XN-ABP-041-A

CONFERENCE REGIONALE
FINANCEMENT ET GESTION DE L'INFRASTRUCTURE URBAINE
POUR LES ECONOMIES REGIONALES
LOME, TOGO

EXPOSE:

LES SYSTEMES DISPONIBLES POUR LE FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE URBAINE

PRESENTE PAR:
ANTONIA BODNAR
CONSULTANT ICMA
OCTOBRE 1990

PREPARE POUR
L'AGENCE INTERNATIONALE DE DEVELOPPEMENT
USAID

LES SYSTÈMES DISPONIBLES POUR LE FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE URBAINE

I INTRODUCTION

La définition de l'infrastructure peut être comprise au sens large. Néanmoins, alors que les services d'eau, d' assainissement et les réseaux routiers seront toujours considérés inhérents a l'infrastructure, les réseaux électriques, ferroviaires et de télécomunications, ainsi que les installations portuaires, souvent ne le sont pas.

Cet exposé concerne principalement les systèmes de financement dans les pays en voie de développement, défendant une politique d'expansion urbaine. Ce developpement urbain se fera, principalement, au niveau des services d'approvisionnement en eau et d'assainissement.

Dans cette perspective, le développement de l'infrastructure représente le pilier de base pour l'installation d'une politique nationale de l'habitat.

Dans certains pays, la dépense d'infrastructure représente plus de la moitié de l'investissement nécessaire pour le développement de l'habitat des classes les plus defavorisées. C'est la raison pour laquelle, le développement de l'infrastructure relève des responsabilités de la commune, des autorités locales et gouvernementales, étant donné qu'il est pratiquement impossible, pour les plus faibles économiquement, de se procurer les capitaux nécessaires à la construction d'un logement en un evironnement assaini.

I.1 Magnitude du besoin de financement de l'infrastructure

D'après les estimations faites par la Banque Mondiale, d'ici a l'an 2000, environ 40 milliards de dollars par an seraient necessaires pour approvisioner la population mondiale en eau potable et en capacite d'assainissement des eaux usees.

Cela représente le triple de l'investissement actuel, prenant en consideration, le fait que, la couverture des services varie actuellement entre moins de 60% a 78%. En effet en Asie de l'Est y compris le Îles du Pacifique, la demande est satisfaite à moins de 60% tandis que, en ce qui concerne l 'Amerique Latine et les Caraïbes, elle l'est a 78% .

Même si ces estimations manquent de précision, on peut qualifier d'improbiable, la possibilité d'une réalisation des projets d'infrastructure urbaine à l'echelle mondiale.

I.2. Politique de financement pour l'infrastructure

Un objectif plus réaliste serait de mettre en place pour l'an 2000 des systèmes financiers adéquats,et des institutions financièrement autosuffisantes.

Dans ce but, la politique financière devrait prendre en considération les facteurs suivants:

- Les méchanismes choisis pour le financement de l'infrastructure devrait encourager l'épargne et l'investissement à l'intérieur du pays.

- Chaque pays devrait établir des priorités budgétaires. Dans bon nombre de cas, cela impliquera un bon entretien des infrastructures existantes, et un choix de nouveaux investissements, basés sur des solutions qui requièrent peu de capital.

- Malgré l'ecart entre les services rendus et les besoins d'infrastructure, une certaine partie des usagers consomment plus que le necessaire. Généralement cela est encouragé par une politique des prix, maintenus inférieurs au coût. Une politique tarifaire appropriée serait bénéfique,non seulement pour obtenir un juste rendement des ressources employées,mais aussi pour réduire la consomation.

II PRESTATION DES SERVICES D'INFRASTRUCTURE PAR LES POUVOIRS PUBLICS

Historiquement, la prestation des services d'infrastructure a toujours été rendue par des monopoles d'état. Ce système était justifié par l'idée que:

- ces services nécessitaient un investissement initial très important, et que,

- l'extension de ces services pouvait être faite à des coûts marginaux moindre.

Même si dans un marché libre,la création de quelque monopole privé serait possible, la création d'un tel monopole risquerait d'engendrer un déséquilibre dans la répartition des services. En effet au lieu de pourvoir une grande quantité de services à des coûts marginaux, il pourrait être amené à limiter la production de biens pour en augmenter les prix. Il maximiserait ainsi la rentabilité de son investissement, sans toutefois pouvoir assurer une juste répartition des services.

C'est la crainte d'une telle conséquence, qui a justifié le contrôle intégral de l'État sur l'investissement d'infrastructure.

II.1 La théorie du Grand Investissement Initial

L'idée que l'infrastructure nécessite des capitaux importants mérite d'être révisée. Si de petites unités de production, peuvent produire à bon marché, d'autres institutions peuvent alors surgir. Par exemple, des sources communales pourrait être exploitées aussi bien par des entreprises privées que par des associations communales.

Précisons cependant que, dans les cas d'une infrastructure existante, l'exploitation maximale de cette infrastructure serait recommandée.

Plusieurs options sont possibles pour éviter le monopole étatique et obtenir les bénéfices de la libre entreprise:

- Créer des lois et des organismes de contrôle pour l'implantation de monopoles privés.

- Effectuer des appels d'offres dans le secteur privé pour la concession de la gestion d'une entreprise publique. En effet, en admettant que la gestion d'une telle entreprise soit privée, le capital productif relèverait toujours du domaine public. Tant que la concession reste limitée dans le temps, donc révoquable, il est possibe d'obtenir les mêmes bénéfices que dans les marchés libres.

II.2 La théorie des coûts

L' argument principal en faveur de l'existence de monopoles publics, fut que les services devaient être distribués universellement, au-delà de toutes considérations regardant la capacité financière des usagers.

Cependant, dans la plupart des pays en voie de developpement, le coût marginal de l'expansion des systèmes d'eau augmente fortement. Par exemple, les sources qui alimentent les nouvelles extensions à Lima, au Pérou, sont chaque fois plus eloignées. De ce fait, le coût marginal de cette opération, est en excès par rapport au coût moyen pratiqué. Il en va de même d' ailleurs, dans d' autres villes du tiers monde.

Une solution peut être apportée à ce problème par l'application d'une politique de prix croisés, permettant l'extension des services aux économiquement faibles.

La SODECI, nous offre l'exemple d'une telle application. Monopole privé d'approvisionement des eaux qui opère en Côte d'Ivoire, elle instaura une double tarification, ce qui permit de subventioner les usagers ruraux par les usagers urbains, et assurer ainsi une plus large couverture des services.

Malgré tout ces arguments, la contribution du secteur public aux

14

besoins de l'infrastructure reste majeure.

III AUTO-FINANCEMENT PAR LES TARIFICATIONS AUX USAGERS

III.1 Calcul du prix de revient de l'infrastructure.

Un méthode effective de calcul du prix de revient devrait être éllaborée. Celle-ci prendrait en considération les aspects suivants:

a. L' investissement moyen nécessaire, pour augmenter la capacité des services, pour une période déterminée.

b. Le taux d'actualisation pour le calcul du rendement de l'investissement.

c. Le coût marginal des opérations.

Le total de ces trois éléments sera transformé en une unité base de production du service offert.

Les tarifs ainsi éllaborés devraient pouvoir générer des liquidités suffisantes pour couvrir:

- le prix de revient des opérations et de l'entretien.
- le service de dette.
- l'amortissement.
- le recouvrement de l'investissement.
- l'excédent financier.

Le Kénia a adopté ce système de tarification. En effet l'organisme qui pourvoie le système d'apprivisionenent en eau de Nairobi, applique des tarifs basés sur des prix de revient, qui comprennent les trois éléments mentionnés ci-avant (montant de l'investissement moyen, taux d'actualisation, coût marginal). Cela a permis de dégager un bénéfice, réemprunté ensuite par le Conseil Municipal de Nairobi.

Cependant, cette formule peut échouer dans les conditions suivantes:

- Si les tarifs restent impayés par les usagers.

- Si des expansions excessives du système d'infrastructure existant sont entreprises, alors que ces d'infrastructures furent au préalable inadéquatement calculées.

- Si les moyens de mesure de la consomation individuelle sont inéfficaces.

III.2. Les facteurs clefs qui, au sein des institutions, permettent l'administration effective de l'auto-financement.

Pour une administration effective de l'auto-financement

15

l'entreprise doit avoir:

- L'assurance que les montants tarifaires peuvent être fixés à des niveaux optimum, et, peuvent être réajustés par rapport au taux d'inflation.

- La flexibilité en ce qui concerne l'application de tarifs en fonction du prix de revient.

- La possibilité d'accumuler des bénéfices pour financer de nouveaux investissements.

En général, les institutions autonomes, que ce soit au niveau national ou local, jouissent de ces libertés. En voici des exemples: les systèmes d'approvisionement en eau de La Corée (Seul), de la Colombie (Bogota), de l'Inde (Bombay), de la Tunisie (Tunis) et de la Côte d'Ivoire (Abidjan).

III. 3. Les contrats d'exécution

Les contrats entre les pouvoirs publics et les entreprises privées doivent être explicites.

Un exemple de ce type de contrat, est celui qui lie la compagnie d'approvisionement en eau et d'assainissement du Zaïre (REGIDESØ) avec le gouvernement de ce pays .

Le contrat- programme contient des obligations réciproques en ce qui concerne les prix et les investissements. Par exemple, il permet l'application d'un accroissement de 3% sur les tarifs moyens, avec indexation. Cela permettera à REGIDESØ de réaliser 7% de bénéfice sur cet investissement. De même que, en 5 ans, REGIDESO réussira à augmenter la couverture d'approvisionement en eau de 62% a 70% . Cette augmentation de services sera financée a 40% par l'auto-financement. Simultanément, le gouvernement réduira ses arriérés.

IV FINANCEMENT PAR LA PLUS- VALUE

L'augmentation des prix des terrains urbains, est un phenomène bien documenté, particulièrement dans les pays en voie de developpement, et represente une source d'enrichissement pour les propriétaires.

Par exemple, à Santa Cruz, en Bolivie, la population à augmenté plus de 10% par an, pendant ces 15 dernières années. Les terrains urbanisés valent actuellement de 10 à 15 fois le prix initial. Ces prix sont dictés, non seulement par le coût d'urbanisation des terrains, mais aussi, tout simplement, par le manque d'offre en matière de terrains urbanisés.

Grâce à l'impôt sur la plus-value, il est possible d'élaborer une stratégie de developpement de nouvelles zones urbaines, financé par l'auto-financement.

16'

L'impôt sur la plus value, est une charge fiscale imposée aux propriétaires de terrains, et, destiné à favoriser le developpement de l'infrastructure.

Cet impot est généralement suffisant pour couvrir le prix de revient de l'infrastructure. L'affectation de ces coûts, s'effectue en proportion à la plus- value qu'obtiendraient les proprietaires, grâce à l'agmentation du prix des terrains urbanisés.

Cette méthode de taxation fut utilisée en Colombie et au Panama, et s'appliqua principalement au financement des systèmes d'assainissement urbains, et au développement du réseau routier.

Le recouvrement de cet impôt est parfois difficile, surtout en ce qui concerne les propriétaires aux revenus les moins élevés. Il s'avère parfois, que pour payer la plus-value, un propriétaire n'a d'autre alternative que la vente de sa propriété.

Néanmoins quelques problèmes existent dans la mise en place de ce type d'impôt, comme par exemple:

- Nécessite d'une bonne méthode d'analyse des couts-avantages afin de pouvoir estimer le valeur probable des terrains urbanisés.

- Nécessité d'un bon cadastre, afin de pouvoir identifier les propriétaires.

- Nécessité d'une bonne base de données, qui soit régulièrement mise à jour, pour le suivi des augmentations des terrains urbanisés.

IV AMÉNAGEMENT DES TERRAINS

Une variante du système précédent peut être la mise en valeur des terrains. A cette mise en valeur peuvent participer les administrations locales, ou d'autres entités publiques aussi bien que des groupes privés.

Le participants au développement de l'infrastucture recoivent, en gise de paiement, des terrains ameliorés. Pour les autorités gouvernamentales, la vente de ces terrains ameliorés peut générer des revenus qui s'ajoutent aux capitaux investis . Ces revenus permettront d'établir un fond de roulement pour continuer à financer l'infrastructure.

Ce système fut utilisé en Corée, pour la reconstruction des infrastructures après la Guerre de Coréo.

V- LES EMPRUNTS POUR LES INVESTISSEMENTS D'INFRASTRUCTURE

V. 1. Les emprunts Nationaux

En principe, les emprunts sont destinés à compléter les ressources générées par la tarification aux usagers, et par les autres systèmes d'imposition. Ils ont l'avantage d'accélérer et d'étaler l'investissement pendant la durée de remboursement de la dette. Le remboursement de cette dette devrait être couvert par les recettes tarifaires, et par des recettes provenant de fonds publics.

Aux États-Unis les gouvernements locaux, et les entreprises d'infrastructure, empruntent sur les marchés financiers à des taux compétitifs. En Europe et au Japon cela se fait à travers des institutions ad-hoc financées par des fonds publics.

Quand l'opération est une réussite, emprunter sur les marchés de capitaux a pour effet d'améliorer la distribution de l'épargne dans l'économie d'un pays. Néanmoins, parfois le scepticisme du public l'emporte. Dans ce cas, ne sont placés que de faibles montants. Il est alors difficile, voir impossible, pour les petites localités ou pour les municipalités à faibles revenus, d'accéder à l'emprunt.

Naturellement, les opérations boursières ne sont pas sans risques; et le cas le plus récent de faillite municipale fut bien celui de la ville de Rio de Janeiro en 1988 , qui se termina par un défaut de paiement, de 200 millions de dollars, des emprunts pour l'infrastructure.

En revanche, l' utilisation de fond publics permet, l'accès à un pool de ressources, emprunté en général à des taux inférieurs au marché. Par contre, la mauvaise affectation de ces ressources, déclenche des effets négatifs, qui se répercutent dans toute l'économie.

V. 2 L'Intermédiation Financière: les Fonds Municipaux de developpement

La forme d'intermédiation financière la plus répandue dans les pays en voie de developpement, est representée par les "Fonds de Developpement Municipaux". (FDM).

Ces fonds spéciaux furent établis par une intervention du secteur public, afin d'octroyer des emprunts aux gouvernements municipaux, ou à des entreprises qui financaient l'infrastucture. Quelques fois ces emprunts furent accompagnés d'une assitance technique, et même éventuellement de donations.

Les FDM opèrent à travers des structures institutionnelles différentes, telles que les ministères, les banques de developpement, les administrations etc.. Leur but principal est de placer, avec l'aide gouvernamentale, des ressources publiques ou privées, qui permettent de financer ensuite, des projets d'infrastructure au niveau local.

Les ressources des FMDs proviennent principalement du secteur

public ou d'intermédiaires privés, tels que des fonds d'assurance, de retraite, etc..Les FMDs sont aussi emprunteurs à des organismes internationaux. les prêts sont accordés à des taux inférieurs à ceux du marché.

Parfois des tensions se mani^estent en ce qui concerne les plafonds de crédit à octroyer à chaque municipalité. Dans ce cas, différentes modalités sont adoptes par les FDMs:

- Prêter à toutes municipalités au même taux.
- Accorder des subventions aux municipalités les plus pauvres.
- Établir des taux d'intérêts proportionels aux risques.

Souvent des exigences d'éfficacite dans la gestion municipale aussi bien que dans la gestion de l'infrastructure, sont requises par les FDMs. Au Brésil, en Inde et aux Philippines, ces exigences incluent des projections d'investissements à long terme. Les prêts ainsi accordés, sont accompagnés parfois, de demandes de mise à jour de la base d'imposition et du recouvrement de d'impôt.

Mais la question de fond reste, à savoir, le montant des subventions que les FDMs peuvent octroyer. Parfois les subventions peuvent etre basés sur une politique d'amélioration de l'habitat. C'est le cas par exemple de l'Administration de Developpement Metropolitaine de Calcutta, qui pourvoie des subventions proportionnelles à l'assainissement des taudis.

V.2. Les Emprunts Internationaux

Les projets d'infrastructures d'habitat, financés par les emprunts internationaux, ne contiennent pas plus de 50% de materiaux importés . Ces materiaux doivent etre payés en devises.

Cuand les ressources destinées à couvrir le montant total d'un projet, sont empruntées à l'étranger, l'excédent de devises , est remis en circulation à travers les Banques Centrales. Il serait préférable d'emprunter sur les marchés internationaux le strict montant de devises necessaires pour la realisation d'un projet, et laisser les ressources internes financer le reste.

VI FINANCEMENT DES GOUVERNEMNT LOCAUX

VI.1. La decentralisation

Dans les pays en voie de developpement il existe actuellement un grand mouvement vers la decentralisation. Cela a favorisé, la plupart du temps, une augmentation des ressouces et plus de libertés politique au niveau local. Même si la decentralisation n'augmente pas les ressources en soi, elle favorise des mesures qui permettent un accroissement des revenus locaux, ansi que des affectations spécifiques aux dépenses d'infrastructure.

19

Un exemple de décentralisation fut celui de la Colombie avec toutes les implications politiques et économiques. Désormais, l'électorat local choisit son maire, et le maire a la capacité de déterminer l' impôt foncier de 4 a 12 millièmes.

La décentralisation fiscale fut complétée par une redistribution locales des recouvrements de taxes nationales sur les ventes. Cette redistribution entre 30% en1986 a 50% 1992, doit obligatoirement être utilisée pour les investissements d'infrastructre.

VI. 2.Compensations Fiscales

L'une des fonctions du Gouvernement Central est de diminuer les inégalités de ressources au niveau local, par une compensation en revenus issus des recettes de l'impôt national.

La taxe à la valeur ajoutée, ou toute autre impôt, pourvu qu'il soit une bonne base d'imposition, augmentant avec l'inflation, et les activités économiques du pays, permet en général une équitable distribution fiscale.

Par exemple en Colombie et au Bresil, les petites villes recoivent, du gouvernement central, plus de revenus per capita, que les grandes villes. Dans d'autres pays, d'autres formules sont appliquées. Néanmoins l'objectif doit être que, la portion de revenus distrubués par le gouvernement central soit inversenment proportionel, au montant des revenus locaux.

VI LE RÔLE DU SECTEUR PRIVÉ DANS L'APPROVISIONEMENT D'INFRASTRUCTURE

En ce qui concerne les populations à haut-revenus l'infrastructure est souvent installée par les promoteurs privés. Son coût est alors inclus dans le prix des terrains ou des logements.

Pour les classes les plus defavorisées, les services sont rarement fournis par l'état. On voit naitre alors des entreprises informelles qui opèrent le plus souvent sans aucun standards de production. Un exemple illustrant ce problème peut être celui des "ventes" d'eau faites dans des conditions peu higiéniques, qui sont affectuées par ce secteur informel. Cette pratique est très répandue en Amérique du Sud et en Amérique Centrale.

Néanmoins, les communautés peuvent s'organiser, et former des associations. Au Honduras, une association a été formée pour s'approvisonner en eau, et se procurer les revêtements de route. Ceci a été réalisé, en empruntant des fonds dans des banques commerciales, au taux du marché, et en applicant des tarifs suffisants qui permettent le remboursements de ces emprunts.

Les exemples abondent. De nombreuses communautés ont contracté des emprunts dans les secteurs privés, afin de résoudre les problèmes d'approvisionenment en eau, etc.

VIII PROTECTION DES PAUVRES Pour terminer, rappelons que, même si jusqu'ici il fut racommandé que l'infrastructure soit financée, à la base, par les tarifications aux usagers, ainsi que par les impôts, un changement doit néanmoins se faire progressivement.En effet les installations d'infrastructure existantes ont été réalisées à des prix subventionnés par les recettes fiscales, et ont en général, profité davantage aux classes moyennes et dirigentes.

Un réajustement de tarification doit être fait pour tous les usagers, quels qu'ils soit, sinon il est évident que les tarifs les plus élevés seront appliqués aux nouveaux arrivés, qui sont presque toujours les plus pauvres.

BIBLIOGRAPHIE

Financing Urban Infrastructure in less developed countries
by Gerge E. Peterson, August 1990, USAID Office of Housing and
Urban Progams.

Urban Infrastructure: Pilot Studies and Development Strategy,
George E. Peterson, G. Thomas Kingsley, Sara Wines, July 1986
USAID Office of Housing and Urban Progams.

CONFERENCE REGIONALE

SUR

LE FINANCEMENT ET LA GESTION DES INFRASTRUCTURES

POUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE LOCAL

LOME, TOGO

1er - 4 OCTOBRE 1990

LISTE DES PARTICIPANTS

NOM ET PRENOM(S)	FONCTION	ADRESSE
GAGNON JACQUES	DIRECTEUR GENERAL VILLE DE LENNOXVILLE	150 QUEEN TEL:(819)569-93-88 CANADA
HUOT JACQUES	VICE-PRESIDENT, CITIBANK	COTE D'IVOIRE
KONE IDRISSA	SOUS-DIRECTEUR DES BUDGETS ET PROGRAMMES, DIRECTION DES COLLECTIVITES LOCALES, MINISTERE DE L'INTERIEUR	01 BP 5255 ABIDJAN 01 TEL: 21-36-99 COTE D'IVOIRE
TOURE TENIN	MEMBRE CABINET DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS, DE LA CONSTRUCTION ET DE L'URBANISME	14 BP 160 ABIDJAN 14 TEL: 22-75-87 COTE D'IVOIRE
TRAORE BAKARI	CHEF DE CABINET MAIRIE D'ADJAME	01 BP 1942 ABIDJAN 01 TEL: 43-04-12 B: 22-34-45 COTE D'IVOIRE
GELU CHRISTIAN	CHEF DU BUREAU DU FINANCEMENT DE L'URBANISATION ET DE LA FISCALITE, DIRECTION DE L'ARCHITECTURE ET DE L'URBANISME, MINISTERE DE D'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER	ARCHE DE LA DEFENSE 922055 PARIS LA DEFENSE CEDEX 04 TEL: 40-81-92-21 FRANCE

NOM ET PRENOM(S)	FONCTION	ADRESSE
BARRY MAMADOU LAMO	DIRECTEUR ADMINISTRATIF ET FINANCIER, CHAMBRE DE COMMERCE D'INDUSTRIE ET D'AGRICULTURE DE GUINEE	BP 545 CONAKRY TEL: 44-44-95 GUINEE
BAYO SEKOU	DIRECTEUR DE DIVISIONS, MINISTERE DU PLAN ET DE LA COOPERATION INTERNATIONALE	TEL: 44-33-70 POSTE: 348 GUINEE
CHALOUB MAMOUD	DIRECTEUR GENERAL, BATCO BATCO ENGINEERING	BP 744 BIS TEL: 46-49-72 GUINEE
KABA DIAKA MADY	DIRECTEUR DE DIVISION URBANISME OPERATIONNEL, MINISTERE DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT	BP 846 CONAKRY TEL: 46-41-40 GUINEE
DAOU HAMACIRE	INGENIEUR, USAID	BP 34 BAMAKO TEL: 22-36-02 MALI
KONATE GAOUSSOU ABDOUL-CADRE	ARCHITECTE, USAID	BP 317 BAMAKO TEL: 22-60-81 MALI
TRAORE SEYDOU	DIRECTEUR-ADJOINT DE L'URBANISME ET DE LA CONSTRUCTION	BP 7813 BAMAKO TEL: 22-35-67 MALI
NAKANO ABOUBACAR	MAIRE DE LA VILLE DE DOSSO, MINISTERE DE L'INTERIEUR	MAIRIE DE DOSSO TEL 650294 NIGER
RABIOU NAZIFI	TECHNICIEN GENIE-RURAL CAISSE DE PRETS AUX COLLECTIVITES TERRITOIRIALES	BP 730 NIAMEY TEL: 72-34-12 NIGER
BADIANE ALIOUNE	CONSEILLER TECHNIQUE DU MAIRE DE DAKAR	BP 186 DAKAR TEL: 22-88-09 SENEGAL
CORREA ALINE	SPECIALISTE DES PROGRAMMES URBAINS, USAID/RHUDO/SENEGAL	TEL: 24-18-16 SENEGAL
DIACK ALIOUNE	CONSEILLER TECHNIQUE, BANQUE DE L'HABITAT DU SENEGAL	BP 229 DAKAR TEL: 23-10-04

NOM ET PRENOM(S)	FONCTION	ADRESSE
DIAWARA ALASSANE	ECONOMISTE CHARGE D'OPERATIONS BANQUE MONDIALE	2 PLACE DE L'INDEPENDANCE TEL: 23-36-30 SENEGAL
FALL MADIODIO	DIRECTEUR, EXXEL INTERNATIONAL S.A.	55, AVENUE ALBERT SARRANT TEL : 21-56-84 SENEGAL
GUEYE MAMADOU	CHEF DU SERVICE DU CREDIT COMMUNAL, BANQUE DE L'HABITAT DU SENEGAL	BD GENERAL DE GAULLE, DAKAR TEL: 23-10-04 SENEGAL
MBAYE IBRAHIMA	ARCHITECTE, BUREAU D'ETUDE BATIR	5 PLACE DE L'INDEPENDANCE DAKAR TEL: 22-96-29 SENEGAL
NDIAYE SAIHOU	DIRECTEUR DES BOURSES ET DE LA FORMATION, COMMUNAUTE URBAINE DE DAKAR	CUD TEL: 22-85-90 SENEGAL
NIANG M'BACKE	ARCHITECTE, AGENCE MBN D'ARCHITECTURE ET RECHERCHE	103, AV. ANDRE PEYTAVIN, DAKAR TEL: 21-61-39 SENEGAL
TOURE KEBA	DIRECTEUR DES COLLECTIVITES LOCALES, MINISTERE DE L'INTERIEUR	VILLA J 74 PATTES D'NE BUILDERS TEL: 22-55-58 SENEGAL
WADE MAGATTE	DIRECTEUR GENERAL AGETIP PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE DU SENEGAL	PB 143 DAKAR TEL: 21-69-48 SENEGAL
ADEWUSSI GBADEGESIN	DIRECTEUR REGIONAL DU PLAN ET DU DEVELOPPEMENT, REGION DES PLATEAUX, ATAKPAME, MINISTERE DE PLAN ET DES MINES	BP 270 ATAKPAME TEL: 40-00-77 TOGO
AMEDOME MIN-DIANEY KOFFI	JURISTE, SPECIALISTE EN GESTION DES COLLECTIVITES LOCALES, CHARGE D'ETUDES, MAIRIE DE LOME	MAIRIE CENTRALE DE LOME TEL: 21-26-20 TOGO

25

NOM ET PRENOM(S)	FONCTION	ADRESSE
ATI-ATCHA TCHA GOUNI	DIRECTEUR REGIONAL DU PLAN ET DU DEVELOPPEMENT, REGION DES SAVANES, DAPAONG	BP 1667 LOME TEL: 21-50-10 TOGO
AFOUTOU KWADZOGAN FAFAVA	MAIRE D'ATAKPAME MINISTERE DE L'INTERIEUR ET LA SECURITE	BP 60 ATAKPAME TEL: 40-00-18 TOGO
AGBOZOUHOUE YAWO	INGENIEUR GENIE RURAL MINISTERE DE L'INTERIEUR ET SECURITE	BP 360 KARA TEL: 60-62-48 TOGO
AZIAHA YAWO ATADE	DIRECTEUR DE LA PLANIFICATION REGIONALE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, MINISTERE DU PLAN ET DES MINES	BP 1667 LOME TEL: 21-41-68 TOGO
D'ALMEIDA AYITE-FILY	SOUS-DIRECTEUR DES OPERATIONS BANQUE MONDIALE	TEL: 21-55-69 TOGO
DAMBA KODJO	DIRECTEUR ADJOINT, SATOM	BP 35 LOME TEL: 21-45-88 TOGO
DOVI-AKUE ABOSSE	DIRECTEUR, SOTOEMA	BP 3597 LOME TEL: 21-32-97 TOGO
KANYI AKOUETE SEH	DIRECTEUR REGIONAL DU PLAN ET DU DEVELOPPEMENT, REGION MARITIME, MINISTERE DU PLAN ET DES MINES	BP 40 TSEVIE TEL:30-41-18 TOGO
KEDAGNI SEDEGNAN	DIRECTEUR REGIONAL DU PLAN ET DU DEVELOPPEMENT, REGION CENTRALE, SOKODE, MINISTERE DU PLAN ET DES MINES	BP 105 SOKODE TEL: 50-01-31 TOGO
MABLE ANANI DENYO	INGENIEUR ECONOMISTE DES TRAVAUX PUBLICS, DIRECTION GENERALE DES TRAVAUX PUBLICS, MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES POSTES ET TELECOMMUNICATIONS	BP 12346 LOME TEL: 21-11-01 TOGO
MAGBENGA BISSARI	ECONOMISTE, PNUD	BP 911 LOME TOGO
NYADZAWO KOSSIVI EYELEWE	CHEF DIVISION GESTION FINANCIERE EXTERNE, DIRECTION DU FINANCEMENT, MINISTERE DU PLAN ET DES MINES	BP 1667 LOME TEL 21-50-10 TOGO

NOM ET PRENOM(S)	FONCTION	ADRESSE
OSSEYI KODZO	DIRECTEUR GENERAL ADJOINT, BANQUE TOGOLAISE POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE	TEL: 21-46-41 TOGO
SADE KOFF	DIRECTEUR GENERAL DES TRAVAUX PUBLICS, MINISTERE DE D'EQUIPEMENT ET DES POSTES ET TELECOMMUNICATIONS	BP 335 LOME TEL: 21-20-27 TOGO
SAMIRE TCHEIN	DIRECTEUR REGIONAL DU PLAN ET DU DEVELOPPEMENT, MINISTERE DU PLAN ET DES MINES	BP 104 KARA TEL 60-61-94 TOGO
SANKAREDSA TADAMPO	MAIRE DE DAPAONG MINISTERE DE L'INTERIEUR ET DE LA SECURITE	TEL: 70-81-69 TOGO
WILSON VIGNON	SOTOEMA	BP 3597 LOME TOGO
WOMITWO MAWULWWOE	CHARGE DE PROGRAMME, PNUD	BP 911 LOME TEL: 21-25-10 TOGO
YACOUBOU-BOUKARI	DIRECTEUR GENERAL ADJOINT, UNION TOGOLAISE DE BANQUE	BP 359 LOME TEL: 21-64-11 TOGO
BODNAR ANTONIA	CONSULTANTE, ICMA	USA TEL:(202)9666465

SOUS LE HAUT PATRONAGE

DU MINISTRE DU PLAN ET DES MINES DU TOGO

LE MINISTERE DU PLAN ET DES MINES,

LE MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

ORGANISENT AVEC

L'AGENCE POUR LE DEVELOPPEMENT INTERNATIONAL DES ETATS-UNIS/TOGO

ET

LE BUREAU REGIONAL DE L'HABITAT ET DU DEVELOPPEMENT URBAIN (RHUDO)

UNE CONFERENCE REGIONALE

SUR

LE FINANCEMENT ET LA GESTION DES INFRASTRUCTURES

POUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE LOCAL

LOME, TOGO

IER - 4 OCTOBRE 1990

P R O G R A M M E

LUNDI 1er OCTOBRE

8H30 INSCRIPTION DES PARTICIPANTS

9H00 CEREMONIE D'OUVERTURE

M. le Maire de Lomé
M. le Représentant de l'USAID/Togo
M. le Directeur de RHUDO/WCA, Côte D'Ivoire
M. l'Ambassadeur des Etats-Unis au Togo
M. le Représentant du Ministre du Plan et des Mines - Togo
M. le Ministre de l'Equipement et des Postes et Télécommunications - Togo

Définition des grandes lignes de la politique togolaise en matière d'aménagement du territoire et de financement d'infrastructures

M. Souleymane GADO, Ministre de l'Equipement et des Postes et Télécommunications - Togo

10H30 PAUSE CAFE

11H00 Les relations entre les investissements des infrastructures locales et la croissance économique locale

M. Christian GELU, Chef du Bureau du Financement de l'Urbanisation et de la Fiscalité, Ministère de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer - France

12H30 DEJEUNER LIBRE

14H30 Les différents systèmes de financement des infrastructures

Mme ANTONIA BODNAR, Consultante

15H30 PAUSE CAFE

16H00 Débat en panel autour de la problématique des infrastructures

Animateur : M. Mawulawoe WOMITSO, PNUD/Togo

M. Souleymane GADO, Ministre de l'Equipement et des Postes et Télécommunications - Togo
M. YENTCHABRE, Attaché du Ministre du Plan et des Mines - Togo
M. Abossé DOVI AKUE, Directeur SOTOEMA - Togo
M. Patrick CANEL, Banque Mondiale/Washington
M. Stephen GIDDINGS, Directeur RHUDO/WCA
M. Christian GELU

17H00 Débat général en séance plénière

MARDI 2 OCTOBRE

THEME : LA PARTICIPATION DU SECTEUR PRIVE AU FINANCEMENT ET A LA GESTION DES INFRASTRUCTURES

8H30 Comment peuvent intervenir les banques dans le financement des infrastructures

Table ronde

M. Jacques HUOT, Vice-Président, CITIBANK, Côte d'Ivoire
M. OSSEYI, Directeur Général Adjoint, Banque Togolaise pour le Commerce et l'Industrie
M. YACOUBOU-BOUKARI, Directeur Général Adjoint, Union Togolaise de Banque

10H00 PAUSE CAFE

10H30 Etude de cas No. 1 :
Infrastructures financées et gérées par un groupe d'intérêts privés

Mme ANTONIA BODNAR, Consultante

11H30 La gestion et l'entretien des infrastructures par les entreprises privées et la notion de rentabilité

M. Abossé DOVI-AKUE, Directeur SOTOEMA - Togo
M. Kadjo DAMBA, Directeur-Adjoint, SATOM - Togo

12H30 DEJEUNER LIBRE

14H30 Travaux en ateliers

16H30 PAUSE CAFE

17H00 Présentation des travaux en séance plénière

MERCREDI 3 OCTOBRE

THEME : LA PARTICIPATION DES COLLECTIVITES LOCALES AU FINANCEMENT ET A LA GESTION DES INFRASTRUCTURES

9H00 Etude de cas No. 2 :
L'action du crédit communal au Sénégal en faveur des équipements

CHEIKH SEYDI, Banque de l'Habitat du Sénégal

10H00 PAUSE CAFE

10H30 Etude de cas No. 3 :
Infrastructures financées et gérées par une collectivité locale

M. Jacques GAGNON, Directeur Général de Lennoxville - Canada

11H30 Etude de cas No. 4 :
Les micro-projets de développement d'infrastructures en milieu rural et urbain dans le cadre du programme de développement local et participatif au Togo

M. Yawo Atadé AZIAHA, Directeur de la Planification Régionale et de l'Amémagement du Territoire, Ministère du Plan et des Mines - Togo

12H30 DEJEUNER LIBRE

14H30 Travaux en ateliers

16H30 PAUSE CAFE

17H00 Présentation des travaux en séance plénière

JEUDI 4 OCTOBRE

THEME : LA POLITIQUE DES INFRASTRUCTURES DANS LE CADRE DE LA DECENTRALISATION

8H30 Le rôle et les possibilités d'un maire dans la participation communautaire à la gestion des infrastructures urbaines

M. Lassina DEMBELE, Maire d'Adjamé - Côte d'Ivoire

9H30 La planification des équipements dans le budget annuel : le système du plan triennal en Côte d'Ivoire

M. KONE, Sous-Directeur du Budget, Direction des Collectivités Locales - Côte d'Ivoire

10H30 PAUSE CAFE

11H00 Travaux en groupes nationaux pour l'élaboration des plans d'action

12H30 DEJEUNER LIBRE

14H30 Elaboration des plans d'action (suite)

16H00 Présentation des plans d'action nationaux en séance plénière

16H30 Le rôle des organisations internationales dans la promotion du développement local

M. Stephen GIDDINGS, Directeur de RHUDO/WCA

17H00 CLOTURE DE LA CONFERENCE

1. Synthèse des travaux
   Rapport général
   Compte rendu de l'évaluation de la conférence

2. Cérémonie de clôture

18H00 FIN DE LA CONFERENCE