

**XXIIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
PARIS 2007**

LETONIE– RAPPORT NATIONAL

**SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE TS4
QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES**

Gints ALBERINS
Routes nationales de Lettonie
Riga,
Lettonie
gints@lvceli.lv

En Lettonie historiquement s'est formé un réseau de routes très dense. Pendant les 15 dernières années le réseau n'a pas été dûment entretenu à cause d'un financement insuffisant. Les effets de cet entretien insuffisant ne sont pas seulement les fosses sur les routes. La commande insignifiante a empêché le développement et pour le résultat l'industrie de construction s'est peu développée, avec un aménagement technique faible, une base de matières premières insuffisante, un personnel mal instruit et des standards surannés. Naturellement, une telle situation n'est pas favorable pour la qualité des routes. Actuellement la situation change rapidement. Le volume de financement a atteint le niveau où la capacité de l'industrie est pleinement utilisée. Il est très important d'assurer un développement suffisamment rapide de cette industrie et de surveiller en même temps la qualité des travaux. Le résultat dépend beaucoup d'une bonne administration des processus.

Malgré le fait que la compétence essentielle se produit dans le secteur privé, la LVC ("Routes nationales de Lettonie") comme l'organisme qui fait les commandes joue le rôle le plus important en assurance de la qualité. Pour atteindre le résultat souhaitable, dans chaque étape il faut s'assurer que les décisions soient correctes :

- dans le processus de planification, il est important d'assurer une information à terme moyen fidèle, qui permettra à l'industrie de mobiliser des ressources nécessaires ;0
- quand les volumes des travaux augmentent on sent particulièrement des imperfections de la législation, qui ne permettent pas de développer une planification efficace des territoires autour des routes, empêchent l'obtention des terrains pour les besoins des travaux de construction, ne permettent pas une utilisation optimale des ressources, limitent la concurrence et admettent une charge des routes non-conforme. L'amélioration de la législation est particulièrement empêchée par l'absence d'expérience dans l'équilibrage des intérêts privés et celles de la société ;
- le marché commun de l'Europe exige des standards plus élevés, c'est pourquoi il faut travailler sur la modernisation des standards. Ce travail demande une très haute compétence d'élaboration de ces standards, mais aussi de grosses ressources pour les mettre en œuvre. Nous pouvons réaliser ce travail seulement en collaborant étroite avec les constructeurs et les consultants ;
- en étape d'élaboration des projets, il est important de trouver des solutions optimales qui seraient disponibles au marché et provoqueraient en même temps l'utilisation des technologies et matériaux modernes ;
- pendant le processus d'achat, nous tâchons de libéraliser les exigences pour favoriser la concurrence. En même temps, nous élaborons des formes nouvelles des contrats pour augmenter l'efficacité de l'entrepreneuriat privé. De plus en plus souvent, nous pratiquons l'association de plusieurs étapes de construction dans un seul contrat – les projets et la construction. Nous examinons sérieusement la possibilité d'attacher le financement privé en combinant le processus d'élaboration des projets et celui de construction avec l'entretien futur des routes ;
- le volume des travaux de construction augmente, et nous ne pouvons pas assurer une surveillance suffisante des travaux de construction. Depuis l'année 2005, nous avons remis la surveillance des travaux de construction au marché de concurrence en créant ainsi des circonstances favorables pour le développement de ce service, mais ce n'est pas la seule solution. Nous cherchons des formes nouvelles pour motiver des constructeurs à proposer une qualité plus haute des travaux de construction. Nous considérons l'augmentation de l'efficacité de la gestion de la qualité des effecteurs des travaux comme une des solutions ;
- la réalisation de ces objectifs exige un personnel qualifié dont actuellement nous sentons particulièrement l'absence. Ensemble avec des établissements d'éducation

nous prenons des mesures pour populariser la profession de l'ingénieur de routes. Nous organisons des cours de qualification et des séminaires pour les ingénieurs existants. Pour la Lettonie, qui est un pays petit et qui ne peut pas elle-même élaborer des programmes de recherches sur une grande échelle, il est très important de coopérer avec les pays voisins et d'acquérir l'expérience mondiale dans ce domaine.

Si nous réussissons d'obtenir de bons résultats dans tous les processus susmentionnés la société en Lettonie peut s'attendre à une qualité des routes conforme à ses exigences.

Pour le développement équilibré de l'industrie routière les plannings prévisionnels de longue durée sont nécessaires. La mise au point de cette planification est du ressort de l'administration routière.

Depuis la déclaration de l'indépendance la Lettonie n'a pas pu assurer la planification du financement durable.

Pendant les premières années de l'indépendance le financement d'état avait assuré seulement la maintenance quotidienne et l'industrie routière a été obligé se orienter vers les autres domaines.

L'industrie forestière, la vente de l'essence, station- service : ces sont seulement peu des domaines où les moyens industriels appartenant aux entreprises ont été utilisés.

Au milieu des années 90 les moyens supplémentaires ont été obtenus en collaboration avec la Banque Européenne et la Banque Mondiale. Le fait a permis de commander les travaux de maintient des routes très importants pour l'époque. Parallèlement plusieurs recherches importantes ont été réalisées dans les domaines des technologies, les standards routiers et financement routier.

Un model financier avantageux a été créé : Fonds Routier ; lequel avait les sources de financement et la distribution des dépenses déterminés par la loi. Cette création a assuré une partie du financement routière fiable du point de vue de la planification, mais non suffisant, lequel avait assuré la planification durable la maintenance quotidienne tandis que pour le maintient périodique et la pour la reconstruction les moyens restants était non-importants et les plans des ces programmes dépendait surtout des crédits et des programmes d'aide Européens. Même aujourd'hui nous ne sommes pas capables assurer la planification des projets fiables et équilibrés.

La taille des projets financés par L'Union Européenne est remarquable pour l'industrie lettonne de bâtiment mais à cause du manque d'expérience et a cause des règles financières nous ne pouvons pas assurer la commande équilibrée pour chaque année.

Les complications supplémentaires sont créés par l'augmentation des prix, ceci implique une révision régulière des plannings. La situation est semblable dans les pays voisins. Une association des marchés d'Etats voisins pourrait diminuer l'influence négative des variations des plannings mais le procès n'est que dans sa phase initiale.

Le manque des plannings fiables empêche les commerçants de faire les investissements dans le développement des technologies nécessaires.

Un programme du financement de la durée de 3 ans a été approuvé en 2006 pour la première fois. Même si par la loi le budget est approuvé pour le temps limité à un an,

l'administration routière a des possibilités et est obligée suivre ce plan conséquemment laissant à l'industrie la possibilité se préparer à l'exécution des travaux planifiés en avance.

Les lois incomplets et le manque de l'expérience empêche l'application des projets et ne laisse pas adapter les solutions des projets plus qualitatifs.

A première vue il est possible de penser qu'il n'y a pas des problèmes essentiels pour le pays nouveaux adhérents de l'UE, car ils ont fait des efforts remarquables pour l'harmonisation des leur législation nationale avec les lois Européens. En même temps il faut garder à l'esprit que la société lettonne n'a pas encore prit habitude de travailler selon l'économie de marché.

La défense des consommateurs souvent rencontre des limites posées par la concurrence. A cause des problèmes généraux dans le système juridique chaque dispute peut entraîner le retard en application du projet. Il y a un manque de la pratique juridique car dans la plupart des cas il n'y a pas du précédent pour un procès. En Lettonie il n'y a pas eu un seul précédent d'expropriation à des fins dans les intérêts des routes d'état, il manque l'ordre établi pour calculer les compensations aux personnes pour des nouveaux encombrements car dans les années 90 à cause du manque des moyens les projets pareils n'ont pas été lancées. Il existe toujours des normes juridiques lesquels ne sont pas applicables en pratique. Par exemple il est interdit en Lettonie faire le plan d'exécution sur le terrain dont on n'est pas le propriétaire. Pour changer la réglementation pas seulement les ressources administratives sont nécessaires, mais aussi le savoir et l'expérience. Cette expérience nous sommes en train d'emprunter des vieux pays Européens et l'adapter à nos circonstances. Comme très efficaces se démontrent les échanges d'expériences spécifiques au niveau des exécuteurs directs. Les deux côtés peuvent en profiter car si les vieux pays Européens ont de l'expérience à travailler selon l'économie de marché, les nouveaux pays se montrent très efficaces en application de nouvelles règles Européennes. La mise au point de la législation est le moyen d'obtenir meilleurs résultats en solution de projets. Jusqu'aux années 90 les standards du travail en Lettonie était dictées par le système soviétique. Des ressources remarquables ont été investies en Union Soviétique pour le développement de ces standards. Le procès du développement s'est arrêté avec l'écroulement de l'Union Soviétique. Etant donné que la Lettonie est un petit pays il n'était pas possible développer ces propres standards. Il a fallu prendre une décision politique d'adaptation des standards d'un autre pays.

Le choix des standards a varié selon les domaines divers : DIN en projets des routes, Road 94 pour la surface des routes, ASHTO et GOST pour les matériels.

La situation actuelle est ambiguë car si pendant la dernière dizaine d'années nous avons acquis l'expérience concernant les standards des pays divers d'un côté, de l'autre côté sans les recherches approfondis nous n'avons pas une idée claire sur la compatibilité des standards de pays divers ainsi que leur correspondance aux conditions concrets du notre pays. La preuve est la défektivité régulière et les disputes en période des garanties. Comme cause de certains défets peuvent être aussi bien les projets incomplets, les défauts technologiques où les matériels non qualitatifs et le plus souvent tous les défauts mentionnés ensemble. Le responsable de la qualité le plus souvent et le client et son consultant.

Depuis le 2001 nous sommes en train de mettre au point des spécifications pour les travaux routières. Ces spécifications sont complétées tous les deux ans et tous les cinq ans ils subissent les corrections essentielles.

Les spécifications unies ont suscité une amélioration importante concernant la qualité des projets. Contrairement à la situation où chaque consultant a utilisé ses spécifications pour ses projets il y a moins d'erreurs dans les spécifications unies, les corrections sont discutées par un large cercle d'experts. Ensuite les corrections sont permanentes et concerne aussi tous les projets futurs.

La situation n'est pas rare d'avoir les défauts quand les travaux viennent juste se terminer, mais nous avons raison de croire qu'en grandes lignes nous sommes sur la bonne voie. Un aspect négatif dans nos efforts du développement des standards et la manque de la coopération avec les pays voisins. La Lituanie, L'Estonie, La Biélorussie sont le pays avec le climat très comparable, aussi que les conditions géographiques et les conditions des charges routières semblables mais la coopération en développement de standards pratiquement n'existe pas. Pour le pays Baltes le problème principal est la langue. Les experts du chaque pays travaillent d'abord dans leurs langues natales. En meilleur des cas le standard élaboré est publié en anglais.

Jusqu'au là notre coopération n'avait pas dépassé quelques présentations juste pour avoir une idée de ce qui se passe chez les voisins. Nous avons planifié une coopération beaucoup plus affinée en établissant les groupes du travail communs pour le développement des standards et de spécifications. Les échanges d'experts sont prévus en cas des situations des disputes concernant les travaux routiers et les plans des constructions à accorder. Une coopération plus liée au niveau d'administration routière pourrait créer une concurrence internationale dans le domaine des constructions routières.

Les travaux de la construction routière ne sont pas populaires hors le pays dans tous les pays Baltes comme par exemple les travaux des bâtiments. Cela crée un petit marché isolé dont le système immunitaire est trop faible pour résister à plusieurs maladies comme les prix sautillantes en façon non adéquat où les concours dont les participants consistent d'une seule proposition sérieuse. Un des devoirs d'administration routière est investir les moyens pour créer une concurrence saine. Il y a cinq ans le manque de la concurrence n'était pas considéré comme un problème tandis que aujourd'hui la situation a vraiment changé. Les compagnies internationales n'ont pas encore aperçu des possibilités dans notre marché du travail. Le coût transportation des supports techniques et les vacances pour des ingénieurs sur place crée les avantages naturels aux entreprises locales. L'industriel local se réunissent en façon efficace pour les projets importants de la reconstruction et se retrouvent en situation d'une concurrence sévère dans les moments où les grands projets manquent. La situation pareille peut être considérée comme extrême et le résultat est un milieu industriel insuffisant par lequel est influencée la qualité des routes. En ce qui concerne l'organisation d'achats publics l'administration routière de la Lettonie est la pionnière et nous nous considérons d'être efficaces en ce domaine. L'élaboration des procédures ne peut pas nous créer une concurrence meilleure. Le meilleur qu'on puisse faire maintenant est l'équilibrage du marché et planification d'un marché commun pour les pays Baltes. L'harmonisation des standards et des procédures serait un investissement important pour motiver les entreprises de ce domaine à chercher des possibilités plus larges.

En parlant de la qualité des routes nous sommes obligés parler aussi de la surveillance des constructions routières. En Lettonie à partir de l'année 2005 la surveillance des constructions routières est commandée au marché. Pour cette raison l'administration routière a été divisée en deux entreprises en 2004. Une est devenue comme consultant dont le but principal de ces activités est la surveillance des travaux des constructions

routières. Le période de deux premières années des travaux des constructions démontre que nous avons bien réussi réaliser un marché de la surveillance et c'est une des axes les plus importantes pour obtenir les résultats de la qualité.

C'est avec la qualité et l'efficacité du service même que nous avons les problèmes. Le problème principal est le manque d'expérience en appliquant le nouvel ordre du travail. Nous avons découvert un manque remarquable des ingénieurs. Malheureusement il est impossible d'en expliquer les raisons. Est-ce liée à l'efficacité du nouveau ordre où seulement avec l'augmentation de la taille des travaux. N'importe quels sont les raisons mais nous ne pouvons pas influencer l'efficacité des entreprises de la surveillance. Nous ne pouvons pas espérer les changements immédiats dans les ressources humaines. On peut juste adapter quelques conditions à la situation.

La pratique précédente de la Lettonie prévoit une surveillance très intense. En comparaison avec l'expérience de la Scandinavie nous avisons augmenter progressivement le rôle du système de la qualité des travaux de la construction routière. Pour cela nous aurons besoin de certains changements dans les spécifications et dans les actes normatifs réglementant les procès de la construction. Nous aurons besoin du temps pour appliquer les ordres changés à la pratique.

En résumé j'aimerais accentuer deux choses. Premièrement, en ignorant qu'il y a des problèmes importants concernant la qualité des routes, nous avons une vision claire des mesures à prendre pour améliorer la situation. Deuxièmement, si jusqu'au là en parlant de la manque des ressources, nous avons mentionné surtout la manque d'argent, aujourd'hui pour nous la manque des ingénieurs est devenu aussi importante. Comme la solution du manque des ingénieurs nous sommes en traîne de mettre au point la popularisation de la profession. Ces démarches vont être productives en futur. Pour le moment actuel nous pouvons profiter les connaissances des ingénieurs des pays voisines.