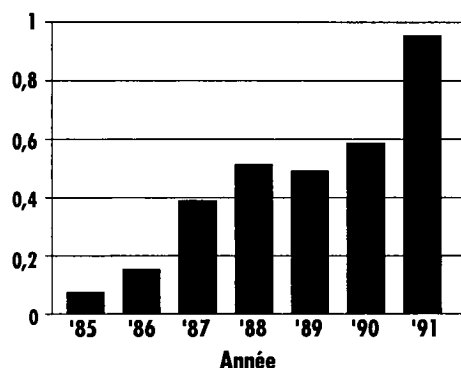


3. POSSIBILITÉS SECTORIELLES — ROUTES ET AUTOROUTES

Fig. 3.1
INVESTISSEMENT PUBLIC EN CONSTRUCTION
DE ROUTES
(MILLIARDS DE \$ U.S.)



Source : Institut national de statistiques, de géographie et d'information (INEGI)

Un des secteurs les plus actifs du développement des infrastructures au Mexique est celui de la construction des autoroutes. Le gouvernement fédéral a adopté, en 1989, un programme pour construire 15 000 km de nouvelles autoroutes à quatre voies d'ici l'an 2000. Dans une première phase, il a proposé 40 projets pour améliorer les autoroutes actuelles et pour construire environ 7 000 km de routes à péage. À ce jour, plus de 3 000 km d'autoroutes ont été construits et environ 2 000 sont en cours de construction.

Les investissements publics en construction d'autoroutes, en 1991, avaient grimpé à 3 milliards de nouveaux pesos (1 milliard de dollars U.S.), ce qui représente près de 10 p. 100 de toutes les dépenses en constructions publiques. En plus du financement public, le secteur privé a pris en charge une part très importante de la construction des autoroutes au moyen du *Programa Nacional de Carreteras de Cuota Concesionadas* — le programme de concession des autoroutes. On estime que, depuis l'entrée en vigueur de ce programme, les investissements en routes déjà construites et ceux en routes en cours de construction ont dépassé les 10 milliards de dollars U.S. Le plus gros de ce montant a été financé par les constructeurs qui, en retour, disposent de concessions à court terme.

LE PROGRAMME DE CONCESSION DES AUTOROUTES

Le développement des concessions routières à péage a été le premier exemple de privatisation des projets de construction publique mexicains. Afin de financer la construction des autoroutes, le gouvernement a créé un modèle du type construction-exploitation-transfert (CET). Dans le cadre de ce programme de concession, l'investisseur, qui est le plus souvent une grande société de construction, finance et construit la route, en conserve la propriété pendant une période allant de 10 à 12 ans et récupère sa mise en fonds en installant un péage. À la fin de la période de concession, la propriété de l'autoroute est transférée à l'état. Le gouvernement garantit à l'investisseur le rendement sur son investissement en termes de revenu prévu en fonction de la circulation sur une période de temps donné. Si la circulation est inférieure à celle prévue, la période de péage est prolongée pour compenser; si par contre le volume de circulation dépasse les attentes, la période est raccourcie et le gouvernement prend possession du tronçon plus tôt.

On a jugé que la privatisation du système d'autoroutes était un élément important pour plusieurs raisons :

- Elle a permis au gouvernement de moderniser son système d'autoroutes à une époque où les budgets de travaux publics étaient réduits.
- Ces projets de construction constituent une des clés de voûte du programme de renouvellement des infrastructures du gouvernement. On estime que le transport routier est essentiel pour attirer de nouveaux investisseurs industriels qui auront besoin d'un système de transport sûr, rapide et efficace en termes de coûts.
- Comme il s'agit là de la première application du concept de la privatisation à des infrastructures, et c'est même la toute première en Amérique latine, elle est apparue comme une des mesures les plus importantes de l'initiative du gouvernement et servira de modèle pour les projets à venir de concessions lancés tant par le gouvernement que par les institutions financières.

