

**PRINCIPALES SOCIÉTÉS MEXICAINES
DE CONSTRUCTION ENGAGÉES
DANS LE PROGRAMME DES
CONCESSIONS DES AUTOROUTES**

- ☐ Grupo ICA
- ☐ Tribasa
- ☐ Pycsa
- ☐ Protexa

En décembre 1993, le Secrétariat aux communications et au transport (SCT) a annoncé neuf nouveaux projets d'autoroutes qui nécessiteront un investissement total de 684 millions de dollars U.S. Les nouvelles concessions devraient garantir aux utilisateurs de ces autoroutes des tarifs plus faibles et cela contribuera à modifier le système actuel de concession utilisé pour rémunérer les entreprises de construction

— *El Financiero International*.

RÉSULTATS

Après cinq ans de fonctionnement, les analyses des résultats du programme des concessions sont mitigées. Plus de 3 000 km d'autoroutes ont été construits depuis 1988, mais les investisseurs constatent que la circulation sur ces routes n'est pas aussi élevée qu'espérée. Les chauffeurs empruntent d'autres routes afin de ne pas avoir à payer des tarifs de péage élevés (par exemple l'allée simple entre Mexico et Acapulco par autoroute coûte 77 dollars U.S.). Les entreprises de construction ne recouvrent pas leurs investissements aussi rapidement que prévu et les périodes de concession sont prolongées à titre de compensation.

Un nombre limité d'entreprises ont pris part à ce programme. Il s'agit, pour l'essentiel, des plus grandes entreprises de construction qui disposent des ressources et des capacités nécessaires pour entreprendre des projets de cette ampleur. Dans certains cas, des consortiums d'entreprises de taille moyenne ont réussi à emporter des marchés. Les entreprises qui ont participé à ce programme ont souvent eu à subir d'importants dépassements de coûts qui ont accru la dette des exploitants du secteur privé (le tronçon d'autoroutes de 400 km entre Mexico et Acapulco a été terminé au coût de 1 milliard de dollars U.S., soit le double des prévisions).

Un des problèmes encourus par ces projets a été leur financement. Alors que les taux d'intérêt mexicains dépassent les 30 pour cent par année, les propriétaires de concessions sont obligés de chercher à obtenir leur financement à l'étranger. Le manque d'expérience qu'ils ont des marchés financiers internationaux est souvent cité comme un problème.

Le gouvernement a réagi à ces difficultés en envisageant la prolongation de la durée des concessions des 10 à 12 ans qu'elles étaient au départ jusqu'à des périodes pouvant atteindre 30 ans.

LES LEÇONS DE CETTE EXPÉRIENCE

Les retombées de l'expérience des autoroutes font apparaître des possibilités pour les entreprises canadiennes :

- On examine attentivement les méthodes traditionnelles de construction. Les constructeurs, qui doivent maintenant assurer l'entretien des routes pendant des périodes de concessions prolongées, cherchent à disposer de nouvelles techniques de construction qui peuvent réduire leurs coûts d'exploitation à long terme.
- Les institutions financières mexicaines ont redéfini leurs besoins pour le financement de ces programmes. Ces projets doivent maintenant être bien définis et disposer d'une bonne structure financière, deux domaines dans lesquels les entreprises mexicaines de construction n'ont pas brillé par le passé.

LES SOUMISSIONS POUR LES PROJETS DE CONSTRUCTION D'AUTOROUTES

L'attribution de concessions d'autoroutes se fait au moyen d'appels d'offres publics (voir section 10). Ces appels d'offres sont publiés dans les principaux journaux nationaux et les soumissionnaires intéressés reçoivent les spécifications de nature générale du projet. Étant donné l'ampleur des investissements, les propositions doivent être accompagnées de lettres de garantie d'une institution financière apportant son soutien financier pour les phases de construction et de concession du projet.

