

villes en développement



Juin 1991
N° 12

Les services publics urbains marchands

Accompagner la croissance irréversible des villes du Sud par la mise en place de services publics urbains de base efficaces et financièrement équilibrés, telle est l'une des orientations constantes de la politique française de coopération. Or, si la demande sociale est évidente, la solvabilité de celle-ci reste précaire et la nature des services offerts ne peut faire abstraction de cette contrainte. Il serait en effet vain de tenter à travers les politiques d'ajustement structurel de rétablir les grands équilibres économiques et financiers si, par ailleurs, une politique inadaptée des services publics urbains conduisait à recréer des déficits nouveaux.

Un groupe de travail organisé en 1990 par le ministère de la Coopération et du développement avec le concours actif de la Caisse centrale de coopération économique, a permis à la coopération française de proposer à ses partenaires africains des orientations pour l'action, qui sont mises en oeuvre dans le cadre des projets bénéficiant de son appui. J.F. Verges, ingénieur conseil chargé d'animer ce groupe, propose un résumé de ces réflexions dans ce numéro.

Il convient d'abord de rappeler que tous les services publics urbains ne se trouvent pas en situation de monopole. Mais tous ont en commun de remplir une mission que l'on considère de service public, ce qui implique que le service de la communauté urbaine considérée doit concilier contraintes financières et de gestion commerciale avec des impératifs de nature sociale, voire politique. Ce double objectif implique de trouver un équilibre qui se matérialisera par un contrat entre puissance concédante, l'Etat ou un collectivité locale, et concessionnaire, entreprise publique ou privée. Elément de



*Etales de produits vivriers sous halles - Niamey -
Source : Ministère du Commerce, de l'Industrie et des Transports du Niger*

complexité supplémentaire en Afrique, les collectivités locales sont parfois inexistantes et souvent faibles ce qui conduit à traiter avec l'Etat.

Le dossier préparé sur ce thème, qui ne constitue qu'un volet d'une politique plus générale du développement urbain considérée comme prioritaire par la coopération française, est donc l'occasion de confirmer le caractère stratégique de la gestion des entreprises de services publics pour construire les villes des pays en développement.

L'intervention fréquente des professionnels du Nord, auxquels les pouvoirs publics des pays du Sud confient ces missions de service public, représente aujourd'hui l'un des axes les plus dynamiques d'une nouvelle dimension dans le partenariat Nord-Sud.

**J.P. Barbier, responsable de division
Département des politiques et études
à la Caisse centrale de coopération
économique**

Sommaire : Les services publics urbains marchands

Les services publics urbains marchands à l'épreuve de l'ajustement structurel : J.F. Verges, ICEA

Gestion des marchés : P. Deniau, CCCE

Transports urbains : X. Godard, INRETS

La coopération en transports urbains au Brésil : J.P. Garino, DAEI/MELTE

Les services publics urbains marchands à l'épreuve de l'ajustement structurel.

A l'instar des autres aides internationales et multinationales, la Coopération française consacre une part importante de ses financements aux organismes en charge des Services Publics Urbains Marchands (SPUM) de l'eau potable, de l'électricité, des télécommunications, des transports publics, des marchés, gares routières, ports, aéroports... Avec celle de la voirie, de l'assainissement et de la collecte des déchets urbains, la qualité des SPUM est un des critères essentiels du bon fonctionnement d'une ville et de son pouvoir d'attraction national et international. On peut même se demander si le développement urbain ne se caractérise pas d'abord par celui de ces grands services publics. Leur rôle dans le processus de modernisation et de restructuration engagé dans les pays en développement est considérable.

La conciliation du service public et du service marchand

L'eau, l'électricité, les communications, les transports publics urbains, sont des services dits marchands parce que le recouvrement de leurs coûts se fait sur les usagers à travers des tarifs, et non sur les contribuables à travers des impôts et taxes, comme c'est le cas le plus souvent, pour la voirie.

Ces services n'en gardent pas moins un caractère public dans pratiquement tous les pays du monde. Ceci pour un ensemble de raisons qui tiennent à la fois au social et à l'économique : rendements croissants qui font du monopole la meilleure solution de gestion et effets externes qui interdisent un fonctionnement entièrement livré à la concurrence et à l'économie de marché.

Le monopole de ces services a donc été confié à des Entreprises de Service Public (E.S.P.) qui doivent, aujourd'hui, concilier sous des contraintes financières de plus en plus fortes, gestion commerciale, d'une part, gestion sociale ou de service public, d'autre part. Après les indépendances, la priorité a, en général été donnée aux critères politiques, sociaux, de services publics et d'aménagement du territoire. Les anciens concessionnaires ont été nationalisés. De grands monopoles étatiques ont alors pu, dans les pays les plus riches et grâce à des financements publics abondants et concessionnels, lancer d'ambitieux politiques de couvertures nationales ayant des

composantes «sociales» marquées.

Aujourd'hui, à l'image de la plupart des banques africaines, l'orgueil des sièges sociaux de certaines entreprises de services publics n'a d'égal que le délabrement de leurs situations financières. La qualité de service n'est pas souvent au rendez-vous et l'ajustement sectoriel est chronique depuis le milieu des années 1980.

La recherche de l'efficacité des services et l'ajustement structurel

Avec des chiffres d'affaires de l'ordre de 7 à 8% du P.I.B., l'eau, l'électricité, le téléphone, les transports urbains ont des poids très lourds dans les économies nationales. Ce sont des secteurs très capitalistiques et gros consommateurs d'équipements importés. Les surinvestissements y ont souvent constitué des palliatifs coûteux aux faibles productivités des personnels et aux carences de gestion. Les services publics urbains marchands ont, par ailleurs, trop souvent constitué des moyens obscurs, mais très importants de redistribution de revenus entre des entreprises payant effectivement leurs services à des tarifs largement supérieurs aux coûts, et certaines entreprises et surtout certains particuliers (aisés ou sociaux) les payant (ou ne les payant pas) à des tarifs très inférieurs aux coûts.

Aujourd'hui, dans le cadre général des ajustements structurels nationaux, la panoplie des mesures négociées entre les E.S.P., les gouvernements et les bailleurs de fonds, en particulier, le ministère de la Coopération et la Caisse centrale de coopération économique, est relativement standardisée. Ces mesures se concentrent essentiellement sur l'aspect gestion d'entreprise du service public :

- réforme institutionnelle, en vue de l'autonomie de gestion la plus large possible vis-à-vis de l'Etat (et, dans certains pays, du personnel), avec une tendance générale vers des statuts de droit privé, y compris du point de vue fiscal;
- contrat-plan (ou contrat-programme ou contrat de performance) définissant les objectifs à atteindre, les relations avec l'Etat, les contraintes de service public à respecter et les obligations et contreparties financières correspondantes ;
- mise en adéquation de l'offre et de la demande solvable, en particulier par des réformes tarifaires permettant le recouvrement des coûts,

la vérité des prix, une meilleure allocation des ressources financières rares et une maîtrise des transferts financiers entre catégories d'usagers ;

- facturations et paiements effectifs de tous les services rendus à tous les usagers, en particulier à l'administration, aux organismes para-étatiques, et aux «personnalités» ou «VIP». Les rendements commerciaux de 85% et les taux de recouvrement de 98% atteints sur les abonnés privés à l'eau potable dans certains pays africains montrent que les performances des pays développés n'y sont pas hors d'atteinte ;

- amélioration de la gestion interne et de la productivité (Plan d'Entreprise), actions et engagements précis de réduction des coûts. Cette démarche pose des problèmes délicats. Malgré toutes les conditionnalités imposées par les bailleurs de fonds à leur financement, les processus de restructuration font l'objet d'une guerre de position étalée sur de longues années. Les résistances passives les plus fortes ne viennent pas toujours des entreprises elles-mêmes, qui sont confrontées aux dures réalités de la gestion quotidienne, mais souvent des Etats, des tutelles et des groupes de pressions internes et externes qui profitent de certains laxismes actuels de la gestion.

Le nécessaire développement du professionnalisme

Sur le long terme, l'amélioration des compétences professionnelles des personnes est le facteur essentiel d'amélioration des performances des S.P.U.M. Or, la culture de leurs personnels a trop souvent été plus axée sur la technique que sur le commercial ou le financier. Les contraintes des tutelles, les statuts des personnels n'ont pas toujours mis l'accent nécessaire sur les compétences de gestionnaires d'entreprise.

L'aide française accentuera dans les prochaines années son appui au développement des qualifications professionnelles :

- en mettant l'accent sur la formation à la gestion commerciale, financière et administrative (gestion des ressources humaines en particulier) et la continuité des Directions Générales ayant acquis les compétences nécessaires ;
- en soutenant un assouplissement des statuts et règles de gestion des personnels, pour

permettre l'ouverture des E.S.P. au marché du travail national et international et le développement d'un esprit d'entreprise et d'équipe ;

- en appuyant les organisations professionnelles régionales du type Union Africaine des Distributions d'Eau (U.A.D.E.) pour en faire des lieux de compétences et de sensibilisation aux impératifs d'amélioration des performances ;

- en favorisant les jumelages et partenariats opérationnels Nord/Sud entre unités de tailles comparables ;

- en insistant sur la composante formation dans les missions des assistants techniques.

Les évolutions institutionnelles et l'intervention croissante des opérateurs spécialisés

Malgré quelques exceptions heureuses et spectaculaires, liées aux qualités personnelles de quelques dirigeants et de leurs équipes, les mesures techniques, financières ou de formation des hommes ne suffisent pas. Elles n'ont pas toujours eu des résultats proportionnels aux financements mis en place, faute de solutions radicales aux problèmes généraux de management et de cadre institutionnel.

Deux mouvements sont amorcés dans ce domaine : soit, comme dans les télécommunications et surtout les transports urbains, les situations techniques et économiques permettent un plus grand recours à la concurrence, soit dans le cas de maintien du monopole (eau, électricité, téléphone de base...), la gestion du service public est concédée à des opérateurs privés spécialisés.

Les «privatisations» en cours ont des contours très variables selon les situations spécifiques. Certaines entreprises publiques ont eu jusqu'ici des résultats suffisamment positifs pour ne pas exiger de réforme institutionnelle urgente. Mais la tendance actuelle est très forte. Les pouvoirs publics nationaux ou locaux seront de moins en moins des «fournisseurs» de services urbains et se concentreront sur un rôle de «soutien» et de «catalyseur». La Côte d'Ivoire est en pointe en ce domaine : l'eau, l'électricité, les transports urbains et bientôt les télécommunications y sont passés ou vont y passer en gestion privée ou d'économie mixte.

Les opérateurs spécialisés français comme CGE, Lyonnaise des eaux, SAUR, EDF, France Télécom, Gestrans (transports urbains) peuvent être ainsi appelés à prendre (ou reprendre) des responsabilités opérationnelles dans un nombre croissant de pays. Mais ces entreprises n'agissent plus, même quand el-



Transports urbains - Port-au-Prince

source : J.M. Maurin

les sont publiques, qu'en fonction d'objectifs commerciaux stricts. Leurs interventions ne sont pas toujours faciles à organiser ; privatisation de la seule gestion (société de gestion) ou également du patrimoine ? Capital à majorité publique ou privée ? Quelles tutelles, quels types de contrats de gestion déléguée (concessions, affermage...) faut-il mettre en place ?

Ces questions ne sont pas simples. Elles exigent le développement d'une tutelle légère mais techniquement compétente et politiquement forte. Une privatisation de la gestion ne peut être fondée sur des financements exclusivement publics. Il est donc nécessaire que les opérateurs spécialisés engagent des capitaux propres comme ils le font en France, en Amérique du Sud ou en Asie et s'apprentent à le faire en Europe de l'Est.

Pour cela, l'aide française et les pays eux-mêmes devront soutenir les opérateurs spécialisés dans la gestion déléguée des Services Publics et qui seraient disposés à engager des capitaux plus importants et à prendre plus de risques :

- en faisant bénéficier ces capitaux des mesures les plus favorables des codes des investissements, au même titre que ceux engagés dans les secteurs productifs concurrentiels, et surtout, en respectant l'autonomie de gestion des exploitants dans la limite imposée par les contraintes de service public ;

- en accordant, pour la France, la garantie du risque politique aux capitaux engagés ;

- en facilitant des implantations locales pérennes de ces opérateurs, en vue de couvrir, en association avec des partenaires locaux, une gamme de prestations allant des services urbains publics traditionnels (y compris l'assainissement et les déchets solides) aux services urbains privés : la gestion d'immeubles,

des centrales de climatisation, des économies d'eau et d'énergie, des radios et télévisions privées, du radio-téléphone... qu'ils exercent déjà dans les pays développés.

Une place plus importante du secteur privé national

En vue d'atténuer la dualité trop contrastée entre gestion «moderne» et gestion «informelle» ou plutôt artisanale, l'implication du secteur privé national doit être soutenue et canalisée. Cette évolution peut prendre divers aspects :

- retrait partiel ou total des E.S.P. paratatiques de certains services urbains où des techniques peu capitalistiques sont possibles et où une concurrence peut s'exercer efficacement : transports publics dans des villes de dimensions modestes, par exemples :

- développement de systèmes complémentaires entre E.S.P. d'une part, entreprises privées et secteur informel, artisanal ou coopératif national d'autre part. Ces dernières peuvent prendre, dans certains cas, la responsabilité de la distribution de détail et des réseaux tertiaires. La revente par franchise de l'eau, de l'électricité, du téléphone, le rabattement sur les grands axes de transport public, la collecte payante des ordures ménagères, qui sont de toute façon déjà une réalité peuvent être, dans certains cas, autorisés et même organisés (exemple des kiosques payants pour l'eau potable, comme à Ouagadougou) ;

- définition de réglementations, fiscalités et contrôles de qualité réalistes pour les entreprises privées de services urbains ;

- entrée de capitaux privés nationaux dans les E.S.P. à côté des opérateurs étrangers

spécialisés et accroissement des financements nationaux (participation des abonnés au premier établissement, banques, assurances, organismes de protection sociale...).

Les Services Publics Marchands, acteurs du développement urbain

Les ajustements structurels en cours ont tendance à polariser l'attention sur l'aspect gestion interne des Entreprises de Services Publics.

Les objectifs de bonne gestion commerciale et financière, aujourd'hui essentiels dans l'intérêt de la collectivité nationale elle-même, ne doivent cependant pas le faire oublier : avec les réseaux d'eau d'électricité, de téléphone, de transport urbain, etc..., c'est l'urbanisme et le développement physique de la ville que l'on modèle.

Les choix des modes de raccordement individuels ou collectifs ont des impacts importants en termes de taux de desserte, de coût financier d'extension ou de densification de la ville, d'aménagement général, de commercialisation et de réussite ou d'échec des programmes de lotissement. Et, a contrario, le type de développement spatial de la ville et de l'habitat impose des contraintes techniques et financières au développement des réseaux d'eau, d'électricité, de transports publics ou de télécommunications. En matière d'urbanisation péri-urbaine, l'intervention la plus efficace se situe à l'amont. La ville doit d'abord croître de façon ordonnée. L'installation immédiate des réseaux n'est pas toujours une priorité compte tenu des contraintes financières. Les E.S.P. planteront ces réseaux par la suite, au fur et à mesure que se dégageront les conditions de leur rentabilisation.

Les responsables de l'urbanisme et de l'habitat, des ministères ou des collectivités locales, sont, en la matière, les premiers concernés. Ils doivent prévenir les désordres, les crises et les surcoûts de l'avenir :

- en veillant à une occupation ordonnée de l'espace et au respect des entreprises publiques, qui permettent aux E.S.P. le moment venu d'étendre leurs services de façon rationnelle et en organisant des dessertes collectives définitives ou temporaires ;
- en créant le cadre réglementaire qui incitera des promoteurs à intervenir. Ces lotisseurs ou aménageurs pourraient ainsi, dans les extensions appelées à se densifier rapidement, financer le développement des réseaux, puis récupérer directement leur coût sur la vente



Borne-fontaine à Antananarivo -

Source : Groupe Huit

des terrains aménagés.

Les relations entre les services d'urbanisme, d'une part, les entreprises de services urbains marchands, d'autre part, doivent, par ailleurs, être améliorées et rééquilibrées. La Coopération française peut jouer un rôle important pour redresser la tendance au dépérissement des autorités nationales ou locales en charge du développement urbain et de l'aménagement du territoire :

- en fournissant aux services d'urbanisme nationaux ou municipaux des assistants techniques de bon niveau capables de couvrir les problèmes d'une large gamme de S.P.U.M. ;
- en consultant et en associant plus systématiquement les services nationaux et municipaux de l'urbanisme au montage, à la négociation et au suivi des projets qu'il financent dans le secteur des S.P.U.M.

Pour une plus grande solidarité entre S.P.U.M. et collectivités locales

A long terme, les collectivités locales devraient, comme dans les pays développés, jouer un rôle primordial dans la tutelle des S.P.U.M. A moyen terme, l'intéressement des collectivités locales à la bonne gestion des

services publics urbains marchands pourrait prendre les principaux aspects suivants :

- place dans les instances de coordination des grands services publics marchands (autorités organisatrices et régulatrices des transports urbains, en particulier) ;
- intéressement à l'augmentation des recettes des S.P.U.M. par des surtaxes spécifiques sur les encaissements, à condition qu'il y ait une stricte cohérence entre la base taxable et l'utilisation des fonds collectés ;
- imputation d'une partie de leurs recettes au financement des équipements collectifs de quartiers : assainissement, parcs de stationnement pour transports en commun, bureaux de poste et boîtes postales de quartier, collecte des ordures ménagères ;
- plus généralement, contractualisation des relations entre les collectivités locales et les S.P.U.M.

Les collectivités locales devraient par contre éviter, dans toute la mesure du possible, les gestions directes de services à caractère industriel ou commercial. Le manque de professionnalisme risquerait de conduire aux mêmes carences que celles constatées au sein des entreprises publiques faisant l'objet des restructurations actuelles.

J.F. Verges, ICEA

Gestion des marchés

Le mode d'exploitation, les problèmes rencontrés et les résultats obtenus sont très voisins dans les deux marchés centraux de Niamey et de Ouagadougou. Ces expériences ainsi que les desiderata des parties prenantes sont pris en compte par la CCCE dans les projets de marchés en cours d'instruction. Il est nécessaire qu'un organisme ait la responsabilité des tâches à accomplir sur le marché : rendre les services attendus par les usagers (gestion technique, hygiène et sécurité), d'une part, percevoir les redevances et organiser, de façon optimale, la fonction commerciale, d'autre part. Quel que soit le statut retenu pour la **structure de gestion**, celle-ci sera d'autant plus efficace que les principes suivants seront respectés :

- elle doit être l'autorité unique et incontestée du marché ;
- elle doit bénéficier de l'autonomie financière et appliquer une gestion de type commercial ;

- toutes les parties concernées par l'activité du marché doivent être représentées à son conseil d'administration.

La gestion technique (entretien, maintenance, hygiène et sécurité) peut être plus ou moins sous-traitée (services de police, premiers secours, blocs sanitaires...) ; le personnel propre de la structure de gestion doit pouvoir assurer le nettoyage et l'entretien courant ainsi que la prévention contre les incendies.

La gestion commerciale sera améliorée par la réunion périodique d'un « comité technique consultatif » composé de représentants des commerçants, des consommateurs et de la structure de gestion. Ce comité permet de régler certains litiges entre commerçants et structure de gestion, d'organiser des manifestations commerciales et de discuter de points d'organisation tels que les horaires d'ouverture ou le niveau des **tarifs des re-**

devances. Ceux-ci constituent la principale pierre d'achoppement de la gestion des marchés de Niamey et de Ouagadougou :

- ils sont contestés par les commerçants, dont la mauvaise volonté nuit à l'équilibre financier de la structure de gestion ;
- ils ne tiennent pas compte des situations de rente (prix unique au m² loué) ; ainsi est-il prévu, à Bobo Dioulasso, de mettre aux enchères le loyer des emplacements commerciaux ;
- ils ne permettent pas d'accéder à la propriété. Le projet de marché central de Parakou prévoit que les boutiques pourront être réalisées en auto-construction ;
- ils ne prennent pas en compte le « droit de place », qui devrait revenir à la municipalité.

P. Deniau,
CCCE

Transports urbains

Les villes, lieux d'échanges privilégiés, ne peuvent fonctionner que grâce à leurs systèmes de transport, dont on regrette souvent la défaillance pour assurer les besoins de déplacements des populations pour aller au travail, à l'école, faire les achats au marché, des démarches administratives, visiter des parents ou amis...

Dans un secteur aux enjeux économiques et sociaux importants (en termes d'emplois offerts, de capital investi, de dépenses des ménages...) la question des formes de transport collectif les plus appropriés a longtemps opposé, particulièrement en Afrique francophone, l'entreprise de service public et l'artisanat informel. Ce débat est dépassé maintenant, puisque les analyses intègrent maintenant la réalité observable, celle d'une complémentarité à gérer de manière à tirer parti des potentialités de chaque forme de transport, accroissant ainsi la capacité d'ensemble face à des besoins dont la croissance rapide est impulsée par le développement urbain.

Le contexte de crise économique, les politiques d'ajustement, le vent de déréglementation-privatisation donnent davantage de poids aux formes artisanales

mais il semble maintenant admis que les entreprises, publiques ou privées, doivent garder un rôle structurant du système des transports collectifs.

On attend ainsi des entreprises d'autobus qu'elles améliorent leurs performances - certaines atteignent déjà une bonne productivité- et qu'elles équilibrent leurs comptes -c'est possible même si c'est à l'opposé de l'expérience des pays développés- moyennant une autonomie de gestion et une contractualisation des rapports avec la tutelle. On attend du transport artisanal qu'il participe à la croissance de l'offre notamment dans les zones périphériques de nouvelle urbanisation et serve d'appoint sans mettre en péril l'équilibre financier du secteur d'entreprise. Cette double composante de l'offre de transport urbain tend à se retrouver sur tous les continents que ce soit en Afrique, en Asie ou en Amérique Latine. Au delà des transports collectifs, toute politique de déplacements urbains impose de considérer les autres modes dont le poids peut être considérable : marche à pieds, deux roues, majoritaires dans la plupart des grandes villes chinoises mais paradoxalement rares en Afrique sauf quelques nota-

bles exceptions avec les deux roues motorisés; et naturellement voiture particulière. Il va de soi que les réseaux de voirie conditionnent l'efficacité de l'ensemble des modes cités.

Encore faut-il connaître l'état des différents paramètres de l'offre et la commande et se doter des systèmes d'informations adaptés pour que puissent être prises des décisions fondées. Il y a trop de cas où les parcs de véhicules sont méconnus, où les données sur le taux d'usage de chaque mode sont fantaisistes, où la mobilité et son évolution sont décrites avec des résultats d'enquête d'il y a 10 ans...

Les conditions de production de tels systèmes d'information sur les transports urbains font l'objet de travaux de gestation, en particulier sur l'Amérique Latine avec REDES. Dans le cas de l'Afrique francophone, ce sera l'un des thèmes du prochain séminaire SITRASS 2 faisant suite à une récente étude menée par l'INRETS avec diverses équipes, en liaison avec la Banque mondiale et appuyée par la Coopération française.

Xavier Godard,
INRETS

La coopération en transports urbains au Brésil

Il est banal de rappeler qu'en trente ans la société brésilienne a basculé, de rurale, elle est devenue urbaine. Aujourd'hui 2/3 des 150 millions de brésiliens vivent dans des villes, dont 12 agglomérations de plus d'un million d'habitants. La croissance annuelle de ces grands centres avoisine ou dépasse 4% par an.

Quand on connaît la complexité des problèmes de transports à Lyon ou Marseille, villes à peine millionnaires d'un pays développé, on mesure mieux les difficultés pour organiser un système de transports urbains dans ces agglomérations confrontées à une croissance rapide et sans réelles ressources financières.

Le secteur des transports urbains est donc aujourd'hui confronté à de sérieux problèmes de différents ordres, parmi lesquelles nous citerons : les faiblesses de l'organisation institutionnelle, l'absence de ressources, les difficultés de planification et de gestion, les problèmes technologiques (trafics justifiant des technologies ferrées sur de nombreux axes, régulation de trafic, lutte contre la pollution).

Dans ce contexte, la coopération franco-brésilienne en transports urbains, engagée depuis près de 15 ans, a plusieurs objectifs :

- assurer une assistance technique auprès des responsables brésiliens et aider à la

formation de ressources humaines (par exemple la gestion du trafic, l'analyse des relations entre collectivités et entreprises de transports, la planification des projets...) ;

- faire connaître les technologies françaises et les adapter à la réalité brésilienne ;
- chercher à promouvoir les échanges en matière de recherches.

Cette coopération a beaucoup évolué au cours de ces quinze années et a pris diverses formes. La première, la plus ancienne, a été la mise à disposition d'experts dans des services du ministère des Transports brésilien. Ces experts ont assuré une assistance technique directe sur des thèmes tels que la gestion de la circulation, la planification, l'organisation institutionnelle et financière des réseaux, une part importante de leur travail étant consacré à la formation.

Parallèlement un important programme de stages et bourses de thèses a permis de former en 15 ans, une centaine de techniciens et une vingtaine de docteurs en transports.

Au cours des années, et pour mieux répondre aux attentes de nos interlocuteurs, la coopération s'est diversifiée et spécialisée, quelques thèmes apparaissent prioritaires aujourd'hui : la réalisation d'axes lourds en sites propres (tramway), la régulation de trafic, les problèmes d'environnement (pol-

lution, nuisance, impacts de projets).

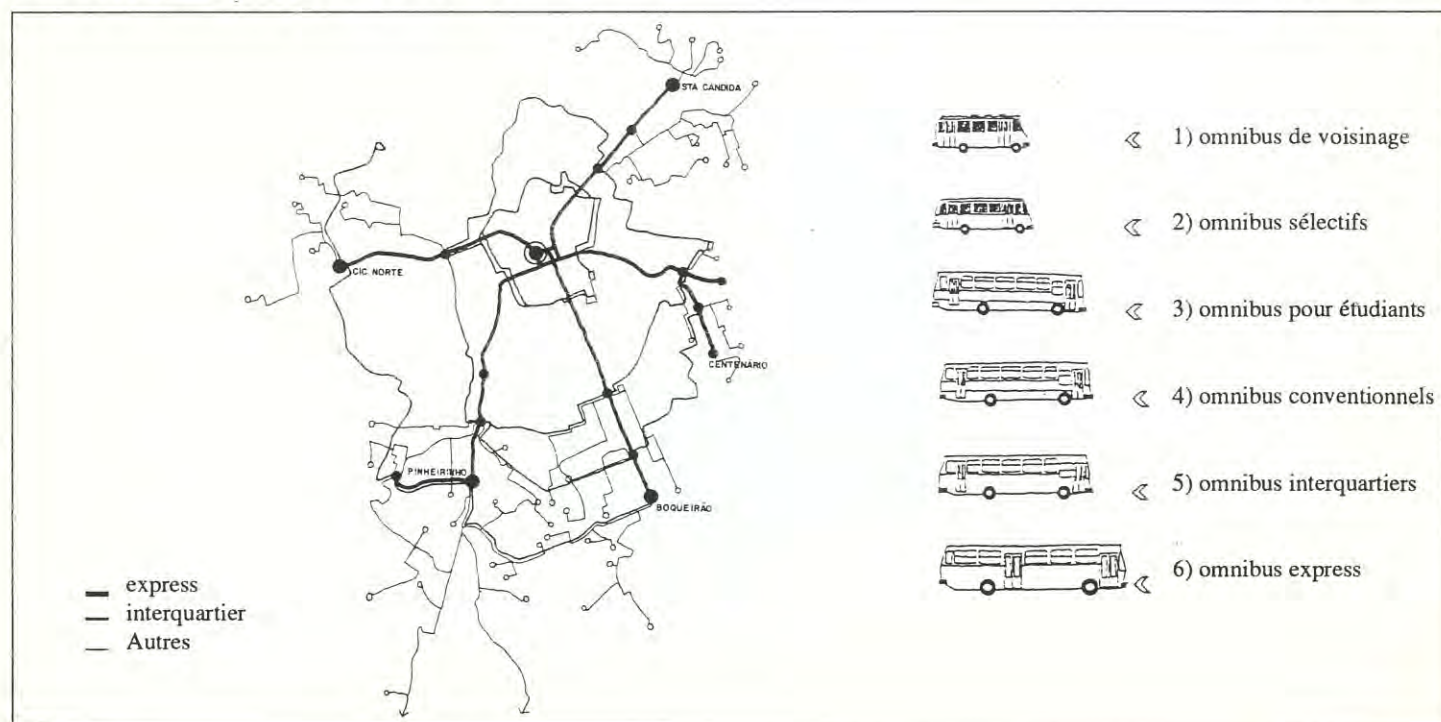
En matière de recherche et développement, on a cherché à appuyer les initiatives d'échanges entre chercheurs et universitaires. On citera par exemple l'aide au développement d'un réseau de chercheurs latino-américains sur le thème des transports et des réseaux urbains, le soutien à un échange inter-universitaire pour la réalisation d'un cours de spécialisation en gestion urbaine. Enfin la coopération décentralisée entre villes a pris de l'importance, sur des thèmes très spécialisés comme la gestion du trafic, la réalisation d'axes lourds ou la gestion des services de transports. C'est ainsi que des protocoles de coopération ont été signés entre Curitiba et Nantes, Porto Alegre et Nancy, Salvador et Grenoble, Rio et Lille. Ces protocoles portent directement sur une assistance technique dans le cadre des projets.

Dans le même temps les stages et séminaires ont été beaucoup plus ciblés sur des thèmes prioritaires pour nos interlocuteurs brésiliens, coopérations bilatérale et décentralisée venant se compléter, dans le cadre d'un programme plus global : celui des réseaux urbains.

**J.P. Garino,
DAEI/MELTE**

Système de transports collectifs urbains à Curitiba -

Source : IAURIF



Nouvelles de la Coopération

■ Stages des coopérants

Programmes portant sur le développement urbain élaborés par les ministères de la Coopération et de l'Équipement :

91.54 - **Les stratégies sectorielles «villes et développement urbain»** -

2-4 septembre 1991 - Paris - IIAP

91.55 - **Le fonctionnement des institutions municipales** -

26-30 août 1991 - Paris - IIAP

91.56 - **L'environnement urbain** -

26-30 août 1991 - Paris - IIAP

91.57 - **La maîtrise d'ouvrage des opérations d'aménagement urbain** -

26-30 août 1991 - Paris - IIAP

Contact : . Sur place auprès des missions françaises de coopération ou

. Bureau de la formation des coopérants ministère de la Coopération et du développement

57 bd des Invalides - 75007 Paris-France

Tél. : (33.1) 47.83.18.40

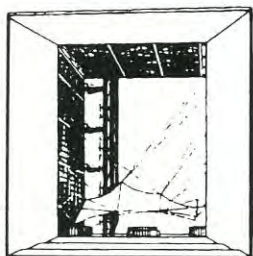
Fax : (33.1) 47.83.18.69

Le centre de documentation et d'information "Villes en développement" emménage à la Défense au niveau 2, Paroi Nord à partir du 8 juillet 1991

contact : Arche de la Défense, 92055 Paris-la-Défense cedex 04 - France

Tél. : (33.1) 40.81.21.22

Fax : (33.1) 40.81.15.99



■ L'association IBISCUS

Système d'information sur les pays en développement

vous fait part de sa nouvelle adresse :

1 bis, rue du Havre - 75008 Paris-France

Tél. : (33.1) 42.94.24.34

Fax : (33.1) 42.94.25.91

■ La Ville et le Génie urbain

L'édition 1990 du Cd-Rom comprend de nouveaux atouts pour votre information: 100.000 références bibliographiques de la banque de données Urbamet parues de 1975 à 1990 sur l'aménagement du territoire, l'aménagement urbain, les collectivités et finances locales, l'habitat et le logement, l'environnement, la protection et les nuisances, les équipements urbains et les transports urbains, sur la France, les pays en développement, l'Europe, les grandes métropoles mondiales. 50.000 références bibliographiques sur le Génie urbain extraites des banques de données Urbamet, EDF-DOC, Pascal, Francis, Télédod.

La technologie du Cd-Rom transforme votre ordinateur personnel en station d'information. Matériel nécessaire: IBM PC/AT ou 100% compatible avec 640 Ko de mémoire, disque dur de 40 Mo, MS DOS 3.0 ou +; écran CGA, EGA ou VGA; lecteur de CD-Rom avec interface PC. Offre exceptionnelle : édition 1990 et mise à jour 1991 (à paraître) : 5060 FF H.T. (6000 FF. TTC)

Contact : *ISTED - CDI -*

Villes en Développement - Arche de la Défense, 92055 Paris-la-Défense cedex 04 - France : Tél. (33.1) 40.81.21.22

■ Journée ADP Association de professionnels "développement urbain et coopération" prévue le 6 septembre 1991 sur le thème "environnement urbain" (le lieu sera précisé ultérieurement).

Contact : *A. Olavarrieta*

210 rue de Vaugirard, 75010 Paris-France

■ UTC (Université de Technologie de Compiègne) organisera en 1992 un stage du 1er mars au 30 novembre sur la gestion technique du milieu urbain. Cette formation s'adresse à des cadres urbains travaillant dans les villes de pays en développement et a pour objectif d'élargir la formation des cadres dans des domaines de base et leur offrir des enseignements plus spécifiques dans des domaines jugés importants. Pour les non francophones ce stage est précédé d'un stage intensif de français.

Contact : *UTC - Cycle GTU*

Max Schaeffer

rue Personne de Roberval - BP 649

60206 Compiègne cedex-France

Tél. : (33) 44..20.99.60 poste 20.25

Fax : (33) 44.86.66.32

Télex : 150110 UNITECH

Séminaire franco-maghrébin «Construire en matériaux locaux. Approches culturelles, réalités économiques»

Un séminaire franco-maghrébin sur la politique de coopération pour le développement des filières d'utilisation des matériaux locaux est prévu.

Il devrait se tenir à Marseille, en même temps que le SICAD (Salon International de la Coopération et de l'Aide au Développement), soit les 15, 16 et 17 octobre 1991.

Il comportera trois phases essentielles de réflexion :

- bilan des recherches et actions déjà faites, analyses des résultats,
- échanges techniques, présentation de savoir-faire et de matériel,
- définition des orientations pour la suite de la coopération.

Cette manifestation, visant à clarifier le sujet, réunira les spécialistes de ces techniques, les responsables Maghrébins et les organismes d'aides bilatérales et multilatérales ⁽¹⁾

Colloque franco-singapourien sur l'aménagement urbain à Singapour le 18 septembre 1991

La Cité-Etat de Singapour, intensifie son rôle de «leadership régional».

Pour permettre aux entreprises françaises de mieux connaître ce marché, l'Ambassade de France à Singapour assistée du Poste d'Expansion Economique et de l'IAURIF, a programmé une journée débat dans le cadre de l'exposition City Trans portant sur le thème de l'aménagement urbain. ⁽²⁾

contact : *DAEI - Sous-Direction des actions internationales*

⁽¹⁾ *M. Pierre Devaux Tél. 40.81.28.15*

⁽²⁾ *M. R.Pagny Tél. 40 81.27.98*

Arche de la Défense - 92055 Paris-La-Défense cedex 04 France

Colloques

22-26 septembre 1991
Cambridge, Massachusetts,
USA

International Conference on Property Taxation and its interaction with Land Policy. La conférence internationale réunira des professionnels du monde entier du secteur foncier et fiscal pour examiner comment la politique et la gestion des impôts fonciers peuvent affecter les modes d'occupation du sol et le prix du sol. Elle sera suivie d'un atelier technique du 27 au 28 septembre 1991.

Contact : *Lincoln Institute of Land Policy - Conference registrar*
26 Trowbridge Street - Cambridge, MA 02138 U.S.A.
Phone : 617/661-3016 - FAX : 617/661-7235

23-27 septembre 1991
Alès - France

XIX Congrès mondial IAHS - Thème habitation du 21ème siècle : Europe 93 comment planifier le futur, innovation architecturale, matériaux de construction, logiciel pour la direction des projets de construction, gestion de la croissance des centres urbains,

Contact : *Professeur Ali BENHASSAINE - Ecole des Mines d'Alès - Dpt Génie-Civil*
6, av. de Clavières - 30107 Alès-cedex - France
Tél. : 33/66.78.53.55 - Fax : 33/66.78.50.34

7-10 avril 1992
Marseille - France

HYDROTOP 92. Colloque scientifique et technique international et exposition professionnelle sur le thème : la ville et l'eau. Suivi de visites techniques qui se dérouleront le 11 avril 1992

Contact : *SAFIM Organisation*
Parc Chanot, BP 2 - 13266 Marseille cedex 08 - France

A lire

Outils de traitement des données urbaines : Logiciels par F. Pelletier.- Paris : Orstom, 1991.- 90 p.

Ce document de travail du réseau ADOC (Amélioration des outils de connaissance pour la gestion urbaine dans les pays en développement) présente les logiciels recensés à ce jour, selon leur vocation : systèmes de traitement d'images, systèmes d'information géographique. Il signale le nom, celui du distributeur et de l'auteur, l'état et le coût ; l'orientation du logiciel et des modules d'application ; l'environnement matériel et logiciel ; les utilisations et les sources d'information.

ORSTOM/Réseau ADOC : 72 route d'Aulnay, 93140 BONDY - France - Document gratuit

Guide de l'aménagement. - Paris STU, 1990. 110 fiches.

Cet outil descriptif des procédures existantes en urbanisme, aménagement et habitat est constitué de fiches précisant les définitions, les conditions de mise en oeuvre et les textes réglementaires des principales procédures ; le point en huit chapitres : planification, action foncière, aménagement au sens opérationnel, autorisations d'occupation du sol, politique de la ville, fiscalité et financement des opérations, conduite d'opération dans le bâtiment, partenaire de la DDE.

Contact : *Service Technique de l'Urbanisme, Arche de la Défense, 92055 Paris-la-Défense cedex 04 France - Prix 150 FF. + frais de port*

Villes et architectures. Essai sur la dimension culturelle du développement. La Cambre, Paris : Karthala, 1991, 241 p.

Coll. Villes et citadins, dirigé par A. Durand-Lasserve et E. Le Bris

A la fin de la décennie 90, près de la moitié de la population des pays en développement vivra dans les villes. Une mobilisation exceptionnelle de moyens et de savoir-faire est nécessaire, à court terme, pour assurer une production considérable de logement et d'équipements, mais également pour conserver et entretenir le patrimoine bâti existant. Réflexion approfondie sur le rôle que joue la culture en tant qu'articulation entre développement et organisation spatiale.

Contact : *Ed. Karthala, 22-24 bd Arago - 75015 Paris-France - Prix 130 FF.*

Institut des Sciences et des Techniques de l'Équipement et de l'Environnement pour le Développement

Centre de documentation et d'information "Villes en développement"

Arche de la Défense, 92055 Paris-la-Défense cédex 04 - Tél. 40.81.21.22

Nom :

Organisme :

Adresse :

Directeur de publication :

A Pasquet, président de l'ISTED

Rédacteur en chef : ADP, X. Crépin

Comité de rédaction : L. Fernique,

D. Gardin, G. Gros, F. Reynaud

Secrétaire de rédaction

et fabrication : Ch. Rebel

Impression : SIRAP

ISSN 1151-1672

Abonnement : 120 FF/4 n° par an