cas de l'équipement). Elles viennent donc à expiration respectivement en avril 2005 pour celle des affaires étrangères et le 1er janvier 2006 pour celle de l'équipement (DAEI). Cette dernière faisant référence aux deux autres conventions existant entre le ministère et l'Isted à savoir la convention DPS-Isted du 10 janvier 2000 pour la mise à disposition de personnel et la convention DAFAG-Isted du 21 décembre 1999 pour la mise à disposition de locaux. Il serait bon de procéder à un réexamen d'ensemble, tant il semble évident que des objectifs sont à transcrire en termes de moyens. Ces conventions sont en effet, fondamentales pour la poursuite de l'activité de l'Isted.

Différentes annexes à la convention-cadre règlent des sujets particuliers. On relèvera celle relative au programme CES Routes (annexe n°4) avec le détail des opérateurs et du financement du programme

**Il serait envisageable que l'ensemble des relations de la DR avec l'Isted soit formalisé au sein d'une annexe à la convention qui pourrait trouver sa place dans l'avenant à la convention-cadre pour l'année 2005** (qui est au demeurant le dernier de la période quadriennale de durée de vie de la convention qui vient à expiration le 1<sup>er</sup> janvier 2006 et qui devra alors être renégociée).

Le contenu de cette annexe serait à déterminer avec précision entre la DR et l'Isted étant entendu que les attentes de la DR vis-à-vis de l'Isted devront prendre en compte les dispositions impératives de la convention relatives au **respect des dispositions du code des marchés publics** (rappelées au demeurant à de multiples reprises par le contrôleur financier du ministère) ainsi que le nécessaire **respect de la mise en concurrence de l'Isted** pour autant qu'existe une offre privée (cf. pour le cas des prestations de services, le point 2.1.4 du rapport d'audit du 20 avril 1998). Les dispositions, très claires, de la **convention-cadre** dans son article 3, **établissement des commandes**, sont bien entendu également à **respecter**. Il en va de même pour les **dispositions relatives à l'utilisation du personnel de l'administration**.

Le cas du Setra, qui a cessé récemment toute collaboration avec l'Isted dont il n'est plus membre, sera aussi à régler dans ce cadre, le Setra étant un service technique de la DR comme cela a été rappelé récemment sans ambiguïté à l'occasion de l'inspection du Setra par la Miost l'été dernier.

Tout ce qu'on peut dire à ce sujet est que le retrait de Setra fait suite à la consultation d'un cabinet d'avocats qui a mis en garde le Setra quant à sa participation dans des associations tout en reconnaissant que l'Isted avait bien le caractère d'association autonome par opposition aux associations "transparentes" vis-à-vis desquelles l'abstention se justifie. L'application du principe de prudence a été-là maximale. Le tout est en fait de savoir quel rôle la DR, avec le Setra, entend jouer au sein de l'Isted d'où la recommandation d'une annexe à la convention cadre où intentions et modalités puissent être explicitées. Cette nécessaire concertation pourrait s'instaurer sous l'égide de la DAEI, gardienne et partenaire de la convention-cadre, avec l'appui éventuel du CGPC si ce dernier est souhaité.

Les échéances de renouvellement des conventions imposent, semble-t-il aux administrations de tutelle de l'Isted de repenser leur politique vis-à-vis de ce dernier car les conditions financières de leur concours à l'Isted (subventions sur titre VI et même commandes sur titre V) se rétractent et se fragilisent au fil du temps et amènent l'Isted à rechercher de plus en plus d'autres financements, notamment multilatéraux (Union Européenne et Banque mondiale). Ceci induit nécessairement un éloignement

vis-à-vis des administrations de référence qui ne financent plus que la moitié, en 2004, du budget de l'Isted.

**La négociation des nouvelles conventions avec l'Isted devra également amener les ministères à s'interroger sur le sens qu'ils entendent donner à leur coopération avec l'Isted dans l'avenir.** Il est clair, par exemple, que la coopération du ministère des affaires étrangères se retire progressivement des domaines techniques dans lesquelles elle s'est illustrée par le passé dans le domaine des transports (chemin de fer) et de la route. Seul paraît subsister un véritable intérêt pour le développement urbain et la sécurité routière ainsi qu'au plan déconcentré de certains services de coopération d'ambassade, pour quelques programmes routiers délégués à l'Isted qui sont à sauvegarder dans leurs modalités actuelles. Le centre de gravité de la politique de développement du ministère des affaires étrangères est désormais culturel.

En termes institutionnels, la question a été posée de savoir s'il convenait de faire évoluer le statut de l'Isted en GIP. Cette question n'a pas beaucoup d'intérêt dans la mesure où l'Isted associe un partenariat privé actif alors que le GIP est conçu pour fédérer essentiellement des initiatives publiques, en particulier de collectivités locales. Les domaines d'élection des GIP (essentiellement les affaires sociales et la santé) sont également assez éloignés du champ de l'Isted. La formule associative, très usitée dans la mouvance des affaires étrangères, paraît donc continuer à s'imposer.

En conclusion, on peut dire que le temps est venu de s'interroger sur l'intérêt que les deux grandes tutelles portent à l'Isted dans l'optique de la renégociation, désormais prochaine, des conventions qui les lient à l'institut.

L'Isted a capitalisé un savoir-faire et a acquis une audience en termes de mise en valeur du savoir-faire français qu'il serait regrettable de passer par pertes et profits. C'est un instrument efficace et utile, à condition qu'il s'astreigne au respect de certaines règles incontournables et qu'il conserve la confiance de ses fondateurs.

Cette confiance va, au demeurant beaucoup plus loin que les administrations qui ont fondé l'Isted. Il faut bien voir, en effet, que l'engagement des pouvoirs publics a un effet d'entraînement vis-à-vis du secteur privé -on pense à celui dans la mouvance de l'équipement- qui subit des évolutions économiques amenant à une forte concentration des acteurs. Ces derniers peuvent légitimement s'interroger sur l'intérêt, pour eux, de continuer à faire vivre des structures coopératives, alors qu'ils ne sont plus qu'un petit nombre à le faire. Dans ce contexte de restriction un désengagement du ministère vis-à-vis d'une association qui a su faire la preuve de ses capacités d'évolution serait interprété comme un signe très négatif susceptible de mettre en péril l'association, et ce d'autant plus que, pour le ministère des affaires étrangères, l'Isted est d'abord et avant tout l'affaire de l'équipement.

Les partenaires privés se disent d'ailleurs inquiets d'un désengagement du ministère chargé de l'équipement dont ils enregistrent un témoignage à l'occasion du congrès de Bangkok en 2005 de l'association internationale de la route (IRF) où le ministère ne doit pas être présent alors que les industriels français font l'effort d'en être. Cela leur paraît de mauvais augure pour la préparation du congrès de Paris de 2007 de l'AIPCR.

Le ministère a su efficacement plaider la cause de l'Isted auprès du ministère des affaires étrangères en septembre 2003 lorsque ce dernier s'interrogeait sur l'articulation de l'Isted et du GIP France Coopération International -la DAEI a démontré parfaitement qu'il y avait place pour l'Isted et son expertise dans la politique française de coopération-. Il se doit d'être constant et cohérent en mettant à profit la passation du dernier avenant, pour 2005, à la convention ministère de l'équipement-Isted pour clarifier, puisque le besoin s'en fait sentir, dans une annexe les relations entre la DR et l'Isted, et aussi en entreprenant dans des délais raisonnables et compatibles avec ceux de la renégociation par le ministère des affaires étrangères de sa propre convention avec l'Isted qui doit intervenir en 2005, de repenser son ambition vis-à-vis de l'Isted et de reformuler les conditions de sa coopération.

## ANNEXE 1 : PERSONNES CONSULTEES

Dominique Auverlot, sous-directeur de l'entretien, de la réglementation et du contentieux DR,

Jean-Didier Blanchet, président de l'Isted,

Xavier Crépin, délégué général de l'Isted,

Michel Demarre, Colas, conseiller du président pour les affaires internationales, trésorier de l'Isted,

Louis Durvy, contrôleur financier, ministère chargé de l'équipement, chargé du contrôle de l'Isted,

Jean-Michel Etienne, chef de service, adjoint au directeur de la DRAST,

Gilles Gemini, contrôleur financier adjoint, ministère chargé de l'équipement,

Philippe Gratadour, chargé de la sous-direction des actions internationales DAEI,

Michel Henry, EGIS, vice-président routes de l'Isted,

Claire de Mazancourt, chargée de la mission des affaires internationales DR,

Gérard Olivero, chef du bureau transports à la direction générale de la coopération internationale et du développement, direction du développement et de la coopération technique, ministère des affaires étrangères,

Jean Parmentier, contrôleur financier, ministère des affaires étrangères, chargé du contrôle de l'Isted,

Jean-Claude Pauc, directeur du SETRA.

## ANNEXE 2 : DOCUMENTS CONSULTES

Rapport d'audit du ministère de l'équipement et du ministère des affaires étrangères (coopération) du 20 avril 1998 des risques de gestion de fait et d'entraves à la concurrence à l'Isted

Conseil d'Etat. Etude adoptée par l'assemblée générale le 27 juin 1996 sur les groupements d'intérêt public

Convention cadre MAE-Isted du 18 avril 2001

Convention cadre Equipement (DAEI)-Isted du 1er mars 2002

Rapport sur la clarification des responsabilités du ministère chargé de l'équipement/SETRA et de son personnel engagé dans des actions au sein d'associations 21 juin 2004

Courrier DAEI du 10 septembre 2003 au MAE DGCID sur l'articulation de l'Isted et du GIP France Coopération International

Rapport du CGPC Inspection du SETRA août 2003

2003 - 0234 - 01

la Défense, le 23 SEP. 2003

Le Directeur des routes

Le Président de l'ISTED

A

Monsieur le Vice-Président du Conseil  
général des Ponts et Chaussées

ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
du Logement  
du Tourisme  
et de la Mer



direction  
des routes  
sous-direction  
de la planification  
et du budget

objet : Relations DR-Isted

référence : 7447

affaire suivie par : Jean-Pierre Cambillard

mél. jean-pierre.cambillard@equipement.gouv.fr

Monsieur le Vice-Président,

Les relations entre la direction des routes et l'ISTED sont anciennes, diversifiées et fructueuses. Elles concernent principalement l'appui aux activités internationales dans le domaine des routes, ainsi que des actions de communication et de pilotage de formations en France.

Leur mise en oeuvre rencontre des difficultés tant sur le plan juridique que financier. Celles-ci sont présentées dans l'échange de correspondances entre le Directeur des routes et le Président de l'ISTED jointes en copie.

Pour répondre à ces difficultés, une convention cadre a été établie et notifiée en mars 2002 entre le MELTM (DAEI) et l'ISTED, visée par leur contrôleur financier respectif. Le périmètre de cette convention doit être revu pour inclure différentes dispositions nécessaires à la poursuite et au développement des activités conjointes dans le domaine routier.

**Des réformes plus importantes doivent également être étudiées pour permettre la relance d'une coopération soutenue entre la direction des routes et l'ISTED.**

Afin de clarifier ces questions, nous serions très heureux que le Conseil Général des Ponts et Chaussées puisse lancer sur ce sujet une étude juridique et financière dont les résultats nous seraient fournis pour la fin de l'année 2003.

Arche Sud  
92055 La Défense cedex  
téléphone : 01 40 81 12 52  
télécopie : 01 40 81 12 62  
mél : pb.dr  
@equipement.gouv.fr

Le Directeur des routes



Patrick GANDIL

Le Président de l'ISTED



Jean Didier BLANCHET

ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
du Logement  
du Tourisme  
et de la Mer



direction  
des routes  
sous-direction  
de la planification  
et du budget

la Défense, le 23 JUIN 2003

Le directeur des routes  
à  
Jean-Didier Blanchet  
Président de l'Isted

objet : Définition des relations DR-Isted

référence : 7447

affaire suivie par : Jean-Pierre Cambillard

mél. jean-pierre.cambillard@equipement.gouv.fr

Monsieur le Président,

Je tiens à vous faire part des interrogations qui sont les miennes sur les relations de travail qui peuvent exister entre l'Isted et la direction des routes.

En avril 1998, le rapport d'audit conjoint du ministère des Affaires étrangères et de notre ministère sur l'Institut des Sciences et Techniques de l'Équipement et de l'Environnement pour le développement soulignait dans ses conclusions que :

- le risque de gestion de fait ne pouvait être écarté ;
- la vocation de l'Isted correspondait à un lieu de conception et de prestations intellectuelles, et non pas à celle d'un prestataire de services : « les prestations de services doivent être confiées aux professionnels du secteur concurrentiel dont c'est la vocation » ;
- « un recours plus large au financement par subventions ne peut toutefois être envisagé qu'à condition que les missions de l'Isted soient préalablement précisées et qu'un programme d'action précis soit élaboré, discuté et approuvé par le conseil d'administration » ;
- dans l'hypothèse d'une convention-cadre de subventions telle que définie par la circulaire du premier Ministre du 7 juin 1996 relative aux conventions-cadres pluriannuelles entre l'Etat et les associations, « l'Etat participerait à l'activité de l'Isted, non plus de l'extérieur par la passation de commandes, mais de l'intérieur par sa participation aux débats du conseil d'administration... Cette démarche trouverait cependant rapidement ses limites si le secteur privé ne pouvait ou ne voulait s'impliquer davantage. La finalité de l'association risquerait alors d'être contournée à nouveau et sa raison d'être devrait être discutée » ;
- « dans ces conditions, les représentants de l'Etat au conseil d'administration seraient seuls habilités à intervenir dans la vie de l'association, à l'exclusion de tout bureau ou service de « tutelle », sous le contrôle cependant du contrôleur financier auquel les administrations sont tenus de rendre compte en application de la circulaire du 15 janvier 1988 ».

Le 30 avril 1997, le contrôleur financier renvoyait à la direction des routes un projet de convention concernant le congrès de l'entretien et de l'exploitation de la Route à Grenoble avec l'Isted pour les motifs suivants :

« Le recours à une association me paraît pouvoir poser deux types de difficultés :

- la première est relative au respect de la concurrence. Sauf meilleur avis de votre part, le code des marchés ne fait pas apparaître clairement qu'il n'est pas applicable aux prestations fournies à l'Etat par une association. Or, le montant de la convention excède le seuil au-dessus duquel la mise en concurrence est obligatoire ; c'était aussi le cas en 1996 (3,5 MF) et en 1995 (2,9 MF) ;
- la deuxième est relative au respect d'une règle essentielle de la dépense publique. Les dépenses de l'Etat doivent être effectuées directement par l'Etat ; si elles sont exécutées par un tiers, celui-ci peut être qualifié de comptable de fait. A cet égard, les liens étroits que le ministère semble entretenir avec cette association, qu'il abrite dans ses murs, laisse craindre que le risque est réel ».

Dans son rapport de 1999 relatif à la communication interne et externe du ministère de l'Equipement, la Cour des Comptes reprenait cette observation du contrôleur financier et indiquait que :

« Ni le code des marchés publics, ni les instructions prises pour son application n'autorisent les collectivités publiques à contracter à titre onéreux avec les associations à but non lucratif intervenant dans le secteur concurrentiel, en dehors du cadre défini par le code des marchés publics ».

La réponse au relevé de constatation provisoire de la Cour élaboré avec vos services soulignait qu'à la suite d'une demande du contrôleur financier de l'Isted en 1995, toute prestation menée par un fournisseur pour le compte de l'Isted faisait l'objet d'une mise en concurrence (sauf cas de monopole de fait, pour la location d'un parc d'exposition par exemple).

Compte tenu des risques de gestion de fait évoqués par la Cour des Comptes dans le cas où un nouveau congrès de l'entretien et de l'exploitation de la route serait organisé dans les mêmes conditions que les précédents, nous avons demandé à des juristes de nous indiquer les différents montages possibles. D'ores et déjà, et nous tenons ces analyses à votre disposition, il apparaît que nous devons en modifier profondément l'organisation et ne faire appel à des prestataires extérieurs que de manière extrêmement contrôlée. L'organisation du prochain congrès Interroute qui doit se tenir au deuxième semestre 2002 à Montpellier s'inscrit dans une logique radicalement différente des congrès habituels de l'entretien et de l'exploitation de la route. Son montage résulte d'une initiative privée, et la participation financière de la direction des routes se limitera à l'inscription d'un certain nombre d'agents du ministère de l'Equipement dans la mesure où ce congrès présentera un intérêt pour lesdits agents. Le partenariat avec Interroute se limitera quant à lui à l'organisation d'un certain nombre de conférences.

Même si l'Isted a lancé depuis ces différents écrits la rédaction d'une convention couvrant l'ensemble des relations financières entre le ministère de l'Equipement et l'Isted, tout ceci me conduit aux interrogations suivantes :

- Quelles doivent être les relations entre l'Isted et la direction des routes : doivent-elles se limiter dans la définition des opérations aux dialogues tenus au sein du conseil d'administration ?
- En-dehors des actions explicitement visées par la subvention de fonctionnement versée par le ministère de l'Equipement, selon quelles modalités la direction des routes peut-elle faire appel à des prestations fournies par l'ISTED ? Ces prestations doivent-elles faire l'objet d'un appel à concurrence ?
- Des agents de la direction des routes ou du réseau scientifique et technique participent aujourd'hui à des actions menées par l'ISTED sur financement public (DAEI ou MAE). Cette situation est-elle critiquable ? Quel degré d'implication est acceptable de la part de la direction des routes dans les décisions relatives à ces actions (interventions pour obtenir le financement auprès des financeurs, participation au sein du Conseil d'administration ... ?). L'ISTED peut-elle être mandatée par la direction des routes pour des actions de coopération internationale ?
- Est-il préférable que le Setra et la direction des routes ne participent pas au conseil d'administration de l'Isted ? Quel serait dans ce cas la signification du partenariat entre l'Isted et la direction des routes ?
- Quelles améliorations juridiques permettraient de sécuriser les relations entre l'Isted et la direction des routes ?

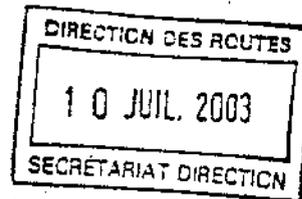
Afin de clarifier ces différentes questions, et dans l'espoir que les réponses nous permettront de relancer une coopération soutenue entre la direction des routes et l'Isted, je vous proposerais volontiers, si vous en étiez d'accord, que, à notre initiative conjointe, soit entreprise une réflexion conduite par le conseil général des ponts et chaussées sur ce sujet.



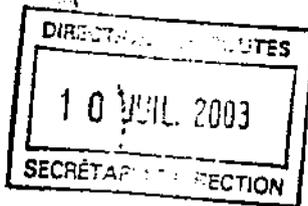
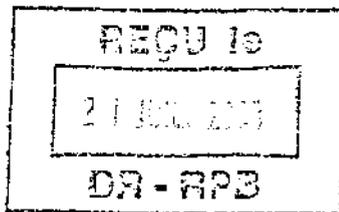
Patrick GANDIL

# ISTED

Jean-Didier BLANCHET  
Président de l'ISTED  
Grande Arche - Paroi Nord  
92055 LA DEFENSE Cedex



Monsieur Patrick GANDIL  
Directeur des Routes  
METLTM  
Arche Sud - DR  
92055 La Défense cedex



La Défense, le 9 juillet 2003

Monsieur le Directeur,

Par lettre du 23 juin 2003, vous avez bien voulu me faire part de vos interrogations concernant les relations de travail entre la direction des Routes et l'ISTED et je vous en remercie. Il est en effet tout à fait essentiel que la coopération entre la direction des Routes et l'ISTED puisse se poursuivre, voire se développer sur des bases convenues.

Mon prédécesseur Jean Smagge a émis dès son arrivée en 1996 le souhait d'une évaluation sur les risques encourus par le Président de l'ISTED. Il a donc initié un Audit conjoint avec le directeur des Affaires économiques et internationales, Jean-Yves Perrot, confié de commun accord au Responsable du service d'Audit interne du ministère chargé de la Coopération et à un Magistrat du service Juridique du METLTM.

Les conclusions de cet Audit, recommandant une meilleure implication du secteur privé dans l'ISTED, une clarification des relations avec l'Etat et une plus grande transparence dans les activités de l'association ont été approuvées par le Conseil d'administration dans sa séance du 6 avril 1998.

Les recommandations ont fait l'objet d'une application scrupuleuse point par point dont l'aboutissement a été la signature en mars 2002 de la convention-cadre entre le METLTM et l'ISTED.

Les statuts et la charte de l'ISTED ont été modifiés pour assurer une plus grande présence du secteur privé qui est effective. Les relations de toute nature avec l'Etat sont encadrées par différentes conventions, visées par les contrôleurs financiers des Affaires étrangères et du METLTM. Le conseil d'administration et l'assemblée générale adoptent depuis 1999 un programme d'activités pluriannuel disponible sur le site Internet de l'ISTED.

Il me semble donc que les différentes interrogations présentées dans votre lettre, antérieures à 1999, ont été largement traitées et ne font plus l'objet de risques avérés.

Concernant plus particulièrement les relations de la direction des Routes avec l'ISTED, celles-ci sont anciennes puisqu'elles remontent aux origines de l'association en 1981.

Trois étapes importantes ont marqué cette collaboration :

**Jusqu'en 1993**, il s'est agi essentiellement de travaux intellectuels aboutissant à des publications de documents techniques de référence dont « le savoir-faire français en matière d'entretien routier ». Cette publication, qui gagnerait à être remise à jour, a été

1/2

.../...

Jean-Didier BLANCHET- 9 juillet 2003

traduite et diffusée dans le monde entier, témoignant de la qualité des relations en France entre secteur public et entreprises privées dans le domaine de l'entretien routier.

En 1993, à l'occasion de la transformation du congrès des chefs de parc en congrès de l'entretien et de l'exploitation de la route, la direction des Routes a fait appel aux services de l'ISTED pour le premier congrès de Bordeaux auquel ont succédé quatre éditions, à Colmar, Rouen, Grenoble, et Paris-Le Bourget. Le partenariat retenu pour le congrès du Bourget fin 2000 est une solution élégante et approuvée par les instances de contrôle, dont on pourrait regretter l'abandon dans le montage d'Interroute 2004.

Avant d'aborder les propositions, je souhaite enfin évoquer ce qui m'apparaît à partir de 1996 comme la troisième étape de la mise en place de cette collaboration, à savoir le Cesroute. Il constitue pour la communauté routière française un enjeu d'influence important puisqu'il s'agit d'apporter aux futurs décideurs des pays clients de nos entreprises et partenaires de notre administration, une formation amenant les auditeurs à adopter nos méthodes et approches dans la formulation et l'application des différents volets de leur politique routière.

D'autres points nécessiteraient enfin d'être abordés, sur le dispositif d'appui à l'AIPCR par l'implication à travers l'ISTED, sur financement du ministère des Affaires étrangères, d'experts français dans les comités en charge des questions de développement, ainsi que sur notre présence ordonnée dans les manifestations internationales associant entreprises privées, administrations et organismes publics sur des pavillons nationaux.

C'est donc avec grand intérêt que je souscris à votre proposition de mettre en place une réflexion sur les relations entre la direction des Routes, son réseau et l'ISTED.

Je vous suggère de donner trois objectifs à cette initiative :

- améliorer la relation contractuelle entre le METLTM et l'ISTED, par l'enrichissement de la convention cadre sous forme d'annexes s'appliquant au secteur « route »,
- créer un comité technique auprès du bureau, réunissant des représentants du secteur routier, chargé de préparer les réunions statutaires (comité sectoriel, comité de pilotage, comité d'organisation),
- renforcer le pôle « route » de l'isted par la nomination d'un chargé de pôle permettant sa présence au congrès de Durban (AIPCR) en octobre 2003.

Si vous en convenez, veuillez nous préciser les termes de référence de cette étude afin que nous demandions au Vice-président du Conseil Général des Ponts et Chaussées de confier cette mission à l'un de ses membres.



Jean-Didier BLANCHET  
Président de l'ISTED

Secrétariat général  
Bureau  
Rapports  
et Documentation  
TOUR PASCAL B  
92055 LA DEFENSE CÉDEX  
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45