

Gestion déléguée de services urbains

Un partenariat à quatre



AFD

Bravo à l'ISTED,
qui cartésien
ultimement à
nomme un
discours
optimiste et
volontariste sur
l'aide au
développement
et sur
l'aménagement
urbain.
Antoine Poullieute

Cette *Lettre de l'Isted* vient à point. La délégation au secteur privé de la gestion des services publics marchands se développe partout dans le monde. L'expérience montre en effet que cette forme de gestion permet, tout à la fois, d'améliorer la productivité et la qualité de service, de réduire les charges financières de l'État, de trouver des financements nouveaux pour le développement des infrastructures urbaines et de faire émerger un secteur privé national compétitif. L'impact est donc significatif tant pour la ville et ses citoyens que pour le pays et ses institutions.

Plusieurs pays de la ZSP – zone de solidarité prioritaire de la France – ont largement entamé ce mouvement (Sénégal, Maroc, Côte d'Ivoire, République Centrafricaine). Cependant, le plus gros des privatisations est encore devant nous et appelle des réponses toujours plus adaptées. En effet, si la nécessité de privatisation et de libéralisation – chacun de ces aspects étant de nature différente – n'est plus à justifier, le degré de réforme, le contenu des solutions et les démarches pour y parvenir font encore débat.

Ces débats s'organisent autour de quelques questions-clés : la spécificité du service public, au regard de la privatisation ; la spécificité de chaque secteur (eau, électricité, télécom, transport ferroviaire...), la nature des réseaux étant déterminante des logiques économiques et institutionnelles ; les découpages géographiques ou par fonctions, ainsi que l'importance de la régulation pour encadrer d'éventuelles situations de monopole et plus largement pour veiller à l'exercice de la concurrence ; la diversité des modalités juridiques (maintien ou non d'une participation de l'État, concession ou affermage...); le rôle des bailleurs de fonds et les instruments financiers (proches du marché et concessionnels) à proposer en fonction des types d'investissement.

La mise en œuvre des opérations de libéralisation/privatisations gagne à s'inscrire dans un partenariat à quatre, impliquant simultanément les autorités publiques concédantes, les entreprises du secteur privé, les bailleurs de fonds internationaux et les institutions financières mobilisant l'épargne locale. Les « retours d'expériences » évoqués par cette *Lettre de l'Isted* sont très éclairants d'une telle problématique de partenariat public/privé.

Antoine Poullieute,
Directeur général de l'AFD

Sommaire

1 Un partenariat à quatre

2-5 Dossier
Gestion déléguée de services urbains : retours d'expériences

L'explosion des besoins et la faiblesse des ressources financières font peser de fortes contraintes sur les services urbains. Dans ce contexte, de nouvelles modalités d'action ont vu le jour, qui reposent sur un partenariat public-privé. Elles permettent d'apporter des réponses appropriées aux besoins des habitants en matière d'accès aux réseaux, de qualité du service et de protection de l'environnement.

6-8 Bloc-notes
Nouvelles
Manifestations
Formations
Publications

Retours d'expériences¹

À l'aube du XXI^e siècle, les services urbains (eau, électricité, assainissement, téléphone...) constituent plus que jamais un enjeu majeur pour le développement économique et social des villes. Afin de répondre à l'explosion des besoins et à la réduction des capacités de financement des pouvoirs publics, de nouvelles formes d'organisation se développent. Elles reposent sur une implication forte des entreprises privées. L'expérience des opérateurs français² apporte un éclairage sur les aspects essentiels des relations entre collectivités publiques et opérateurs privés dans la gestion des services urbains.

A lors qu'une proportion de plus en plus grande de la population mondiale est appelée à vivre dans un milieu urbain, la qualité et la performance des services sont au cœur des préoccupations du gouvernement des villes. L'explosion des besoins et la faiblesse des ressources financières font peser de fortes contraintes sur la gestion des services urbains. Dans ce contexte, de nouvelles modalités d'action ont vu le jour. Reposant sur un partenariat public-privé, elles apportent des réponses appropriées aux besoins des habitants en matière d'accès aux réseaux, de qualité du service et de protection de l'environnement.

La France, en particulier, a su créer un cadre institutionnel et des mécanismes de financement et de gestion pour développer un partenariat de long terme entre les secteurs public et privé.

De grands groupes français spécialisés mettent ce savoir-faire au service des collectivités d'autres parties du monde (voir encadrés), notamment dans les pays en développement où la gestion des services urbains s'avère délicate.

Plusieurs difficultés majeures s'y conjuguent en effet : la faiblesse des ressources financières publiques, des problèmes de gestion conduisant à une dégradation de la qualité du service, l'absence d'opérateurs locaux détenteurs de la maîtrise technique nécessaire pour mener à bien des opérations d'envergure.

Faute de moyens, la remise à niveau des réseaux urbains a parfois pris beaucoup de retard. Ainsi, le réseau de distribution d'eau de Buenos Aires (11 millions d'habitants) ne couvrait, au début des années 90, que 6 millions de personnes. Il n'avait quasiment pas évolué depuis la seconde guerre mondiale. L'épuration des effluents domestiques et industriels était presque inexistante, avec une seule station de 300 000 équivalent/hab.

Des situations de monopole non « contesté »

La dégradation de la « qualité du service rendu » par les opérateurs publics s'explique aussi par les habitudes prises

¹ Cf. page 7

² Dans le cadre du groupe de travail « services urbains et développement durable » organisé par l'Isted, six expériences de gestion des services urbains ont été étudiées, sous la direction de Dominique Lorrain : eau à Chengdu (Chine), déchets à Hongkong, eau et électricité en Côte d'Ivoire, électricité au Brésil, eau à Buenos Aires (Argentine), énergie à Prague (République tchèque). Ces expériences, conduites par des opérateurs français, ont été analysées à partir d'une grille prenant en compte les aspects juridiques, financiers et socio-économiques et en mettant l'accent sur le partenariat public-privé. Mis en place en novembre 1998, le groupe « services urbains et développement durable » réunit les acteurs institutionnels, parmi lesquels les représentants de la direction des affaires économiques et internationales (DAEI), de l'Agence française de développement (AFD), du Conseil général des ponts et chaussées (CGPC), de l'Institut de gestion déléguée, de l'Institut d'économie urbaine et des représentants du secteur privé (Vivendi, EDF International et Lyonnaise Suez).

dans des situations de monopole non « contesté ». Le peu d'attention portée à la gestion de la clientèle, le maintien d'un personnel surdimensionné, des délais d'intervention importants ou des faibles taux de recouvrement des factures ont pu conduire à la fois à restreindre les capacités financières des compagnies publiques et à défavoriser certains types d'usagers. C'est pourquoi les premières actions de la SODECI (distribution d'eau) en Côte d'Ivoire, d'Agua Argentinas (distribution d'eau et assainissement) à Buenos Aires ou de Light (distribution d'électricité) à Rio de Janeiro, ont été tournées vers la rationalisation de la gestion commerciale du service et le management interne des entreprises.

Enfin, s'ajoute parfois l'absence d'opérateurs publics nationaux susceptibles de réaliser et de conduire des projets d'une technologie trop sophistiquée. À des acteurs locaux, la ville de Hongkong a préféré des firmes privées internationales pour construire et exploiter des sites de décharge des déchets respectant les normes les plus strictes. L'ouverture au privé se généralise dans les pays en développement. Entre 1990 et 1995, le financement privé des infrastructures y est passé de \$ 2.7 milliards à \$ 37 milliards. Le partenariat public-privé dessine le nouveau cadre général, mais les solutions retenues sont multiples, adaptées à des situations locales et à des problèmes particuliers.

Les critères de sélection de l'opérateur sont variés. Il peut être sollicité selon une procédure de gré à gré (sans appel d'offres ni publicité) ou selon des procédures très ouvertes dans lesquelles la préparation des projets, l'organisation des appels d'offre et la sélection des opérateurs répondent aux préconisations des organismes internationaux.

Si les autorités publiques recherchent le plus souvent des firmes réputées et dotées de solides assises techniques, il arrive aussi qu'elles choisissent des entreprises ayant plutôt un profil financier. La durée et les formules de rémunération varient également d'un contrat de délégation à l'autre. Le contrat est défini de manière à inciter l'opérateur à dégager des gains de productivité et à faire des efforts pour améliorer la gestion commerciale du service. Une partie des gains réalisés est transférée aux usagers sous forme de modération, voire de baisse des tarifs.

Enfin, deux grands types de régulation coexistent sur le plan international : le modèle d'une régulation « à distance de bras » effectuée par une agence spécialisée – dans ce cas le manque d'indépendance du régulateur peut peser sur la gestion – et la régulation dite contractuelle qui laisse davantage de place à la confiance et au partenariat. ●●●

Les premières actions de la SODECI en Côte d'Ivoire et d'Agua Argentinas à Buenos Aires (distribution d'eau et assainissement) ont été tournées vers la rationalisation de la gestion commerciale du service et le management interne.

ISTED – VED



Le premier B.O.T. de production d'eau potable en Chine

C'est en juillet 1998 que Vivendi annonce la signature d'un accord avec la ville de Chengdu, capitale de la province de Sichuan, pour le premier B.O.T. (*Build Operate Transfer*) de production d'eau potable en Chine. Le contrat concerne la construction et l'exploitation d'une station de production d'eau potable d'une capacité de 400 000 m³/jour, dont le coût est estimé à \$ 200 millions. Elle vient renforcer d'autres installations déjà existantes (exploitées par les services municipaux) afin de répondre aux besoins en eau potable de 2,3 millions d'habitants.

Les premières discussions ont lieu en décembre 1996. Les autorités chinoises considèrent alors qu'un opérateur étranger joue avant tout un rôle de banquier, apportant des financements plus que des compétences ou un savoir-faire technique en matière d'exploitation. Durant l'année 1997, Vivendi s'efforce de convaincre de la pertinence et de l'intérêt économique de ses solutions techniques, prenant le risque de ne pas suivre les normes chinoises.

Le protocole de sélection suivi par Chengdu se décompose en plusieurs étapes : appel d'offres international, préqualification, remise des offres, examen et classement, négociation avec le lauréat. Critère principal de sélection : une solution technique qui permette de maintenir le prix de l'eau. Un an s'écoule entre la préqualification (juillet 1997) et l'accord final (juillet 1998). Neuf mois supplémentaires sont nécessaires pour boucler le dossier financier. Une procédure longue et coûteuse : Vivendi dépense près de \$ 3 millions pour monter son dossier de candidature.

La construction proprement dite doit s'étaler sur trente mois, puis, l'exploitation de la station sur quinze ans et demi, soit une durée totale de dix huit ans. Le montage du projet est complexe : plusieurs partenaires (Vivendi et ses associés), plusieurs emprunts, une société de projet (maître d'ouvrage) et une société d'exploitation.

Les règles administratives chinoises sont complexes. Mais le caractère « grande entreprise intégrée » de Vivendi – qui intervient aussi bien en tant que constructeur qu'exploitant – apporte une certaine souplesse. Et l'intégration des différentes composantes du projet au sein du même groupe rend moins délicat l'ajustement des résultats à chaque étape. D'ores et déjà la *State Planning Commission* (SPC) envisage de lancer d'autres opérations de ce type.

(Source : « Retour d'expériences : six cas de gestion déléguée à l'étranger », sous la direction de Dominique Lorrain, rapport du groupe de travail « Services urbains et développement durable », mai 1999, Isted)

À bien des égards, la gestion des déchets à Hongkong est un cas de figure exceptionnel. Voilà une ville de très haute densité (5,8 millions d'habitants pour un territoire de 1 000 km²) qui connaît depuis longtemps une forte croissance démographique, dont les habitants ont des revenus élevés, et qui est la plaque tournante d'un commerce international de marchandises. On y produit un volume considérable de déchets (16 000 tonnes par jour environ en 1996, le double en 2006), alors que les contraintes environnementales, géographiques et physiques (densité, humidité) sont très fortes. C'est pourquoi l'expérience du contrat D.B.O. (*Design Built Operate*) de la troisième décharge de Hongkong, impliquant le groupe SITA (filiale déchets de Suez – Lyonnaise) fait figure d'opération de référence.

Conscientes des contraintes pesant sur la gestion des déchets de leur territoire, les autorités de Hongkong décident d'établir un plan de traitement de déchets pour la période 1989-2000. Il comprend la création de trois grands sites de décharges. Celles-ci représentent les principaux sites de stockage pour les vingt prochaines années et sont alimentées par des stations de transfert.

Les nouvelles décharges et les stations de transfert sont privatisées à partir de contrats de type D.B.O. Des appels d'offres internationaux sont organisés à partir d'un cahier des charges strict, laissant toutefois ouvertes quelques options techniques.

Chacune des trois décharges revient à un groupe différent : SITA (décharge de Nent), Waste Management Inc. (décharge de Sent), BFI (décharge de Went). Le contrat de Nent s'étend sur 50 ans : 3 ans de travaux, 17 ans d'exploitation et 30 ans d'*after-care* (remise en état du site, suivi de son évolution). Son montant est de HK \$ 2 610 millions dont 2 006 pour l'exploitation – elle a démarré en juin 1995. L'aire de stockage s'étend sur 63 hectares et la décharge est calibrée pour recevoir 35 millions de m³ de déchets.

Fin 1997, la SITA rachète les activités internationales de BFI : il ne reste plus que deux opérateurs. Face à eux, les autorités se sont entourées de fortes garanties. L'entreprise n'a qu'un seul interlocuteur, l'*Environmental Protection Department*, qui concentre entre ses mains tous les pouvoirs de la tutelle. Ce dernier exerce un contrôle strict, en particulier sur le terrain, pour s'assurer du respect des normes environnementales et détecter d'éventuels problèmes (odeurs, nuisances pour les riverains...). Enfin, les activités de gestion du contrat sont séparées au sein de l'*Environmental Protection Department*. Le cadre de régulation a le mérite d'être clair et rigoureux. Mais le coût du dispositif est élevé et la régulation ne permet pas d'accompagner les dynamiques d'évolution des opérateurs.

(Source : « *Retour d'expériences : six cas de gestion déléguée à l'étranger* », sous la direction de Dominique Lorrain, rapport du groupe de travail « *Services urbains et développement durable* », mai 1999, Isted)



ISTED – VED

Faute de moyens, la mise à niveau des réseaux urbains a parfois pris beaucoup de retard.

Un cadre d'action équilibré et évolutif

S'il n'existe pas de modèle unique reproductible, certains facteurs ont été identifiés qui contribuent à une gestion équitable et efficace des services urbains. Première étape décisive : la définition d'un cadre d'action – c'est-à-dire l'ensemble des institutions, des règles et des pratiques – équilibré et évolutif. Il va conditionner l'apprentissage et l'adaptation mutuelle (autorités publiques/opérateurs). Une fois l'articulation entre intérêts privés, contexte institutionnel et prise de décision publique assurée, il reste à faire en sorte que la gestion des services urbains réponde aux exigences de transparence et de rationalité économique et industrielle. Plusieurs mécanismes peuvent alors être utilisés :

- définir les procédures d'appel au marché qui ne répondent pas à une logique purement financière mais intègrent des préoccupations industrielles,
- instaurer des procédures de suivi et de contrôle qui permettent au régulateur d'observer l'opérateur, de comprendre son fonctionnement et ses demandes,
- mettre en place des procédures d'évolution et d'actualisation des tarifs ayant un caractère incitatif tout en veillant à ce que les gains de productivité réalisés par l'entreprise soient en partie transférés aux usagers,
- évaluer les performances de l'opérateur,
- utiliser la concurrence pour inciter les opérateurs à donner le meilleur de leurs possibilités aux conditions financières les plus avantageuses pour les usagers.

Mais le défi majeur qui se pose aux pouvoirs publics et aux opérateurs privés reste celui de l'accès aux services des populations à bas revenus, dont le nombre est en augmentation dans les agglomérations urbaines. Car



Jean-Paul Gravier — EDF International Distribution

À des acteurs locaux, certaines collectivités préfèrent des firmes privées internationales pour conduire des projets de haute technologie.

comment concilier une exigence de rentabilité – l'opérateur privé doit être en mesure de rentabiliser son investissement – à celle de desserte des populations peu ou pas solvables ? Plusieurs solutions financières sont testées qui portent sur l'amélioration de la gestion commerciale, la maîtrise des dépenses, la mise au point de nouveaux outils commerciaux et techniques spécifiques. Mais aucune ne constitue une solution globale au problème considéré.

Enfin, autorités publiques et opérateurs doivent inscrire leurs actions dans une perspective de long terme, seule capable de donner un sens concret à l'exigence de développement durable. La modularité du cadre d'action est une condition *sine qua non* pour que les services urbains puissent accompagner les évolutions démographiques ou socio-économiques. ●

(Sources : « Retour d'expériences : six cas de gestion déléguée à l'étranger », sous la direction de Dominique Lorrain, rapport du groupe de travail « Services urbains et développement durable », mai 1999, Isted — « Services urbains et développement durable : expériences de gestion déléguée », Christophe Defeuilley, rapport final, juillet 1999, DAEI)

Brésil : l'électricité privatisée

En 1995, le Brésil entreprend une expérience radicale de restructuration et de libéralisation de l'ensemble de son secteur électrique. Principales caractéristiques ? une très forte composante hydraulique – très éloignée des lieux de consommation –, une extension compliquée du réseau de transport accentuée par la dimension continentale du pays, un système de multipropriété, une demande en forte croissance – elle devrait doubler en 10 ans –, une grande diversité socio-économique.

Avant la réforme, le système brésilien était structuré autour d'Eletrobras, entreprise holding de l'État fédéral responsable de la coordination technique et financière de l'ensemble du secteur, ainsi que de la planification des investissements à long terme. Production et transport étaient assurés par quatre grandes compagnies inter-régionales, détenues par Eletrobras. La distribution était également répartie entre une trentaine de compagnies publiques. Dans les années 80, le secteur électrique brésilien se trouve confronté à des difficultés importantes, financières notamment. Les charges des compagnies ne sont plus compensées par les tarifs, dont le niveau est imposé par l'État. En 1993, le secteur est proche de la banqueroute : l'État fédéral intervient et prend à sa charge \$ 26 milliards de dettes consolidées des compagnies.

Un modèle « décentralisé et compétitif »

Deux ans plus tard, la réforme du secteur électrique s'amorce. Elle s'appuie sur la création d'une agence régulatrice indépendante, le lancement d'un plan d'action pour relancer les investissements et l'interconnexion avec les pays voisins, la « privatisation » de la distribution pendant une période déterminée (les actifs restent propriété du secteur public) et la mise en place d'un nouveau cadre réglementaire, juridique et commercial. Objectif : un modèle « décentralisé et compétitif » d'organisation du secteur électrique. Mi-1998, 59 % de la distribution, exprimés en termes d'énergie facturée, sont privatisés et 16 compagnies vendues.

Le gouvernement privatise les compagnies en vendant la majorité, voire la totalité, de leur capital à une ou des entreprises organisées en consortium. Le critère de sélection ? l'enchère la plus élevée. Les autorités récupèrent \$ 18,7 milliards.

Ce sont les opérateurs internationaux – parmi lesquels EDF (Électricité de France) – qui rachètent la plupart des compagnies publiques (11 sur 16). Leur entrée sur le marché brésilien est motivée soit par l'apprentissage de nouveaux métiers (gain de compétences sur des segments du secteur électrique encore inexplorés), soit, et c'est le cas pour EDF, par la recherche de relais de croissance et la conquête de marchés. Elle induit en tout cas une recomposition industrielle générale du secteur, avec la coexistence de nombreux consortiums. Une base fragile et instable dont le cadre de régulation pourrait rapidement pâtir.

(Source : Christophe Defeuilley dans « Retour d'expériences : six cas de gestion déléguée à l'étranger », sous la direction de Dominique Lorrain, rapport du groupe de travail « Services urbains et développement durable », mai 1999, Isted)

Pour plus d'informations

ISTED – Pôle « Ville » – François Croville

1 bis, avenue de Villars – 75007 Paris – France

Tél. : 33 (0)1 44 18 63 91 – Fax : 33 (0)1 45 55 72 82

Mél. : fcroville@isted.3ct.com

Internet : <http://www.isted.3ct.com>

JEAN SMAGGHE RÉÉLU PRÉSIDENT DE L'ISTED

Jean Smaghe a été reconduit dans ses fonctions de président de l'Isted pour trois ans par le conseil d'administration du 17 juin 1999. Ingénieur général des ponts et chaussées, il est coordonnateur des affaires internationales au Conseil général des ponts et chaussées (CGPC) depuis mars 1996. Il coordonne également le Collège de l'inspection générale maritime en France et le pôle « investissements transports urbains ».

Après plusieurs postes à l'étranger et outre-mer, Jean Smaghe occupe de 1968 à 1975 les fonctions de directeur sectoriel au port autonome de Bordeaux, puis, de 1975 à 1979,

de directeur au Bureau central d'études et d'équipements d'outre-mer (BCEOM) pour l'ensemble de ses activités en Méditerranée et au Moyen-Orient. Directeur général du port autonome de Nantes-Saint-Nazaire de 1979 à 1986, il est ensuite nommé directeur général du port autonome du Havre de 1986 à 1994. De 1994 à 1995, il est coordonnateur de la sous-section « Europe » du CGPC et accède en 1997 à la présidence de l'Association internationale des ports (IAPH).

► **Contact :**
Isted – La Grande Arche, Paroi Sud
92 055 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.3ct.com>

21^e CONFÉRENCE MONDIALE SUR LES PORTS



D.R.

Inauguration de l'exposition de la 21^e conférence de l'IAPH. Claude Gressier, directeur de la DTMPL (à gauche), et Jean Smaghe, président de l'IAPH (à droite), accueillent Dato' Seri Dr. Mahathir Mohamad, Premier ministre malaisien.

La 21^e conférence de l'Association internationale des ports (IAPH) s'est tenue du 15 au 21 mai 1999 à Kuala Lumpur (Malaisie). Organisé avec le concours de Port Klang Authority et du ministère des Transports, le congrès avait pour thème « le commerce global en coopération avec les ports ». Il a accueilli près de 800 délégués venus de 48 pays. À cette occasion, le Canadien Dominique Taddeo a été porté à la présidence de l'IAPH. Il succède ainsi à Jean Smaghe, coordonnateur des affaires internationales au Conseil général des ponts et chaussées (CGPC) et président de l'Isted. Parallèlement au congrès se tenait une exposition à laquelle ont participé de nombreux ports et sociétés privées. L'Isted y a coordonné un pavillon français regroupant, autour de la direction du transport maritime, des ports et du littoral (DTMPL) du ministère de l'Équipement, les ports autonomes de Dunkerque, La Guadeloupe, Le Havre, Marseille, Nantes-Saint-Nazaire, Rouen, ainsi que la société CGM-CMA. C'est le Canada (Montréal) qui

accueillera la prochaine conférence du 19 au 26 mai 2001.

► **Contact :**
Isted – La Grande Arche, Paroi Sud
92 055 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.3ct.com>

CESROUTE, DÉJÀ LA 3^e SESSION

La troisième session du cycle d'études supérieures « Route » s'ouvre le 15 septembre 1999 à l'École nationale des ponts et chaussées (ENPC). Pour la première fois, des stagiaires originaires d'Arménie, du Japon et de pays d'Afrique subsaharienne seront accueillis. Lancé officiellement en 1997, le Cesroute vise à la sélection, la formation et la mise en place d'un réseau international de managers de haut niveau dans le domaine des infrastructures routières. Il s'adresse à des ingénieurs francophones et anglophones qui ont déjà une expérience professionnelle et qui veulent valoriser leur parcours professionnel.

► **Contact :**
Isted – Pôle « Route »
Jean-Philippe Lanet
1 bis, avenue de Villars – 75007 Paris
France
Tél. : 33 (0)1 44 18 63 93
Fax : 33 (0)1 45 55 72 82
Mél. : jplanet@isted.3ct.com
Internet : <http://www.isted.3ct.com>
ENPC – Jean-Olivier Laval
28, rue des Saints-Pères
75343 Paris Cedex 07 – France
Tél. : 33 (0)1 44 58 28 21
Fax : 33 (0)1 44 58 28 30

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'ADAR

L'assemblée générale de l'Association des directeurs africains des routes (ADAR) s'est tenue à Yamoussoukro (Côte d'Ivoire) les 19 et 20 août 1999. Douze pays d'Afrique étaient ainsi représentés, sous l'impulsion du président Désiré Gnonkonte, directeur des routes et voiries de Côte d'Ivoire. En parallèle, l'Isted et la Banque mondiale (cellule IGR – initiative de gestion de la route) ont organisé une journée spécifique sur l'entretien routier et la mise en place d'indicateurs de performance. À cette occasion, les principaux résultats de l'expérimentation « Source » – « *Standard Overall Ultralight Road Care Estimate* » – et le nouvel outil de sensibilisation « *Tariff and Traffic* » ont été présentés (voir ci-dessous).

► **Contact :**
Isted – Pôle « Route »
Jean-Philippe Lanet
1 bis, avenue de Villars
75007 Paris – France
Tél. : 33 (0)1 44 18 63 93
Fax : 33 (0)1 45 55 72 82
Mél. : jplanet@isted.3ct.com
Internet : <http://www.isted.3ct.com>
Banque mondiale – AFTEs
Louis Fernique – 1818 H Street, N.W.
20433 Washington D.C. – États-Unis
Tél. : (1 202) 477 12 34
Fax : (1 202) 473 80 38
Mél. : Lfernique@worldbank.org

« TARIFF AND TRAFFIC » : UN NOUVEL OUTIL DE SENSIBILISATION À L'ENTRETIEN ROUTIER

Un nouvel outil de sensibilisation accélérée à l'entretien routier en Afrique subsaharienne, « *Tariff and Traffic* », vient d'être mis au point par la Banque mondiale. Développé par la cellule IGR (initiative de gestion de la route), le module pédagogique consiste en une formation collective de 3 à 4 jours pleins. Il a été conçu comme un « jeu » interactif (disponible sur CD-Rom) sur lequel se greffent des aperçus pédagogiques, en écho à des situations réelles. Facilitateurs professionnels et experts ou « témoins » du secteur de l'entretien routier assureront les formations. Tous Africains, ils suivront un stage de formateurs fin 1999 pour intervenir dès l'an 2000. L'Isted est associé à la démarche de sélection et de formation de ces futurs animateurs.

► **Contact :**
Banque mondiale – AFTEs
Louis Fernique – 1818 H Street, N.W.
20433 Washington D.C. – États-Unis
Tél. : (1 202) 477 12 34
Fax : (1 202) 473 80 38
Mél. : Lfernique@worldbank.org

BANQUE MONDIALE : EXPÉRIMENTATION « SOURCE »

Une expérimentation « Source » – « *Standard Overall Ultralight Road Care Estimate* » – en vraie grandeur a eu lieu au Ghana en mars-avril 1999, sous le pilotage de l'Isted. Elle s'inscrit dans le cadre du projet de la Banque mondiale qui vise à définir un indicateur global du niveau de service offert par les réseaux routiers principaux en Afrique. Cet indicateur s'appuie sur des mesures de vitesses courantes de circulation et de volumes de trafic. Réalisée par un consultant ghanéen, la campagne de mesures a porté sur 6 400 km de routes principales. Elle a permis de tester la méthode de mesure et d'élaborer un dispositif de

contrôle de qualité. Grâce à ces résultats, un dispositif global de campagnes de mesures concernant 48 pays d'Afrique va être mis en place dans les prochains mois.

► **Contact :**
Banque mondiale – AFTES
Louis Fernique – 1818 H Street, N.W.
20433 Washington D.C. – États-Unis
Tél. : (1 202) 477 12 34
Fax : (1 202) 473 80 38
Mél. : Lfernique@worldbank.org

Manifestations

CONGRÈS DE L'ENTRETIEN ET DE L'EXPLOITATION DE LA ROUTE

La cinquième édition du congrès de l'entretien et de l'exploitation de la route aura lieu à Paris – Le Bourget (France) du 14 au 16 novembre 2000. Parallèlement se tiendra un salon professionnel pour tous les organismes publics ou privés ayant en charge l'entretien et l'exploitation d'un réseau routier en France ou à l'étranger.

► **Contact :**
Ministère de l'Équipement
Direction des routes/REG
La Grande Arche, Paroi Sud
92055 La Défense Cedex
Tél. : 33 (0)1 40 81 14 49
Fax : 33 (0)1 40 81 19 30
Isted – Marie-Hélène Brunel
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. :
marie-helene.brunel@i-carre.net
Internet : <http://www.isted.3ct.com>

INTERTRAFFIC 2000



Intertraffic 2000, le salon professionnel international de la gestion du trafic et de l'infrastructure des transports, se tiendra à Amsterdam (Pays-Bas) du 11 au 14 avril 2000. Au programme de l'exposition :

automatismes, comptage de véhicules, contrôle des systèmes d'équipement, développement urbain, entretien et marquage routier, nouveaux systèmes de transport, secours routier et services d'urgence, transport public, composés pour la construction de routes, construction de chaussées, covoiturage, éclairage public, gestion de trafic et signalisation, mobilier urbain, régulation du trafic, systèmes d'information trafic, viabilité hivernale. L'Isted est l'organisateur du pavillon français à Intertraffic 2000.

► **Contact :**
Isted – Richard Di Benedetto
La Grande Arche, Paroi Sud
92055 La Défense Cedex
France
Tél. : 33 (0)1 40 81 27 84
Fax : 33 (0)1 40 81 23 31
Mél. :
marie-helene.brunel@i-carre.net
Internet : <http://www.isted.3ct.com>

Formations

« SANTÉ ET ENVIRONNEMENT » : ENJEUX POUR LE XXI^e SIÈCLE

La prochaine session principale du Collège des hautes études de l'environnement (CHEE) se déroulera du 25 novembre 1999 au 6 juillet 2000 sur le thème « Santé et environnement : enjeux pour le 21^e siècle ». Les enseignements se déroulent le jeudi après-midi de 13 heures 30 à 18 heures 30 et reposent sur les témoignages de responsables et praticiens de haut niveau. Créé en 1995, le CHEE s'adresse aux cadres dirigeants d'entreprises et aux responsables de la fonction publique. Son objectif est d'amener à une meilleure compréhension des enjeux de l'environnement et du développement durable.

► **Contact :**
CHEE
Pôle universitaire Léonard de Vinci
92916 La Défense Cedex
France
Tél. : 33 (0)1 41 16 73 23
Fax : 33 (0)1 41 16 73 28
Mél. : jacques.bregeon@devinci.fr

Publications

SERVICES URBAINS : RETOUR D'EXPÉRIENCES SIX CAS DE GESTION DÉLÉGUÉE À L'ÉTRANGER

Ce rapport a été réalisé dans le cadre du groupe de travail « Services urbains et développement durable » animé par l'Isted depuis novembre 1998. Il présente six cas de gestion déléguée des services urbains à l'étranger, dans lesquels se trouvent principalement engagées des entreprises françaises : eau à Chengdu – Chine (Vivendi), déchets à Hongkong (SITA), eau et électricité en Côte d'Ivoire (SAUR), électricité au Brésil (EDF), eau à Buenos Aires – Argentine (Lyonnaise), énergie à Prague – République tchèque (Générale de Chauffe). Ces expériences sont analysées à partir d'une grille prenant en compte les aspects juridiques, financiers et socio-économiques et en mettant l'accent sur le partenariat public-privé.

► **Contact :**
Isted – Pôle « Ville » – 1 bis, avenue de Villars – 75007 Paris – France
Tél. : 33 (0)1 44 18 63 99
Fax : 33 (0)1 45 55 72 82 – Mél. :
cpointereau@isted.3ct.com
Internet : <http://www.isted.3ct.com>

ÉLÉMENTS DE STRATÉGIE DU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS URBAINS DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT



Réalisé dans le cadre du groupe « transports urbains » de l'Isted, ce rapport a pour objectif d'établir un diagnostic de la situation des transports urbains dans les pays en développement. Il propose des éléments de stratégie de développement pour ce secteur dans les grandes

agglomérations des pays du Sud. L'ouvrage comporte deux parties. La première fait le point sur la situation des transports urbains dans les villes des pays ACP (Afrique, Caraïbes, Pacifique), du Maghreb, et d'Amérique centrale et latine. Ce bilan s'appuie sur les nombreux constats et études déjà effectués. Il apporte des compléments sur la période récente, marquée notamment par la dévaluation du franc C.F.A. pour certains pays d'Afrique francophone, et sur les perspectives générales d'évolution de ces pays. La seconde partie, intitulée « éléments de stratégie du développement des transports urbains », analyse la nécessité et les conditions du développement de systèmes de transport de « masse » constituant le réseau structurant dans les grandes agglomérations.

► **Contact :**
Isted – Pôle « Ville » – 1 bis, avenue de Villars – 75007 Paris – France
Tél. : 33 (0)1 44 18 63 99
Fax : 33 (0)1 45 55 72 82
Mél. : cpointereau@isted.3ct.com
Internet : <http://www.isted.3ct.com>

UN CD-ROM POUR LE CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE



Un CD-Rom a été spécialement réalisé, avec le concours du CFME-Actim (Agence pour la promotion internationale des technologies et des entreprises françaises), pour le XXI^e congrès mondial de la route de l'AIPCR (Association mondiale de la route) qui se déroulera à Kuala Lumpur (Malaisie), du 3 au 9 octobre 1999. Il vise à optimiser la présence des sociétés et organismes* sur le pavillon français coordonné par l'Isted dans le cadre de la vaste exposition consacrée aux techniques de la route. Le CD-Rom présente de manière très conviviale chacun des participants avec textes, photos, adresses utiles et permet d'accéder directement à leurs sites internet. Diffusé (gracieusement) sur le pavillon français pendant toute la durée

de la manifestation, il sera ensuite disponible auprès du service communication de l'Isted.

* Atr/Usirf-Sferb, Ceca, Certu, Cnps, Cofiroute, Colas, Direction des routes, Direction de la circulation et de la sécurité routières, Ermont-Rincheval, Eurovia, Hydrogreen, Ingerop, Jean Lefebvre, Lcpc, Prosign, Rgra, Route Actualité, Secmair, Ses/Siat, Setra, Sir, Sma, Sterela, Vectra.

► **Contact :**
Isted – Marie-Hélène Brunel
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. :
marie-helene.brunel@i-carre.net
Internet : <http://www.isted.3ct.com>

BANQUE DE DONNÉES SUR LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES DANS LE MONDE – EXTRAITS RELATIFS À L'AMÉRIQUE LATINE



La banque de données « collectivités territoriales dans le monde » propose une information précise et opérationnelle sur les systèmes locaux pour les entreprises, les milieux professionnels, administratifs et universitaires. Elle reçoit l'appui financier du ministère des Affaires étrangères et le concours du Centre français du commerce extérieur (CFCE) ainsi que de Dexia Project and Public Finance International Bank. Véritable clé d'accès aux marchés des collectivités territoriales, cette banque de données est disponible sur le site Internet de l'Isted et sur celui des partenaires (CFCE, Dexia). Chaque fiche présente les données socio-économiques d'un pays, le cadre juridique et les budgets des collectivités territoriales, la répartition des compétences, les contacts et les références bibliographiques. À terme, la banque de données proposera des informations détaillées sur 40 pays et des références bibliographiques sur 30 autres. Les extraits concernant l'Amérique latine (Argentine, Brésil, Chili, Colombie, Mexique, Pérou, Venezuela) ont été publiés dans une brochure trilingue français, anglais, espagnol.

► **Contact :**
Isted – Pôle « Ville » – 1 bis, avenue de Villars – 75007 Paris – France
Tél. : 33 (0)1 44 18 63 99

Fax : 33 (0)1 45 55 72 82
Mél. : cpointereau@isted.3ct.com
Internet : <http://www.isted.3ct.com>

TRANSPORT INTELLIGENT : L'EXPÉRIENCE FRANÇAISE



Ce cahier du savoir-faire français a été réalisé à l'initiative de la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) et de la direction des affaires économiques et internationales (DAEI) pour le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement. Au sommaire : la télématique dans les transports : un élément de la vie quotidienne, la télématique : un outil pour une politique des transports, la maîtrise des techniques de pointe, vers de nouveaux services, pour en savoir plus. L'ouvrage est disponible en français, anglais, espagnol, allemand et portugais.

► **Contact :**
Ministère de l'Équipement
Direction des affaires économiques et internationales – Patricia Valeur
La Grande Arche, Paroi Sud
92055 La Défense Cedex – France
Tél. : 33 (0)1 40 81 27 75
Fax : 33 (0)1 40 81 27 81
Internet :
<http://www.equipement.gouv.fr>

INFORMATION GÉOGRAPHIQUE : L'EXPÉRIENCE FRANÇAISE



Ce document a été réalisé à l'initiative de la direction des affaires économiques et internationales (DAEI) et du Conseil national de l'information géographique (CNIG) pour le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement. Au sommaire : nature et utilité de l'information géographique, l'offre française, les intervenants français, les outils, une position d'expert, vers la société d'information, pour en savoir plus. L'ouvrage est disponible en français, en anglais et en espagnol.

► **Contact :**
Ministère de l'Équipement
Direction des affaires économiques et internationales – Patricia Valeur
La Grande Arche, Paroi Sud
92055 La Défense Cedex – France
Tél. : 33 (0)1 40 81 27 75
Fax : 33 (0)1 40 81 27 81 – Internet :
<http://www.equipement.gouv.fr>

PLAN D'ACTION INTERNATIONALE DE LA DAEI

La direction des affaires économiques et internationales (DAEI) du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement vient d'établir son plan d'action internationale pour la période 1999-2001. Le ministre Jean-Claude Gayssot souligne dans l'introduction que cette action doit être guidée par quatre objectifs fondamentaux : la bonne connaissance réciproque des politiques de la France et des autres pays, la veille sur les sujets sensibles au plan international, le soutien aux entreprises françaises et l'aide au développement.

► **Contact :**
Ministère de l'Équipement
Direction des affaires économiques et internationales – Patricia Valeur
La Grande Arche, Paroi Sud
92055 La Défense Cedex – France
Tél. : 33 (0)1 40 81 27 75
Fax : 33 (0)1 40 81 27 81 – Internet :
<http://www.equipement.gouv.fr>

PRINCIPES DES CONCESSIONS D'INFRASTRUCTURES, FORMES DE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ



« Une opération en concession requiert de la part de l'opérateur privé une perception globale du projet, qui comprend conception, montage financier, construction, maintenance, gestion-exploitation ». Partant de ce constat, le Syndicat des entrepreneurs français internationaux (SEFI), a publié un véritable guide des concessions d'infrastructures. Au sommaire : définitions, principes généraux, principes d'attribution, conception-construction et opération, questions de financement. Le document est bilingue français-anglais.

► **Contact :**
SEFI – 10, rue Washington
75008 Paris France
Tél. : 33 (0)1 42 89 55 20
Fax : 33 (0)1 42 89 55 16
Mél. : sefifrance@compuserve.com
Internet : <http://www.sefifrance.fr>

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
BIDIM GEOSYNTHETICS S.A.
CEBTP
CERTU
CETE MÉDITERRANÉE
CETU
CITÉS UNIES FRANCE
CNPS
COFIROUTE
COLAS
CTA
DEMETER TECHNOLOGIES (MALET)
DEXIA INTERNATIONAL
ENPC
ENTE
ENTPE
EUROVIA SERVICES SNC
GIE VILLES NOUVELLES
GROUPE HUIT
IAURIF
IED
INRETS
IRD (EX-ORSTOM)
JEAN LEFEBVRE
LCPC
OTUI (Groupe OTH)
PORT AUTONOME DE DUNKERQUE
PORT AUTONOME DE LA GUADELOUPE
PORT AUTONOME DU HAVRE
PORT AUTONOME DE MARSEILLE
PORT AUTONOME DE PARIS
PUCA
RATP
SCETAUROUTE
SCR BEUGNET
SCREG
SEFI
SER
SETRA
SNCF INTERNATIONAL
SOFREMER
STERELA
STP
SYSTRA
TSS
USIRF-SFERB

La Lettre

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

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

Chargée d'édition :
Anne Baron.

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

ISTED

ISTED – La Grande Arche,
Paroi Sud
92055 La Défense Cedex
France
Tél. : 33 (0)1 40 81 24 06
Fax : 33 (0)1 40 81 23 31
Adresse Internet :
<http://www.isted.3ct.com>