

Public-privé : maîtrise et répartition des risques



Eric Mauvois - Isted

L'engagement réciproque que prennent les acteurs publics et privés doit reposer sur une relation de confiance.

Sommaire

1 Public-privé : maîtrise et répartition des risques

2-5 Dossier
Concessions portuaires : des risques à partager

L'introduction de la gestion privée, notamment dans le secteur portuaire, est depuis quelques années déjà, une tendance lourde dans les pays en développement. Elle implique la mise en place de partenariats public-privé complexes. Dans ce cadre, le partage des risques entre les différents intervenants revêt un caractère essentiel.

6-8 Bloc-notes
Nouvelles
Manifestations
Formations
Publications

L'implication croissante du secteur privé dans la conception, le financement, la réalisation et l'exploitation de services publics s'est confirmée au cours de la décennie écoulée. Les partenariats public-privé, sous des formes diverses, constituent sans doute à ce jour la réponse la mieux adaptée à la conciliation d'exigences de rentabilité et d'intérêt général. Ces schémas concernent au premier plan les pays en développement, émergents ou en transition, où les contraintes économiques et financières sont fortes. Mais ils concernent aussi, et de plus en plus, les pays candidats à l'adhésion à l'Union européenne comme les pays développés (cf. réflexions du Commissariat général du Plan sur l'évolution des services publics en réseau en France dans le cadre européen). Au cœur du dispositif figurent les modalités de partage, de gestion et de couverture des risques qui font l'objet de ce numéro de la Lettre. Les risques liés aux coûts de construction et d'exploitation doivent être maîtrisés et répartis entre les partenaires publics et privés avec le concours d'organismes financiers. Quant aux risques liés aux revenus qui dépendent, dans le cas étudié des ports, du volume de trafic, ils sont sensibles aux particularités des contextes politiques locaux, avec une incidence directe sur les coûts de leur couverture. Des différences notables existent entre les secteurs, en particulier pour le volume et la rentabilité des investissements qui requièrent une implication appropriée des pouvoirs publics. Ces différences concernent également les acteurs, dont les collectivités locales, et les usagers, en particulier dans le cas des services urbains. Les points communs sont cependant nombreux notamment dans les domaines institutionnels et juridiques, chaque attribution d'une responsabilité en matière d'infrastructure ou de service collectif nécessitant l'identification claire des différents acteurs et une codification des relations entre eux aux différents niveaux. Chacun des partenaires va être amené dans ces contrats à répondre aux exigences liées à ses objectifs. Cette situation particulière d'engagement réciproque de long terme entre acteurs publics et privés doit se fonder sur une relation de confiance et une souplesse contractuelle incluant la possibilité d'arbitrer les différends par un mécanisme approprié de régulation.

Jean Smaghe,
Président de l'Isted

Pays en développement Concessions portuaires : des risques à partager

Dans les pays en développement, la tendance est à la privatisation ou à la gestion déléguée des services publics.

En particulier dans le secteur portuaire où les appels d'offres se multiplient.

Mais, comme le souligne une récente étude sur les partenariats public-privé portuaires¹, la prise de risque est importante pour les différents intervenants.

L' introduction de la gestion privée dans les ports est, depuis quelques années, une tendance lourde dans les pays en développement. Elle concerne principalement les missions de manutention et de stockage des marchandises transitant par le port ainsi que le financement et la mise en œuvre des infrastructures et équipements nécessaires à ces opérations. Cette tendance implique la mise en place d'un partenariat complexe, aux dimensions multiples, entre une autorité portuaire, souvent publique, et l'entreprise gestionnaire de terminal. La notion d'entreprise gestionnaire de terminal portuaire recouvre des réalités diverses, qui dépendent à la fois de la nature des trafics traités et du degré de concurrence existant sur l'activité. Cette diversité conditionne le degré de régulation nécessaire de l'activité de l'entreprise par l'autorité portuaire. Or cette régulation a, pour l'entreprise, de très fortes implications en termes de niveau de risque supporté comme en termes de capacité à le gérer. Dès lors, les principes de partage du risque entre l'autorité portuaire et l'entreprise doivent prendre en compte cet aspect qui revêt un caractère essentiel.

En simplifiant à l'extrême, l'entreprise supporte deux risques fondamentaux : un **risque de coût**, ou de dépassement par rapport aux estimations initiales des coûts de construction ou d'exploitation de son projet, et un **risque de revenu** ou risque commercial, qui dépend du trafic et des tarifs pratiqués.

Une régulation s'impose

Il n'y a là rien d'extraordinaire, toute entreprise ayant, quel que soit son domaine d'activité, à supporter ces risques. Mais l'entreprise portuaire exerce son activité sur le domaine public, peut s'appuyer sur des investissements publics, rendre un service public et bénéficier d'un monopole de fait. Au-delà du cadre législatif et réglementaire, une régulation plus ou moins forte de son activité s'impose donc. Elle peut porter sur de nombreux aspects techniques (définition du projet, standards de performance, normes en matière d'entretien des ouvrages...), économiques (obligations de service public, limitation du champ d'activité) et financiers (contrôle des tarifs, redevances ou subventions).

¹ Le rapport « Partenariats public-privé portuaires dans les pays en développement : analyse, partage et gestion des risques », rédigé par Hervé Martel, a été piloté par le groupe de réflexion portuaire de l'Isted. Constitué en janvier 1999, il réunit les acteurs français institutionnels, ports autonomes, bailleurs de fonds ainsi que les bureaux d'études et entreprises privées impliqués dans le secteur.

Risques et contraintes

Les opérations de gestion déléguée qui se mettent en place dans la plupart des pays émergents procèdent toutes d'une même volonté de la part des gouvernements : mobiliser des ressources privées pour financer des infrastructures collectives. Il s'agit donc principalement d'une technique de financement qui conditionne l'ingénierie juridique à mettre en œuvre. Le financement obéit à des contraintes spécifiques et en particulier à des contraintes de structuration.

Les projets sont financés en majeure partie par des bailleurs de fonds qui acceptent que les prêts soient remboursés sur les recettes futures et garantis par les actifs du projet.

L'importance du risque qu'ils prennent justifie la mise en place d'une documentation extrêmement précise et rigoureuse. Elle doit être guidée par le respect des critères de « bancabilité ». De façon schématique, la documentation comprend trois groupes de contrats : sphères de la concession, commerciale et financière.

La sphère de la concession est constituée par les contrats régissant les relations entre l'autorité concédante et la société de projet : contrats de concession, de délégation, d'enlèvement...

En l'absence de contrat de concession, il peut être nécessaire d'en reconstituer les éléments à travers un dispositif contractuel spécifique. Quatre aspects sont fondamentaux : assurer un revenu minimum à la société de projet pendant toute la durée de la concession, traiter la résiliation anticipée, mettre en œuvre un dispositif sûr pour un fonctionnement viable – sur toute la durée – des projets (accès aux terrains et aux ressources nécessaires, obtention des approbations), assurer une répartition précise et rigoureuse des risques de force majeure inhérents aux projets.

Les contrats régissant les relations entre la société de projet et les développeurs d'une part, la société de projet et les constructeurs d'autre part, relèvent de la sphère commerciale.

Les relations entre la société de projet et les exploitants sont également envisagées dans cet ensemble.

La sphère financière est constituée de la documentation inhérente au financement. Les négociations avec l'autorité concédante commençant souvent avant même l'identification des contraintes spécifiques des prêteurs, le respect des critères de « bancabilité » doit être un souci permanent.

Les pays émergents présentent généralement un risque politique minimum qui doit être pris en compte dans la structuration du financement. Plusieurs types d'intervenants étrangers susceptibles d'assumer ce risque peuvent y être intégrés : agences et assurances multilatérales, agences de crédit export. Enfin, la période de construction, période de risque maximum pour les bailleurs de fonds, fait l'objet d'un traitement spécifique.

Si tous les actifs et contrats du projet font l'objet de sûretés consenties au bénéfice des prêteurs, il s'agit de mécanismes défensifs destinés à faciliter l'exercice par les prêteurs de droits d'intervention visant à substituer une société de projet défaillante. C'est pourquoi la reconnaissance par l'autorité concédante des droits des prêteurs dans le cadre des contrats de concession ou dans des accords directs est souvent nécessaire.

(Source : Six contrats de gestion déléguée d'entreprises françaises à l'international : retour d'expériences – Contribution de Olivier Dauchez, Cabinet Gide Loyrette Nouel – Journée débat du 23 mars 2000 organisée par l'Isted, les ministères des Affaires étrangères (DCT) et de l'Équipement (DAEI) et l'Agence française de développement)

Pour plus d'informations :

Isted – Pôle "Ville" – 20, rue Monsieur
75700 Paris 07 SP – France
Tél. : 33 (0)1 56 58 55 82
Fax : 33 (0)1 44 49 08 25
Mél. : fcroville@isted.com
Internet : <http://www.isted.com>



Un marché s'ouvre dans les PED : celui des métiers de « concessionnaire portuaire ».

Quelle est l'influence de cette régulation sur les risques de coût et de revenu, et en quoi conditionne-t-elle les principes de partage de ces risques ?

Les contraintes résultant de la régulation technique ont une influence sur l'estimation initiale du coût du projet (investissement, exploitation). En revanche, si les règles du jeu sont fixées a priori, qu'elles sont claires, stables et respectées, elles n'affectent pas le risque de surcoût qui ne dépend alors que de la capacité de l'entreprise à mettre en œuvre son projet (hors

cas de force majeure). Il est dès lors normal que l'entreprise supporte intégralement le risque de surcoût.

Lorsque le surcoût résulte d'une modification de la régulation ou du cadre juridique imposée postérieurement à la signature du contrat, les principes de partage du risque doivent dépendre de la nature même de l'activité. Deux cas de figure sont alors possibles :

- Le service rendu par l'entreprise n'est pas considéré comme un service public. La régulation est alors faible, et n'a pas de raison d'évoluer. Le risque de changement du cadre juridique est appréhendé par l'entreprise comme un risque pays, qui existe pour toute entreprise industrielle. Il se traduit par un ajustement du niveau de rentabilité attendu a priori, et peut être répercuté a posteriori sur les clients par le biais d'augmentations tarifaires. L'entreprise le supporte, ou s'abstient.
- Le service rendu par l'entreprise est un service public. Le contrat passé entre l'autorité portuaire et l'entreprise s'apparente à une concession de service public. La prise en compte de ce risque par l'entreprise conduirait, si elle l'acceptait, à renchérir le coût du service rendu, et serait préjudiciable pour l'usager. Par ailleurs, la régulation qui peut lui être imposée en matière tarifaire peut interdire à l'entreprise toute répercussion a posteriori sur les usagers. Il semble alors équitable que ce risque soit partagé. •••

••• Les principes de partage doivent être clairement définis à la signature de la convention de concession, ils peuvent porter sur des garanties de stabilité, ou des compensations appropriées (relâchement des contraintes tarifaires, indemnités, contreparties...).

Le risque politique est permanent

Un risque demeure toujours pour l'entreprise : le risque politique de non respect du contrat par l'autorité publique ou de mesures discriminatoires envers le projet. Il peut être réduit ou assuré. Son appréciation reste un élément majeur dans la décision de l'entreprise de s'engager dans l'affaire.

Contrairement au risque de coût, la régulation imposée a un impact direct sur le niveau du risque de revenu pour l'entreprise et sur sa capacité à le gérer.

Or le risque de revenu est le risque principal d'un projet portuaire en raison de l'incertitude inhérente aux prévisions de trafic.

Il est, en règle générale, souhaitable d'affecter le risque trafic à l'entreprise. Cela est possible et justifié lorsque l'activité ne relève pas du service public. Un partage des bénéfices entre l'autorité portuaire et l'entreprise est alors envisageable dans certains cas de figure. Cela est également possible dans la plupart des cas lorsque l'activité est soumise à une concurrence réelle.

En revanche, un partage de ce risque s'impose souvent dans le cas d'un monopole de service public. En effet, le fort niveau de régulation alors nécessaire impose de telles contraintes à l'entreprise qu'elle ne dispose plus d'aucun moyen pour gérer le risque commercial. L'autorité portuaire peut alors, selon les cas, accorder une garantie de non concurrence au délégataire, voire garantir un niveau minimal d'activité par le biais d'une subvention variable versée en cas de trafic inférieur à l'objectif et couvrant partiellement ou totalement le manque à gagner pour l'entreprise.

Si l'entreprise n'est alors plus entièrement responsable de son niveau de recettes, elle doit en revanche rester responsable de ses coûts. Le système de régulation ne doit donc pas revenir sur le principe d'affectation du risque projet à l'entreprise. C'est le cas lorsque le contrat prévoit de garantir un niveau minimum de rentabilité ou d'ajuster les tarifs en fonction des coûts. Les principes de partage du risque entre l'autorité portuaire publique et l'entreprise dépendent finalement, dans une large mesure, de la dimension de service public que les autorités du pays confèrent ou non à l'activité et de la régulation qui en découle.

Ne réguler que si cela est nécessaire

La situation initiale est souvent celle d'un secteur public hypertrophié, n'identifiant pas clairement, parmi les missions

Services publics en réseau : la fin des monopoles en Europe ?

Dans les pays de l'Union européenne, l'introduction de la concurrence est en train de remodeler profondément la physionomie des services publics en réseau (énergie, transports, poste, télécommunications...). Des marchés européens intégrés et concurrentiels émergent dans des activités naguère dominées par de grands monopoles nationaux ou régionaux très souvent publics.

Puissant facteur de changement, les évolutions techniques structurantes s'accommodent souvent mieux d'un fonctionnement concurrentiel que d'un régime de monopole : floraison de procédés et de services dans les télécommunications, nouvelles techniques de production sans économies d'échelle dans l'électricité, progrès dans l'interopérabilité ferroviaire, etc. L'évolution des marchés impose elle aussi d'assouplir les frontières rigides des monopoles sectoriels : interdépendance des marchés électrique et gazier, concurrence et complémentarité des diverses formes de transmission de l'information dans la poste et les télécommunications, intérêt croissant des clients pour des prestations intégrées de transport et logistique. En même temps, les échanges se développent à l'échelle continentale et mondiale. Quant aux utilisateurs, ils se considèrent désormais comme des clients, ils font jouer la concurrence et refusent de se laisser dicter leurs modes de consommation.

Tout cela a incité plusieurs pays européens à réformer leurs services publics. Leur expérience a alimenté la réflexion, puis la

législation européenne qui a mis en mouvement les transformations dans l'ensemble des États-membres. Objectif : restreindre le champ du monopole – le limiter à l'infrastructure – et introduire une véritable concurrence dans tout ou partie des services.

L'introduction de la concurrence est appelée à revêtir des formes différentes d'un secteur à l'autre. Mais pour tous elle libère des dynamiques industrielles : les frontières entre secteurs s'estompent, des stratégies internationales se déploient, des concentrations se dessinent, de nouveaux services générateurs de valeur ajoutée apparaissent. Ces dynamiques s'exercent surtout à l'échelle européenne : comme le souhaitent les autorités communautaires, l'un des principaux effets des directives est d'unifier le marché européen des services publics.

Veiller à une concurrence loyale, garantir la bonne exécution des missions de service public, concourir à l'émergence d'un marché européen, telles seront les grandes finalités des nouvelles régulations. L'État devra mettre en place des organismes indépendants, forts et impartiaux pour réguler chaque secteur, en concertation avec tous les intérêts concernés. Il faudra aussi créer les procédures et indicateurs nécessaires pour apprécier les progrès d'efficacité, la qualité du service public, les résultats obtenus par les régulateurs et plus généralement l'impact des réformes engagées. Quant au pilotage des entreprises publiques, il devra être modernisé afin d'évoluer vers un modèle de gouvernance industrielle.

(Source : « Services publics en réseau : perspectives de concurrence et nouvelles régulations » – Rapport du groupe présidé par Jean Bergougnoux – Commissariat général du Plan – Avril 2000 – 347 pages – Prix 105 FF)

Rapport disponible à **La Documentation française**
29-31, quai Voltaire – 75007 Paris – France
Tél. : 33 (0)1 40 15 70 00



Dans le rapport Bergougnoux, chaque secteur (électricité, gaz, ferroviaire, poste, télécommunications) a été étudié dans ses particularités techniques et économiques.

EDF



Le Syndicat des entrepreneurs français internationaux (SEFI) a publié un véritable guide des concessions d'infrastructures (voir page 8).

qu'il exerce, celles qui relèvent effectivement du service public et qui, une fois déléguées ou confiées à un opérateur, nécessitent une forte régulation. Mais, s'il existe toujours une forme de partenariat entre l'autorité portuaire et l'entreprise,

l'activité d'opérateur de terminal portuaire ne présente pas systématiquement les caractéristiques d'un service public et ne nécessite donc pas toujours le même niveau de régulation. Or toute régulation entraîne des surcoûts. Coût du risque supplémentaire imposé à l'entreprise, qui se traduit par une exigence de rentabilité supérieure, coût des contreparties qui en découlent, voire simplement coût du contrôle. Il convient donc de ne réguler que si, et seulement si, cela s'avère nécessaire.

Par ailleurs, l'entreprise portuaire a toujours de multiples partenaires, au premier rang desquels l'autorité portuaire elle-même, qui participe, à ses côtés, à fournir à ses clients le service global qu'ils attendent : un service portuaire complet, voire une prestation de transport de bout en bout. L'autorité portuaire n'est donc pas seulement une autorité de régulation, elle est aussi le premier partenaire de l'entreprise. À cet égard, ce type de partenariat « horizontal » n'est pas différent de celui qui peut exister entre deux entreprises. Il doit donc conduire à des obligations réciproques, l'autorité portuaire garantissant non seulement les prestations qu'elle produit directement, mais aussi celles qu'elle peut être conduite à déléguer à d'autres entités intervenant sur le port. L'implication d'entreprises privées dans la gestion des ports conduit à la mise en place d'un partenariat complexe et aux dimensions multiples avec l'autorité portuaire. Il nécessite l'élaboration d'un cadre contractuel clair et stable, qui permette à l'entreprise d'estimer et d'assumer les risques auxquels elle sera confrontée, et s'appuie sur des techniques juridiques développées par les pays anglo-saxons. Mais le contrat ne peut jamais tout prévoir à l'avance et les formules d'indexation ont une validité limitée dans le temps. Il est donc nécessaire d'inclure des clauses de rencontre, définissant les conditions et modalités de négociations périodiques visant à apporter les adaptations nécessaires. Au-delà de ces renégociations, la piste d'une remise en concurrence périodique pendant la durée de vie du projet peut être intéressante, malgré des difficultés de mise en œuvre. Dans certains cas, une séparation des modalités de gestion des infrastructures et équipements et des opérations peut s'avérer souhaitable. ●

(Source : « Partenariats public-privé portuaires dans les pays en développement : analyse, partage et gestion des risques » – Hervé Martel – Isted)

Rentabilité financière et rentabilité économique : le difficile équilibre

L'une des conditions essentielles de réussite des opérations de concession portuaire réside dans la capacité des partenaires publics et privés à appréhender les risques du projet afin d'en déterminer un schéma d'allocation optimal. Le risque doit être alloué à celui qui peut le mieux l'assurer. Ce schéma accepté, le concessionnaire privé cherche à « quantifier », puis à « tarifier » les risques – qualifiés de résiduels – qu'il devra supporter. La valorisation du risque s'établit à travers l'établissement d'un *rating* du pays et d'une *checklist* (grille) d'évaluation du projet. Quant à sa tarification, elle est définie par la fixation d'un seuil minimum de rentabilité financière qui devra être dégagé par le projet, seuil en dessous duquel les partenaires privés refuseront de s'engager. Plus le projet sera jugé « risqué », plus l'exigence de rentabilité sera élevée.

L'analyse de la rentabilité financière d'un projet vise donc à déterminer les conditions dans lesquelles le projet peut satisfaire aux exigences financières – généralement variables dans le temps – du marché. C'est ce que l'on sous-entend dans le jargon financier lorsque l'on parle de « bancabilité du projet ». Cette analyse est alors confrontée à celle de la rentabilité économique du projet, autrement dit, le bénéfice socio-économique pour l'ensemble de la collectivité.

Ceci conduit les partenaires à s'accorder sur un partage de leurs engagements financiers. La recherche d'un partage équitable se fonde sur le difficile compromis à trouver entre la notion de rentabilité socio-économique d'un projet, d'une part, et la notion de rentabilité financière, d'autre part. Cet exercice est largement fonction du niveau de régulation accepté par chacune des parties. L'étape suivante concerne l'ingénierie financière. Elle consiste à rechercher des conditions de financement et de couverture optimales pour le projet. Elle comprend donc la structuration des fonds propres et des dettes financières, ainsi que la gestion des risques financiers « exogènes » (risque de taux, de change, de contrepartie) et politiques. Sa mise en œuvre demeure un exercice délicat et complexe. Délicat, du fait de l'engagement des partenaires financiers sur des durées parfois très longues. Complexe, du fait de la multiplication et de la sophistication croissante des outils financiers proposés sur le marché. C'est pourquoi il est essentiel que l'ingénierie financière du projet s'inscrive d'abord dans une logique pragmatique. Dictée par le bon sens et la compréhension des enjeux, elle doit éviter une trop grande sophistication des mécanismes de couverture et de financement.

(Source : « Principes d'analyse, d'ingénierie et de modélisation financières » – Laurent Torchet)

Pour plus d'informations :

Isted – Pôle « Transport »
La Grande Arche, Paroi Sud – 92055 La Défense Cedex – France
Tél. : 33 (0)1 40 81 26 16
Fax : 33 (0)1 40 81 23 31
Mél. : beatrice.adolehoume@i-carre.net
Internet : <http://www.isted.com>

Pour plus d'informations :

Isted – Pôle « Transport »
La Grande Arche, Paroi Sud
92055 La Défense Cedex – France
Tél. : 33 (0)1 40 81 26 16 – Fax : 33 (0)1 40 81 23 31
Mél. : beatrice.adolehoume@i-carre.net
Internet : <http://www.isted.com>

ISTED : XAVIER CRÉPIN RECONDUIT AU POSTE DE DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL

Lors de sa séance du 15 juin 2000, le conseil d'administration a reconduit Xavier Crépin, chargé de mission du ministère des Affaires étrangères, architecte urbaniste, au poste de délégué général de l'Isted pour un mandat de trois ans.

Après plusieurs postes à l'étranger comme conseiller de gouvernements et responsable de projets de développement urbain et régional, il a été chargé au ministère des Affaires étrangères de renforcer l'implication des

acteurs non gouvernementaux (ONG, coopération décentralisée, entreprises) dans le domaine du développement urbain, et du lancement du programme de développement municipal pour l'Afrique (PDM). Il a ensuite assuré la coordination géographique pour la coopération avec l'Afrique australe.

Délégué général de l'Isted depuis 1994, il a mis en place la nouvelle organisation autour de trois pôles techniques dans les domaines des transports, du développement urbain et des routes. Parallèlement, il a relancé les activités d'information et de communication. Depuis 1996, sous son impulsion, les partenariats et la mise en réseau avec les membres publics et privés et les correspondants de l'association se sont développés. Tout en maintenant des relations étroites avec l'Afrique subsaharienne et les pays méditerranéens, l'Isted a élargi son champ d'action à de nouvelles zones géographiques, notamment l'Europe centrale et orientale, l'Asie et l'Amérique latine. Les nouvelles orientations concernent une meilleure implication dans les réseaux d'information et la contribution aux politiques et programmes de développement.

► Contact :

Xavier Crépin, délégué général
La Grande Arche, Paroi Sud
92055 La Défense Cedex
France
Tél. : 33 (0)1 40 81 24 06
Fax : 33 (0)1 40 81 23 31
Mél. : xavier.crepin@i-carre.net

RÉUNION ISTD/BANQUE MONDIALE

À la suite du comité SSATP (*Sub-Saharan Africa Transport Policy Program*), une réunion entre experts de la Banque mondiale et de l'Isted s'est tenue au siège de la BM, à Washington, le 2 juin 2000. Étaient notamment présents Frannie A. Léautier, directrice de l'infrastructure (transport, eau, développement urbain, énergie), John Flora, directeur de la division des transports et du développement urbain, et Jean Smagghe, président de l'Isted, qui a présenté les orientations et activités de l'institut. La réunion avait pour thème les partenariats public-privé dans les secteurs des transports et du

développement urbain (ports, transports urbains, chemins de fer, sécurité routière). Plusieurs projets de collaboration ont été retenus dans ces domaines ainsi que dans le cadre du système global d'information développé par la Banque mondiale.

► Contact :

Isted – Xavier Crépin, délégué général – La Grande Arche, Paroi Sud – 92055 La Défense Cedex – France
Tél. : 33 (0)1 40 81 24 06
Fax : 33 (0)1 40 81 23 31
Mél. : xavier.crepin@i-carre.net



Xavier Crépin – Isted

Au premier plan, de gauche à droite, Frannie A. Léautier, directrice de l'infrastructure (transport, eau, développement urbain, énergie) (BM), Jean Smagghe, président de l'Isted et Marc Juhel, conseiller portuaire (BM).

PÔLES ROUTE ET VILLE : NOUVELLES COORDONNÉES

Les pôles « route » et « ville » de l'Isted ont changé d'adresse. Désormais leurs coordonnées sont les suivantes :

Pôle « Route » :

20, rue Monsieur
75700 Paris 07 SP
France
Tél. : **33 (0)1 56 58 55 85**
Fax : 33 (0)1 44 49 08 25
Mél. : jplanet@isted.com

Pôle « Ville » :

20, rue Monsieur
75700 Paris 07 SP
France
Tél. : **33 (0)1 56 58 55 81**
Fax : 33 (0)1 44 49 08 25
Mél. : fcroville@isted.com

TROIS NOUVEAUX MEMBRES À L'ISTED

L'Isted compte trois nouveaux membres associés : FORMÉquip-AITPE (Association des ingénieurs des travaux publics de l'État), ICEA (Ingénieurs conseil économistes associés), spécialisé dans le conseil pour les affaires et la gestion, et le bureau d'études TAD Agence (Territoires aménagement développement).

Si vous souhaitez en savoir plus sur les 52 membres de l'Isted,

vous pouvez consulter le site de l'institut à l'adresse suivante : <http://www.isted.com>

► Contact :

Isted – Richard Di Benedetto, relations membres
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. : richard.di-benedetto@i-carre.net
Internet : <http://www.isted.com>

Manifestations

ROADS AND TRAFFIC POLAND



Le sixième salon international "Roads and Traffic – Poland 2000" se tiendra du 11 au 13 octobre 2000 au Palais de la science et de la culture à Varsovie (Pologne). Au programme de cette manifestation : projets et travaux de recherches, construction et modernisation des routes, entretien routier, systèmes de régulation du trafic, systèmes de contrôle des chaussées, signalisation routière et marquage au sol, sécurité de la route et de la circulation.

► Contact :

MT Polska
ul. Koszykowa 24/5a
00-553 – Varsovie
Pologne
Tél. : (22) 622 31 79
Fax : (22) 622 31 76
Mél. : mtpolska@mtpolska.com.pl
Internet : <http://www.mtpolska.com.pl>

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 21 au 23 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. Le congrès est organisé par la direction des routes du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, en partenariat avec l'Isted.

► 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.com>

TRAFFEX 2001



Tous les deux ans, les industries internationales de l'ingénierie de la circulation, de la sécurité routière et de l'entretien des routes se réunissent à Birmingham (Royaume-Uni) pour le salon Traffex. Le prochain se tiendra du 24 au 26 avril 2001 au centre national d'exposition. Principales catégories de produits exposés : barrières, balises, vêtements, articles de sécurité, systèmes de communication, systèmes complets de circulation, conception, planning, détection, systèmes de contrôle de l'environnement, technique des sols, construction et

entretien d'autoroutes et de routes, systèmes intelligents de transport, éclairage, stationnement, pavage, engins et équipement, marquage au sol, panneaux de signalisation, mobilier urbain, perception des péages, tickets, contrôle de la circulation... L'Isted y coordonnera un pavillon français.

► Contact :

Brintex Ltd
32 Vauxhall
Bridge Road
SW1V 2SS Londres
Royaume-Uni
Tél. : (44 20) 79 73 64 01
Fax : (44 20) 72 33 50 54
Mél. :
traffex@hemming-group.co.uk
Internet : <http://www.traffex.com>

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. :
richard.di-benedetto@i-carre.net
Internet : <http://www.isted.com>

CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE IRF 2001



C'est Paris (France) qui accueillera le XIV^e congrès mondial de la route de la Fédération routière internationale (IRF) du 11 au 14 juin 2001. Venant compléter les séances d'information du congrès, une exposition présentera une vaste gamme de produits et services de l'industrie internationale des routes et des transports. L'Isted a été retenu pour y coordonner un pavillon français regroupant, autour des services techniques du ministère de l'Équipement, les sociétés désireuses de promouvoir leurs compétences.

► 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.com>

SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENT

Le second congrès européen sur les systèmes de transport intelligent, "ITS Bilbao 2001" et son exposition, se dérouleront du 18 au 21 juin 2001 à Bilbao (Espagne). Principaux thèmes retenus : les systèmes de transport intelligent (ITS) et leur utilisation en milieu urbain, dans les régions, dans et autour des aéroports, dans et autour des ports, ainsi que leur rapport avec le tourisme. Dans le cadre du salon, l'Isted envisage de coordonner un pavillon français.

► Contact :

pour le congrès :

Bilbao Metropoli-30
Gran Via, 45 – 48011 Bilbao
Espagne
Tél. : (34 944) 15 86 85
Fax : (34 944) 15 34 24
Mél. : technicalsecretariat@bilbao2001.net
Internet : <http://www.bilbao.net>

pour l'exposition :

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. :
richard.di-benedetto@i-carre.net
Internet : <http://www.isted.com>

organisatrices et organismes régulateurs engagés dans le processus de privatisation du secteur de transports, l'institut de la Banque mondiale (EDI) a développé un séminaire international sur le thème « Régulation et partenariats public-privés dans le secteur des transports ». L'École nationale des ponts et chaussées (ENPC) en a organisé la diffusion francophone, en partenariat avec la direction des affaires économiques et internationales (DAEI) du ministère français de l'Équipement, des Transports et du Logement. Ce séminaire, qui s'est déroulé à Paris-La Défense du 10 au 14 avril 2000, a réuni une cinquantaine de hauts responsables (Maghreb, Afrique centrale et de l'ouest, Liban, Haïti, France). Une nouvelle session du séminaire est d'ores et déjà programmée au 1^{er} semestre 2001.

Cette action vise à répondre aux questions posées par le rôle croissant du secteur privé dans la fourniture d'infrastructures et de services de transports (transport urbain, chemins de fer, ports et aéroports) et la mise en place d'un nouveau type d'intervention dans lequel les gouvernements doivent assurer la régulation de l'activité privée. Le défi majeur auquel doivent faire face les autorités organisatrices réside dans l'élaboration d'une réglementation protégeant les usagers d'un abus de pouvoir monopolistique, mais aussi dans la conciliation des objectifs non commerciaux de l'État avec la nécessité d'assurer un environnement économique stable et potentiellement rentable.

► Contact :

ENPC/PFE
Département international
Jean-Marie Teixeira,
chef de projet
28, rue des Saints-Pères
75343 Paris Cedex 07
France
Tél. : 33 (0)1 44 58 28 24
Fax : 33 (0)1 44 58 28 30
Mél. : teixeira@mail.enpc.fr

Formations

RÉGULATION ET PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS



Afin d'accompagner l'ensemble des autorités

LE FINANCEMENT DE L'URBANISATION ET DE LA DÉCENTRALISATION



Le 47^e numéro de *Villes en développement* est consacré au financement de l'urbanisation et de la décentralisation. Au sommaire : le chemin d'Africités 1998 à Africités 2000 : de l'émergence à l'unification du mouvement municipal africain ; le financement de l'urbanisation et le développement local ; propositions pour le financement de l'urbanisation de l'Afrique subsaharienne ; la mise en place de la décentralisation en Europe centrale, orientale et balte au cours des années 1990. L'éditorial est signé Jean-Pierre Elong M'Bassi, coordinateur du module ouest du PDM (Programme de développement municipal).

► Contact :

Isted/Villes en développement
Christiane Rebel
La Grande Arche
92055 La Défense Cedex France
Tél. : 33 (0)1 4081 1574
Fax : 33 (0)1 4081 1599
Mél. : ved@isted.com
Internet : http://www.isted.com

SERVICES URBAINS ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'analyse de six expériences de gestion déléguée dans le monde



Dans le cadre du groupe de travail « services urbains et développement durable » animé par l'Isted, six expériences de gestion déléguée 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. La synthèse de ces six monographies vient d'être publiée par la direction des affaires économiques et internationales du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (METL-DAEI).

► Contact :

METL-DAEI
La Grande Arche Sud, Paroi sud
92055 La Défense Cedex – France
Tél. : 33 (0)1 4081 2728
Fax : 33 (0)1 4081 2655

EAUDOC



Eaudoc, le premier service mondial de documentation sur l'eau, ouvert fin mars par l'office international de l'eau (OIEAU), donne accès à plusieurs bases de données spécialisées couvrant tous les grands domaines : institutionnel, administratif,

scientifique et technique tant en France que dans de nombreux pays. Eaudoc offre aussi d'autres services d'informations en ligne tels que les actualités du secteur de l'eau, l'agenda des événements, une librairie, des liens vers les sites sectoriels de l'eau en France ou dans le monde, et participe aux programmes internationaux : Semide pour le bassin méditerranéen ou aquadoc-international vers l'Europe centrale et orientale et l'Amérique latine.

► Contact :

Nathalie Furbeyre,
responsable des bases documentaires – OIEAU
Service national d'information et de documentation sur l'eau
15, rue Edouard Chamberland
87065 Limoges Cedex France
Tél. : 33 (0)5 55 11 47 80
Fax : 33 (0)5 55 77 72 24
Mél. : eaudoc@oieau.fr
Internet : http://eaudoc.oieau.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 4289 55 20
Fax : 33 (0)1 4289 55 16
Mél. : sefifrance@compuserve.com
Internet : http://www.sefifrance.fr

L'Isted, association à but non lucratif, est une plate-forme de réflexion, d'information et d'action au service de ses membres publics et privés dans les secteurs de l'équipement, des transports, de l'aménagement et de l'environnement. Il contribue à leur action internationale, à la valorisation du savoir-faire français dans le monde et à la mise en œuvre de programmes internationaux avec les responsables des pays tiers.

Organismes membres de l'ISTED

ACT CONSULTANTS
ADP
APPIA
ASFA
BCEOM
BIDIM GEOSYNTHETICS S.A.
CEBTP
CERTU
CETE DE L'OUEST
CETU
CITÉS UNIES FRANCE
CNPS
COFIROUTE
COLAS
CTA
DEMETER TECHNOLOGIES (MALET)
DEXIA INTERNATIONAL
EGIS PORTS - SOFREMER
ENPC
ENTPE
EUROVIA SERVICES SNC
FORMEQUIP-AITPE
GIE VILLES NOUVELLES
GROUPE HUIT
IAURIF
ICEA
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
ROCK
SCETAUROUTE (Groupe EGIS)
SCREG
SEFI
SER
SETRA
SNCF INTERNATIONAL
STERELA
STP
SYSTRA
TAD AGENCE
TSS
USIRF-SFERB

La Lettre

Directeur de la publication : Jean Smaghe, 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
34 150 Aniane

ISTED

ISTED – La Grande Arche,
Paroi Sud,
92055 La Défense Cedex,
France
Tél. : 33 (0)1 4081 2406
Fax : 33 (0)1 4081 2331
Adresse Internet :
http://www.isted.com