

**XXIIe CONGRÈS MONDIAL DE LA ROUTE
DURBAN 2003**

RAPPORT NATIONAL DE CUBA

**SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE
TS5**

***L'accès à la mobilité :
un service social de base***

Rédacteur principal:
Lic. Fidel Delgado
Telf: (53 7) 881 89 21
E-mail: epot3@ceniai.inf.cu

Co-rédacteurs :
Prof. Dr. Eng Luis Pérez Cid
Eng Abel Martínez
Prof. Dr. Eng. Luis Serrano Rodríguez

République de **CUBA**

CONTENU

RESUME

1. Introduction

2.- Consultation Publique

3.- Transfert de Technologie

4.- Evaluation Économique de Projets

RESUME

Depuis 1959, au Cuba on a construit environ 42 00 km de routes rurales, plus de ce qui est quatre du réseau routier rural existant durant cette année (10.100 km). Cette infrastructure routière a été visant à garantir le développement sociale et économique des zones rurales, améliorer la qualité de vie de la population et diminuer les différences entre le champ et la ville et l'exode de la population rurale vers les villes.

Au Cuba on n'utilise pas la Consultation Publique comme méthode pour définir quels projets d'infrastructure routière doivent être construits dans le pays, bien que ces derniers doivent être appuyés sur les plans d'élaboration économique, principalement ces qui sont touristiques, agricoles et industriels. Pour l'élaboration de ces plans on prend en considération les demandes de la population et des organismes de l'État, les nécessités déterminées au moyen d'études intégrales et les prévisions de possibles éventualités, entre autres.

Une des voies pour maintenir, mettre à jour et développer le niveau technique atteint au Cuba dans ce secteur est le transfert de technologie, qui a été au niveau de gouvernement, d'organisation, groupe et personnes, ce pourquoi on a considéré entre ses conditions générales l'utilité, la politique de transfert, la nécessité, la possibilité de succès, la matière à transférer et son adaptation aux conditions du pays.

Le Centre National de Voirie (CNV), appartenant au Ministère du Transport de Cuba, a confectionné durant l'année 2001 une procédure ou un guide méthodologique pour effectuer les études économiques (coût- bénéfice) des infrastructures routières, lequel est actuellement utilisé au niveau national. Cela a permis d'obtenir, à travers les indicateurs économiques plus utilisés, la variante la plus efficace du point de vue du projet individuel, ainsi que d'élaborer des listes de priorités quant à l'exécution nouvelles routes et de reconstruction de ces qui sont existantes, et par conséquent les budgets peuvent être utilisés d'une manière plus rationnelle et efficace.

1. Introduction

Depuis 1959, année du triomphe de la Révolution cubaine, jusqu'à 1990, a début d'une crise économique grave en raison de la disparition du socialisme dans les pays de l'Europe de l'Est, au Cuba on a construit quelque 42 000 km de routes rurales, plus de ce qui est quatre du réseau routière rural existant durant cette année (10.100 km).

De cette longueur de routes construites, une importante partie (9.354 km) a été exécutée dans les zones montagneuses et la Ciénaga de Zapata (22.430 km²) dans le but d'éliminer l'isolement séculaire de la population qui habite ces zones (728.000 habitants), en garantissant son accès à la mobilité.

Cette infrastructure routière incluse dans le programme connu comme "Plan Turquino - Manatí" a été visant à garantir le développement sociale et économique des zones rurales plus isolées dans la lutte du pays contre la pauvreté, pour améliorer la qualité de vie de la population et diminuer les différences entre le champ et la ville et l'exode de la population rurale vers les villes, en fournissant à cette population l'accès à l'éducation, la santé, les communications, l'électricité, eau potable, etc.

Ce Plan a rendu propice, entre autres :

- L'incrément de la production du café, bois, miel d'abeille, industrie minière (nickel, cuivre, etc.) et un développement naissante du tourisme, dans l'ordre économique.
- L'existence actuellement de 2331 écoles entre primaires et secondaires, de 1091 cabinet médecins, 1840 médecins et une mortalité infantile de 7.6 par mille nés vivants, ainsi que plus de 70 salles de vidéo pour la dissémination de la population, entre les indicateurs atteints dans le développement sociale.
- Le service de transport public (Transport de montagne) qui déplace environ 25 millions de passagers par an, en dépit des difficultés avec le mauvais état et la pénurie de moyens de transport, mal état des voies et les limitations avec des combustibles, est autre contribution à l'accès à la mobilité.

2.- Consultation Publique

Au Cuba on n'utilise pas la Consultation Publique comme méthode pour définir quels Projets d'Infrastructure Routière doivent être construits dans le pays.

Ici, les Projets d'Infrastructure Routière doivent être approuvés par les plans d'élaboration économiques du pays, qui sont fondamentalement :

- touristiques
- agricoles
- industriels

Pour l'élaboration des plans économiques et sociaux on part fondamentalement des demandes de la population et des organismes de l'Etat, des nécessités déterminées au moyen d'études intégrales et des prévisions de possibles éventualités, entre autres.

Pour chaque Projet d'Infrastructure Routière, après analysées les propositions de microlocalisation, dans l'étape que nous appelons Conception Conceptuelle, on consulte les entités et les organismes de l'État, tant celles insérées avec l'oeuvre comme celles touchées par sa construction pour connaître les conditions que doit remplir le Projet en fonction de ses intérêts et de nécessités.

Toute cette information est analysée, rend compatible et concilie dans le but d'obtenir une oeuvre qu'offre le service par tous attendu.

Postérieurement, dans la phase préalable à la construction on sollicite les autorisations et les licences (Licence Environnementale, analyse de vulnérabilité, autorisation d'exécution d'oeuvres, etc.), qui est quand on analysera les conceptions et il est approuvé ou rejeté son exécution.

3.- Transfert de Technologie

Au Cuba le transfert de technologie a été au niveau de gouvernement, d'organisation, groupe et personnes, toujours considérant entre ses conditions générales : l'utilité, la politique de transfert, la nécessité, la possibilité de succès, la matière à transférer et son adaptation aux conditions du pays.

À travers une étude effectuée durant l'année 2000 pour le secteur des routes on a pu établir les nécessités de transfert de technologie, les matières à transférer et identifié les procédures pour ces transferts.

Actuellement les voies qui sont employées au Cuba pour mener à bien le transfert de technologie et pour disposer de la connaissance de techniques nécessaires dans le pays sont les suivantes :

- Intégration à des institutions internationales, entre elles :
 - ◆ membre du AIPCR et avec représentation dans la majorité de ses Comités Techniques
 - ◆ membre fondateur du Réseau Mondial d'Échange (RME)
 - ◆ membre du Programme Latino-américain de la Documentation Internationale de Recherche du Transport (DIRT)
- Correspondance et échange d'information avec des centres de recherches et de développement d'autres pays, soulignant les relations existantes avec tous les Centres de Transfert de Technologie patronnés par le AIPCR;
- Abonnement à des publications techniques;
- Mise en oeuvre et/ou assistance à cours, à conférences et à réunions de spécialistes tant au niveau national comme international;
- Consultations des Bases et des Banques de Données en format électronique, tant off-line comme on-line à travers Internet et cédéroms ;

Développement de notre Centre d'Information Technique existante, obtenant fournir durant les dernières années les suivantes quantités de services d'information :

<u>Année</u>	<u>National</u>	<u>Etranger</u>
2000	521	33
2001	1037	327
2002 (jusque Juin)	827	428

Cuba- Rapport national ST5

- Mise en oeuvre d'un Système Automatisé de Bases de Données, disposant actuellement 60.000 registres bibliographiques;
- Début d'un projet pour l'établissement d'un Centre d'Information Digitale. À l'heure actuelle on a déjà une Base de Données avec 8.000 documents à texte complet en format digital et services des demandes, recherches et réponses s'offrent en format digital à travers le courrier électronique, et par conséquent sa couverture géographique est mondiale;
- Édition et publication périodique de sept différents Bulletins Électroniques sur divers sujets;
- Création et élaboration du Réseau National d'Information sur les Routes (RNIR). Il comprend actuellement les 14 provinces du pays, dans chacune des quels on a désigné un représentant ;
- Création et élaboration de deux Centres de Transfert de Technologie, affectés au Ministère de la Construction et au Ministère du Transport, respectivement.

4.- Evaluation Économique de Projets

Jusqu'à à moitié des années 90, des organismes du Ministère du Transport (MITRANS) et du Ministère de la Construction (MICONS), liées à l'activité investisseur et du projet de routes, exécutaient des études économiques isolées dans les cas où l'ampleur de l'investissement requérait un traitement spécial.

À partir de la date indiquée précédemment, le Ministère de l'Économie et la Planification (MEP), organisme chargé de la planification et contrôle des investissements du pays, commence à exiger comme condition indispensable des organismes investisseurs liés aux financement des infrastructures routières, la présentation d'études économiques (coût- bénéfice) où on démontre pleinement le rendement économique des nouvelles routes à construire et la reconstruction de ces qui sont existantes.

Avec vue à uniformiser des critères et augmenter la qualité de l'information le Centre National de Voirie (CNV) du MITRANS, organisme recteur de la voirie dans le pays, a confectionné durant l'année 2001, une procédure ou un guide méthodologique pour effectuer les études économiques (coût- bénéfice).

Cuba- Rapport national ST5

Cette procédure a été élaborée considérant le meilleur de l'expérience acquise par le pays durant les dernières années, et les formulaires et les paramètres utilisés par d'autres pays ont été adaptés à ce qui sont conditionnelles du pays.

En outre, on a élaboré une procédure complémentaire pour le calcul des capacités et niveaux de service, ce qui a permis de fortifier encore plus la méthodologie.

La procédure, après avoir été soumis à un processus d'analyse, évaluation et essai, est actuellement utilisée par le Centre National de Voirie au niveau national.

L'exigence des études économiques par le MEP et la mise en oeuvre de la procédure indiquée précédemment a permis d'obtenir, à travers les indicateurs économiques plus utilisés (valeur mise à jour nette, relation coût-bénéfice, taux interne de retour, période de récupération du capital, etc.), la variante la plus efficace du point de vue du projet individuel, ainsi qu'élaborer des listes de priorités quant à l'exécution de nouvelles routes et reconstruction de ces qui sont existantes, ce qui apporte des bénéfices significatifs aux organismes investisseurs, en pouvant utiliser ses budgets d'une manière plus rationnelle et efficace.

Bien qu'avec la construction et l'amélioration des routes on puisse obtenir plusieurs types de bénéfices, pour le cas de Cuba qui ne dispose pas de moyens et de base statistique adéquate, on considère seulement trois types de bénéfices qui signifient la réduction de:

1. les coûts d'opération des véhicules.
2. le temps de parcours.
3. les accidents de transit.

Quand les conditions économiques du pays amélioreront on prévoit des études qui permettent d'adapter les paramètres précédents, ainsi que mettre au point d'autres bénéfices actuellement non considérés dans la procédure.