

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

RAPPORT NATIONAL DU MEXIQUE

**SÉANCE D'ORIENTATION STRATÉGIQUE
TS5**

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

Résumé

Ce texte présente des actions entreprises par le Gouvernement du Mexique mises en oeuvre par le Ministère des Communications et des Transports afin d'assurer l'accessibilité aux populations les plus démunies aux services de base grâce à l'intégration d'un réseau d'infrastructures performant, sûr et durable.

L'un des objectifs majeurs du Gouvernement mexicain est la croissance sans oublier de maintenir l'égalité d'opportunités entre les régions, les entreprises, les ménages et les personnes. Ceci ne sera atteint que si les communautés rurales sont reliées aux communications et ont accès aux services de base leur apportant un meilleur niveau de vie.

Pour ce faire, divers programmes, stratégies, mécanismes de financement et méthodes d'évaluation des investissements ont été mis en place afin assurer la construction, l'entretien et la modernisation du réseau routier.

Le Gouvernement mexicain ne néglige pas l'accessibilité des personnes handicapées et entreprend plusieurs actions dans le domaine des transports en vue d'éliminer les barrières physiques et permettre ainsi aux personnes handicapées d'accéder librement aux différents modes de transports.

Pour atteindre les objectifs ci-dessus, un accroissement du transfert de technologie et nécessaire, ainsi que plus de formation des professionnels des routes et pour ce faire, un programme de Centres de Transfert de Technologie a été mis en place dans chaque état fédéré du pays.

ANTECEDENTS

MOBILITE

Le Mexique est un pays de contrastes aussi bien sur le plan de son environnement naturel que sur celui de son développement.

Pourtant, il renferme des régions très développées, dont l'économie et les infrastructures sont de haut niveau, comparables à celles d'autres pays développés. Cependant, on trouve des sous-régions non développées où l'insuffisance du réseau de transport rend difficile l'accessibilité aux équipements et à la mobilité.

Les populations de ces régions ont à pâtir de dessertes et de modes de transport non appropriés et chers. Une restriction aux transports inhibe le développement économique et social et contribue à la pauvreté.

Le ministère des communications et des transports mexicain pense qu'une bonne desserte permet d'encourager les activités économiques ainsi qu'une amélioration du social, qui conduiront à des modes de transport plus performants – un cercle vertueux réduisant la pauvreté et permettant de meilleurs niveaux de vie aux plus démunis dans la campagne. L'accessibilité des habitants des zones rurales à une meilleure mobilité passe par l'amélioration de modes de transport et d'infrastructures ainsi que des prix et de la qualité des services.

Les contraintes budgétaires et l'insuffisance de moyens financiers ne permettent pas au gouvernement de satisfaire les besoins des populations rurales en transports. Les investissements en matière de transports nécessitent d'une approche intégrée afin de produire des bénéfices économiques et sociaux. Ils ne doivent pas viser que l'extension du réseau routier, ils doivent tenir aussi compte des petites routes, chemins et sentiers de terre ainsi que des transports privés et payants pour permettre aux populations rurales de bénéficier de services tels que l'éducation, la santé, les finances, les marchés, les opportunités d'obtenir des revenus et de développer des activités sociales, politiques et communautaires.

Si l'utilisation des modes de transport est inhibée par le niveau des prix au Mexique, l'absence d'une demande concentrée, l'orographie et les difficultés sociales et politiques entravent la création de services moins chers et plus performants. L'amélioration de la mobilité rurale en vue de réduire la pauvreté passe par l'alliage d'une infrastructure adaptée des transports et d'une meilleure qualité des services à des prix abordables.

Des actions complémentaires doivent accompagner la promotion des transports dans les zones rurales afin de développer une infrastructure bien communiquée, d'encourager l'utilisation des offres des transporteurs et des technologies, de créer des marchés dans les zones rurales et d'avoir des terminus bien adaptés. La mobilité des zones rurales dépend d'une bonne infrastructure routière (routes, chemins, ponts) ainsi que de services de bonne qualité à des faibles prix.

INTRODUCTION

Dans le cadre du Plan National de Développement 2001-2006, les objectifs posés de la politique économique du Gouvernement sont :

- Croissance avec Qualité dans l'économie.
- Croissance soutenue et dynamique qui permette de créer des emplois, d'abattre la pauvreté et d'ouvrir un espace aux entrepreneurs, ainsi que
- Croissance avec une avancée en matière d'égalité d'opportunités entre les régions, les entreprises et les foyers afin de compter sur les recours suffisants pour combattre les retards et financer des projets d'inclusion au développement.

Comme part du Programme sectoriel de communications et des Transports, ce même Plan National de Développement a établi pour la période 2001-2006 les priorités suivantes, en matière d'infrastructures et de transport routier :

- La Conservation des Routes Fédérales
- La Construction, amplification et modernisation du réseau fédéral.
- L'Encouragement à la construction de routes, d'autoroutes payantes ainsi que
- Les chemins d'alimentation et ruraux.

Parmi les objectifs généraux, il convient de mentionner le projet d'intégrer un réseau d'infrastructure de transports efficace, sûr et respectueux de l'environnement qui puisse garantir l'accessibilité aux services de base aux hommes et aux femmes du pays.

Au Mexique, la densité routière (longueur de routes par km² de territoire) est relativement basse : jusque vers la fin de l'année 2000, le réseau routier national avait une longueur totale de 333 mille 247 Km, dont 106 mille 571 correspondent à des routes gratuites, 5 mille 933 à des autoroutes payantes, 160 mille 185 à des chemins ruraux et d'alimentation et 60 mille 557 à des chemins de terre, qui font que notre pays a une densité de 0,14, considérée comme relativement basse si on la compare avec d'autres pays et ce, même si sur la période 1995-2000, 10371 Km de chemins ont été construits et modernisés, il reste encore fort à faire étant donné que l'objectif consiste à amplifier la surface couverte et l'accessibilité de l'infrastructure routière pour toute la population.

SITUATION DU RÉSEAU RURAL AU MEXIQUE

En accord avec le XII Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 2000, la population du Mexique atteint les 97 millions 483 mille 412 habitants, dont 75 % est urbaine et 25 % est rurale, ce qui représente une population de 24 millions 723 mille 590 habitants.

Il est observé que dans certains états comme ceux de Oaxaca, du Chiapas et d'Hidalgo, la population rurale représente un pourcentage supérieur, pour atteindre respectivement : 55,5%, 54,3% et 50,7%. Si l'on va à l'autre extrême, certains états présentent une moindre proportion de population rurale en relation avec le nombre total d'habitants de cette même entité comme c'est le cas dans les états de Nuevo León avec 6,6%, de la Basse Californie avec 8% et de Coahuila avec 10 %.

En ce qui concerne la répartition de la population par type et taille de localité, on compte un total de 199 369 localités dans tout le pays ; la proportion de petites localités étant très élevée : 98,5% du total national de localités correspond à des villages de moins de 2500 habitants, dans lesquels sont incluses les localités rurales.

Ce qui vient d'être mentionné signifie que la population rurale nationale, qui ne représente pourtant que 25 % de la population totale nationale, vit dans 98,5 % du nombre des localités qui existent dans le pays, situation qui souligne une forte dispersion de la population rurale.

C'est pour cela que de plus importants recours du gouvernement fédéral sont nécessaires afin de soutenir les gouvernements d'états pour ce qui est de la construction, de la modernisation de la reconstruction et de la conservation des chemins ruraux et d'alimentation, pour la population rurale dispose de chemins transitables qui lui assure une accessibilité aux services de base et lui fournissent un plus grand confort.

Bien que les investissements destinés à des chemins ne soient récupérables du point de vue économique, les chemins respectent leur fonction sociale qui est une fonction de transport et de communication.

À l'intérieur du réseau routier, les chemins ruraux et d'alimentation représentent un actif de grande importance régionale et locale, puisque à travers eux, la communication permanente entre les centres de population et la production dans le milieu rural, l'accessibilité à la santé et à l'instruction ainsi qu'à de plus grandes opportunités de travail et de développement général pour de nombreux groupes de population sont autant de réalités qui ont été rendus possibles comme des satisfactions élémentaires à l'amélioration de leur qualité de vie.

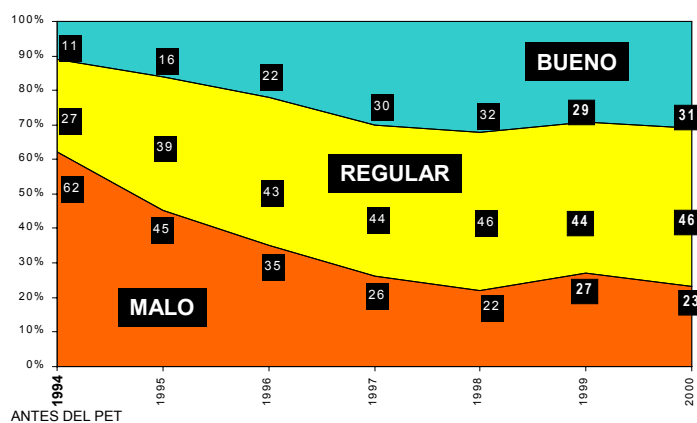
Ainsi, les actions du gouvernement fédéral destinées à fournir les moyens de communication dont le pays a besoin, ont eu pour résultat la croissance lente du réseau rural et d'alimentation, ainsi que l'amélioration de son état physique, comme il est mentionné dans les Tableaux 1 et 2 et dans le Graphique 1.

Tableaux 1 et 2.- Croissance du Réseau Rural et d'Alimentation.

ANNÉE	RÉSEAU RURAL	KILOMETRES CONSTRUITS DANS L'ANNÉE	TAUX DE CROISSANCE DANS L'ANNÉE (%)
1995	151 942	591	0,4
1996	153 531	1589	1,0
1997	153 584	53	0,1
1998	157 463	3879	2,5
1999	157 721	258	0,2
2000	160 185	2464	1,6

ANNÉE	RÉSEAU D'ALIMENTATION (KM)	KILOMETRES CONSTRUITS DANS L'ANNÉE	TAUX DE CROISSANCE DANS L'ANNÉE (%)
1995	56 901	839	1,5
1996	59 258	2357	4,1
1997	60 984	1726	2,9
1998	61 872	888	1,5
1999	62 344	472	0,8
2000	64 706	2362	3,8

Graphique 1.- Évolution de l'état physique du réseau rural.



Au Mexique, actuellement, le réseau de chemins ruraux a une longueur de 161 764,5 kilomètres, dont 113 814,9 sont à la charge des gouvernements d'états, 4315,2 à la charge du gouvernement fédéral et 43 634,4 à la charge d'une importante variété de dépendances, organismes et entreprises publiques et privées ; ce réseau représente 48 pourcent du réseau routier national.

Pour ce qui est du réseau d'alimentation, la longueur totale est de 65 446,4 kilomètres, qui sont à la charge des gouvernements d'états et représentent 20 % du réseau routier national.

CRITÈRES D'INVESTISSEMENT DANS LE RÉSEAU ROUTIER AU MEXIQUE

Actuellement, le système routier du Mexique compte plus de 333 000 kilomètres de long, dont 106 571 Km appartiennent à des routes gratuites de juridiction fédérale et d'état, 5798 Km correspondent à des routes payantes et le kilométrage restant correspond à des chemins ruraux et à des chemins de terre. C'est à travers ce système que se fait le transit de 98 % des passagers et 80 % du transport de charge qui effectuent des trajets entre les villes sur le territoire national ; ce qui explique l'importance du système routier pour la nation.

Les priorités d'investissement au Mexique en matière d'infrastructure routière comprennent :

- La conservation du réseau fédéral de routes. Les recours sont destinés à favoriser une opération économique, efficace et sûre des véhicules.
- La construction, l'agrandissement et la modernisation du réseau fédéral. Les recours sont destinés à achever la modernisation de 14 voies. À travers ces actions, l'objectif recherché est d'assurer une communication efficace entre les principales villes, ports maritimes, passages frontaliers et centres de production et de distribution situés sur tout le territoire.
- Autoroutes payantes. Les moyens sont destinés à consolider leur fonctionnement, à homogénéiser leurs conditions de services, l'expansion et l'extension tant en surface couverte qu'en type et qualité de services.
- Les chemins ruraux et d'alimentation : les efforts se focalisent sur la consolidation de la décentralisation des moyens et des responsabilités, ainsi que dans l'octroi aux états et aux municipalités d'un soutien qui leur permette de conserver leurs réseaux en bon état physique et d'offrir des services chaque fois plus efficaces.

Dans le domaine des chemins ruraux et d'alimentation, le tableau suivant présente les paramètres qui sont retenus pour donner priorité et répartir les moyens aux Etats Fédérés :

Critères d'assignation de moyens dans le réseau rural et d'alimentation :

Programmes	Paramètres	Responsables de la réalisation
Programme de Travail Temporaire	Niveau de pauvreté Topographie Longueur du réseau Précipitations pluviales	Ministère de la Communication et des Transports
Décentralisation	Tronçon 33 Critères différents pour S'occuper des réseaux	Gouvernements d'états et municipaux
Modernisation et Construction	Complément aux programmes D'états et municipaux Niveau de pauvreté Chantiers en oeuvre et Chantiers de développement régional Population indigène Topographie Densité du réseau Densité de la population	Ministère de la Communication et des Transports

Le Programme de Travail temporaire a été créé en 1995 en raison de la crise économique que traversait le pays, dans le but de modérer la pauvreté parmi les familles du milieu rural au moyen d'emplois de faible productivité. Pour ce qui est du Ministère de la Communication et des Transports, ce programme s'est vu se prolonger pour la conservation et la reconstruction des chemins ruraux avec une utilisation intensive de main d'oeuvre.

Méthodes d'évaluation et de priorité à l'investissement de routes au Mexique

Depuis plusieurs années, le Mexique a développé des systèmes de gestion en vue de l'amélioration des infrastructures routières. Aujourd'hui, la Direction générale pour l'entretien routier (DGCC en espagnol) met en oeuvre le Système de Développement et de Gestion – HDM-4 }à la place de SISTER (Système de simulation de stratégies d'entretien routier). HDM-4 est un logiciel qui explore les choix en matière d'investissements dans les infrastructures de transport routier.

- Ces choix comprennent :
- Développement des routes
- Amélioration des routes existantes
- Entretien des routes existantes
- Introduction de nouvelles technologies de transport
- Introduction de nouvelles formes de gestion et de financement des routes.

Cela permettra aux gestionnaires mexicains du réseau routier de voir quelles sont les possibilités d'un développement rentable et d'une modernisation de leur système routier afin de bénéficier les communautés desservies.

HDM-4 permettra :

- D'évaluer l'impact économique et environnemental des choix ;
- D'envisager de nouveaux chantiers de développement, d'entretien et de mise en état comme éventuels choix ;
- D'envisager des chantiers sur un seul tronçon de la route, ou un grand réseau de liaisons (plusieurs tronçons) ou quelques tronçons de route }a l'intérieur d'un sous-réseau. ;
- De prévoir les modifications futures au niveau des aspects critiques de la performance du réseau routier, qui touche la performance des investissements :
 - le taux de trafic et sa composition
 - la dégradation de l'état des routes
 - les effets des travaux sur les conditions des routes
 - les effets des travaux et des conditions sur les utilisateurs des routes, au niveau de la performance de leurs moyens de transport et des prix, sur transporteurs en termes de retards et de coûts, des taux d'accidents, etc.
 - les effets des chantiers sur les émissions des véhicules.
- Une mise au point de la précision des prévisions par les analystes concernant un pays, une région géographique ou une agglomération par le biais de modèles de prévision adaptés aux expériences locales.

Le nouveau HDM-4 est un système puissant d'analyse de la gestion routière et des choix de financement. Le système peut être appliqué dans le domaine de :

- la gestion routière
- la programmation des travaux routiers
- l'estimation des besoins en financement
- l'allocation budgétaire
- la prévision de la performance du réseau routier
- l'évaluation du projet
- l'étude de l'impact des politiques
- la gamme d'applications particulières

Le HDM-4 est conçu pour satisfaire le large éventail de besoins des agences routières, des institutions internationales de financement, des consultants et des organisations de recherche par des outils spécifiques développés aux fins des fonctions de gestion suivantes :

- Planning des stratégies
- Calendrier des chantiers
- Préparation des projets
- Recherche et études des politiques

Pour l'instant, la mise en oeuvre de HDM-4 au Mexique se trouve à sa première phase, celle du recueil de l'information sur les caractéristiques quantitatives et physiques des routes, tel que l'Indice International de Rugosité, déflexion, fissuration, géométrie de la route, types de surfaces, etc....

Dans ce système d'outils d'aide à la décision, déjà opérationnel, ces informations sont traitées systématiquement afin de permettre au SCT d'obtenir les éléments utiles à l'allocation de moyens et des arguments clairs au niveau des moyens économiques et techniques, ayant déjà fait leurs preuves, à mettre en oeuvre.

Défis et opportunités

D'après les études réalisées par le Ministère de la Communication et des Transports pour quantifier les montants d'investissements requis afin de pourvoir de manière adéquate les besoins du réseau national de routes, annuellement, près de 43,400 millions de pesos sont nécessaires, répartis comme suit :

* Entretien du réseau fédéral de routes	7,100 mdp
* Entretien des réseaux d'états de routes	10,200 mdp
* Construction et modernisation des routes fédérales	17,200 mdp
* Chemins ruraux	4,200 mdp
* Routes d'alimentation	4,700 mdp

Si la quantité requise est comparée avec le montant des moyens disponibles dans le budget 2002, qui s'élève à 13,481 millions de pesos, il est possible d'observer que ce montant équivaut à 31 % de la requête annuelle et à 0,21 % du PIB estimé pour cette année. Cela signifie que le pays investit annuellement dans les routes autour de 30,000 mdp de moins que ce qui est nécessaire et de l'ordre d'un cinquième du niveau recommandé par des organisations telles que la Banque Mondiale et de l'Union européenne (1% du PIB tous les ans).

Étant donné les limitations budgétaires qui affectent et continueront à affecter l'infrastructure routière, il conviendra d'accorder de plus en plus d'importance à évaluer et à donner la priorité de façon adéquate aux investissements, à analyser de manière adéquate les avantages et les inconvénients sociaux, politiques économiques et financiers que représente chaque investissement, ainsi qu'à concevoir et à instrumenter des mécanismes financiers de chantiers routiers qui, avec la participation du secteur privé et des gouvernements d'états et municipaux, permettent d'augmenter les montants disponibles pour l'investissement en routes et qui permettent d'accélérer la mise en opération d'importants projets dans tout le pays.

PROGRAMMES À VENIR POUR FAVORISER L'ACCESSIBILITE À LA MOBILITÉ AU MEXIQUE

Actuellement, dans le système routier du Mexique, coexistent divers besoins qui doivent être pourvus pour que le transport routier continue à jouer le rôle stratégique qui lui incombe. D'une part, l'important patrimoine routier national doit être conservé en de bonnes conditions, dans le but de le protéger et de s'assurer que celui-ci n'engendre pas de surcoûts d'opération pour les véhicules qui en font usage. Ce besoin est évident tant dans le réseau fédéral pourvu d'un revêtement que dans les réseaux ruraux et d'alimentation.

D'autre part, le pays doit poursuivre ses efforts pour moderniser et étendre le réseau routier à revêtement de hautes spécifications, tout au long duquel se déplace la plus grande partie des flux de passagers et de transport de charge sur le territoire national, ainsi que pour agrandir le réseau de routes d'alimentation et de chemins ruraux, tâche qui reste fondamentale pour relier les populations isolées et améliorer les perspectives d développement de vastes régions.

Dans le cadre du Programme Sectoriel de Communications et Des Transports 2001-2006, il st établi qu'un des objectifs consiste à : « Agrandir la surface et l'accessibilité de l'infrastructure routière pour toute la population », et ce, au moyen des lignes d'action suivantes :

- Moderniser les voies routières grâce à des projets pour couvrir des surfaces régionales. En prenant comme ligne d'action le Programme National de Construction et de Modernisation de Routes Fédérales, des efforts permanents seront fournis pour construire de nouvelles voies qui amélioreront la communication vers des régions et des centres de populations, et pour moderniser et agrandir la capacité des voies déjà existantes avec des problèmes de sécurité ou de congestion. En accord avec les analyses réalisées afin d'assurer la rentabilité des investissements dans le sous-secteur, il convient de réaliser des chantiers sur 111 tronçons du réseau, avec un investissement de l'ordre de 72 mille 500 millions de pesos, ce qui permettra de moderniser 89 pourcent de la longueur totale des 14 voies à la fin de l'année 2006.
- Attirer l'investissement privé vers le développement d'infrastructure routière nouvelle. En prenant comme ligne d'action le Programme de Construction de Routes Payantes Au Moyen de Nouveaux Schémas de Financement et de Concessions. Parmi la totalité des routes à construire, il existe des projets à fort potentiel pour qu'ils soient développés tels que pour des autoroutes payantes sous des schémas de concession qui permettent d'intégrer le secteur privé. Les analyses préliminaires disponibles révèlent l'existence de près de 40 tronçons sur lesquels il serait possible d'instrumenter des mécanismes de participation publique et privée pour la construction d'autoroutes à péage, sous un nouveau schéma de concession dont les principales caractéristiques sont :

- 1) Apport de moyens fiscaux pour que les projets soient financièrement rentables ;
- 2) Délai de la concession fixe, de 30 ans, qui est le maximum établi par la Loi de Ponts et Chaussées et Auto transport fédéral ;
- 3) Tarifs fixes pour les divers types de véhicules et règle d'actualisation établie dans le titre de la concession ;
- 4) Le Ministère de la Communication et des Transports fournira le projet exécutif, le droit de voie libellé et les études d'impact environnemental ; son coût sera récupéré au moment de délivrer la concession ; ainsi que
- 5) La concession sera attribuée au moyen d'un appel d'offre public à la personne qui sollicitera le plus bas apport en ressources fiscales.

Par ailleurs, au niveau national, il existe des forces qu'il est nécessaire de considérer au moment de définir le contenu des programmes annuels de construction et de modernisation des routes. Ces facteurs sont de caractère variable et peuvent avoir à voir avec le comportement des marchés, avec l'encouragement au fédéralisme ou avec les exigences sociales, entre autres choses. Néanmoins, ils partagent tous une importance qui oblige à les considérer comme partie intégrante de la planification et de la programmation des investissements en routes. Parmi les plus notables notons les suivants :

- Plus grande participation d'autres niveaux de gouvernement, surtout d'états, dans les décisions relatives au contenu des programmes routiers, ainsi qu'une plus grande capacité d'apports de moyens et d'exécution de chantiers de l'art des Gouvernements d'états.
- Augmentation de la complexité des processus et des procédures pour libérer les droits de voie pour l'exécution des travaux, en incluant la politisation des acquisitions, avec pour conséquence, l'augmentation des coûts et des temps de travail.
- Obligation de mettre à la disposition du public l'information liée à la gestion des moyens budgétaires nécessaires à l'exécution des programmes d'investissements.
- Vision destinée à satisfaire les besoins de l'utilisateur en tant que client des services qu'offre le système routier national et à renforcer la qualité des services qui lui seront fournis, avec une emphase particulière pour sa sécurité.
- Préoccupation pour favoriser une efficace intégration intermodale du système routier avec d'autres éléments clé du système de transport national, tels que les ports, les voies ferrées et les aéroports.

Développement régional

L'exécution des programmes de chemins ruraux contribue à promouvoir le développement des régions avec de plus grands retards en matière d'infrastructure routière, sur le fait que les investissements sont destinés à la réalisation de chantiers pour couvrir les zones et les localités les plus éloignées et par conséquent, les plus mal protégées et les plus démunies.

En ce sens, les résultats primaires de l'exécution des Programmes de Chemins Ruraux sont le lien régional et l'interconnexion locale ; ceux-ci sont réalisés de manière sûre, rapide et efficace.

Ce qui vient d'être exposé dérive du fait que les chemins ruraux permettent de lier, de façon congrue aux schémas et aux plans de développements des états, les pôles de production avec les centres de consommation, en réalisant leurs actions dans des régions prioritaires bien définies et en facilitant en toute sécurité l'accès permanent de biens et de services, ainsi que le transport en des temps de trajets et des coûts d'opération plus bas.

Ce qui suit présente de manière détaillée les principaux défis structureaux qui sont identifiés en matière de chemins ruraux et de routes d'alimentation :

- Maintenir en conditions de circulation optimales le réseau de chemins ruraux et d'alimentation afin de garantir l'accès permanent des localités desservies.
- Amplifier la surface couverte de ce type d'infrastructure routière dans le but de communiquer toutes les localités qui comptent plus de 500 habitants.
- Amplifier et moderniser les chemins ruraux et d'alimentation qui en montrent la nécessité pour que ceux-ci puissent être en mesure de prêter un service efficace et soutiennent les activités économiques et de production.
- Poursuivre la lutte contre la pauvreté, à travers la génération d'opportunités d'emploi pour la main d'oeuvre paysanne et indigène des zones les plus marginalisées.
- Promouvoir, à travers les réseaux de chemins ruraux et d'alimentation, le développement social et régional, en facilitant l'accès de biens et de services, ainsi qu'en facilitant l'interconnexion locale des localités desservies.
- Poursuivre et consolider la décentralisation de fonctions, de programmes et de responsabilités du Ministère de la Communication et des Transports vers les Gouvernements des États et des Municipalités, pour ce qui est des chemins ruraux et routes d'alimentation.
- Planifier et coordonner de façon conjointe avec les Gouvernements des États, les actions qui permettront le développement de l'infrastructure routière rurale et des routes d'alimentation.
- Encourager l'exécution des programmes de chemins ruraux dérivés de la coordination interinstitutionnelle, tels que ceux qui concernent :

- Lutte contre la pauvreté dans 250 microrégions à travers le Programme de Travail Temporaire.
- Programme Intégral d'Agriculture Viable et Reconversion Productive dans les Zones de Sécheresse Récurante.
- Projets Touristiques.
- Développements des Villages Indigènes.

Pour parvenir à ce qui vient d'être exposé, il reste établi de poursuivre les programmes qui, jusqu'à l'année 2000 avaient été mis en oeuvre avec les objectifs suivants :

- Entretien de 86 700 kilomètres de chemins ruraux par an.
- Reconstruction de 45 000 kilomètres de chemins ruraux.
- Agrandissement et modernisation de 4500 kilomètres de chemins dont les conditions et les spécifications originales ont été dépassées.

Afin d'agrandir la surface couverte du réseau rural, il est nécessaire d'effectuer la construction de 45 000 kilomètres, parmi lesquels 17000 kilomètres ont déjà été identifiés puisque constituant les demandes les plus pressantes de la part de la population.

Dans le programme sectoriel, les objectifs à atteindre ne sont pas établis dans cette dernière rubrique, mais si les tendances des investissements sur la période 1995-2000 se maintiennent, guère plus de 3500 kilomètres ne seront construits.

Il est important de signaler que les programmes de chemins ruraux et de routes d'alimentations contribuent à promouvoir les effets sociaux en ce qui concerne les aspects suivants : accroître la confiance dans la sécurité communautaire, favoriser l'intégration et l'unité familiale, consolider l'identité communautaire, ainsi que l'organisation communautaire pour le travail, accéder aux services de base, faciliter le transport de biens et de personnes et, diminuer les temps de trajet, entre autres bénéfices sociaux, pour lesquels il manque une méthodologie qui permettrait d'en évaluer la magnitude et l'impact social.

En ce qui concerne les perspectives pour les cinq prochaines années, on observe que la tendance est de poursuivre les programmes qui ont été exécutés jusque là, ce qui représente une garantie que les demandes immédiates d'entretien du réseau rural et d'alimentation seront considérées, et de manière partielle les besoins en modernisation et en construction.

Cependant, il devient urgent de chercher de nouveaux mécanismes de financement qui permettent d'atteindre de plus grands objectifs, afin de couvrir les demandes les plus pressantes de la population.

Aspect Social : Accessibilité pour les handicapés.

Le Gouvernement du Mexique, à travers le Bureau de représentation pour la promotion et l'intégration sociale pour les personnes souffrant d'un handicap a pour objectif, pour ce qui est de l'accessibilité, de réaliser un effet multiplicateur dans tous les secteurs de la société pour développer une culture d'inclusion et de participation des personnes handicapées a Programme National d'Accessibilité, en soulignant trois secteurs prioritaires : accessibilité architecturale et urbaine, transport et communication. Cela permet d'éliminer des barrières physiques, dans le but de parvenir au libre accès pour toutes les personnes souffrant d'un handicap.

En ce qui concerne le secteur du transport, plusieurs actions de caractère divers ont été proposées notamment dans le domaine du transport terrestre, maritime et aérien, comme il est précisé ci-après :

Accessibilité au Transport Terrestre :

- Instaurer une Norme Officielle mexicaine.
- Promouvoir des extensions fiscales et des procédés simplifiés pour l'adéquation et/ou pour l'acquisition de véhicules.
- Promouvoir la formation du personnel pour servir le public qui nécessiterait une attention particulière, dans le transport public fédéral.
- Promouvoir des réductions promotionnelles.
- Offrir une carte unique nationale aux personnes handicapées.
- Réserver des places pour les personnes qui auraient des besoins particuliers.
- Promouvoir la mise en place de dispositifs pour prolonger le temps qui est nécessaire pour traverser les rues et les avenues.

Accessibilité au Transport Maritime.

- Réglementation et adéquation des installations portuaires ainsi que des embarcations (sols antidérapants, rampes et lieux adaptés pour les fauteuils roulants)
- Équipement adéquat (fauteuils roulants, signalisations, rampes mobiles, ascenseurs), ainsi que la formation des personnels de services maritimes.
- Élaboration de manuels et d'une signalisation des instructions d'urgence en langage Braille, ainsi que d'un code symboles graphiques et d'instructions sonores.
- Promouvoir des campagnes de diffusion continue pour maintenir la communauté informée sur les droits d'accès et d'utilisation d'espaces pour les personnes qui ont des besoins particuliers à cause d'un handicap.

Transfert de technologie

L'augmentation et l'amélioration des transferts de technologies ainsi que les niveaux et les moyens nécessaires de formation des professionnels des questions routières font que le Gouvernement mexicain, par le biais du SCT et de l'Institut mexicain des Transports, prévoit un programme de création de centres de transfert de technologie afin d'assurer la modernisation et la recherche scientifique, visant spécifiquement les transports dans chaque Etat fédéré du pays, conformément aux buts suivants :

- Encouragement des activités comprenant la recherche scientifique et la modernisation technologique.
- Promotion de l'excellence, la qualité des enseignements et la formation de ressources humaines qualifiées dans le domaine de la recherche scientifique et technologique.
- Incitations à la participation du secteur de la production, en tant qu'élément essentiel de la démarche de modernisation technologique du pays,
- Incitation à allouer des moyens financiers au développement de programmes, de projets et des ressources humaines dans le domaine de la recherche scientifique et technique.
- Diffusion de la recherche scientifique et technologique pour l'obtention d'un savoir-faire et de la sensibilisation des populations sur son importance pour le développement social et économique du pays.

Accessibilité au Transport Aérien :

- Promouvoir l'élaboration d'un cadre normatif pour l'accessibilité au transport et aux terminaux aériens.
- Professionnalisation des personnels de services de transport aérien en ce qui concerne l'accessibilité.
- Promouvoir la formation de personnel responsable de renseigner en langage des signes.
- Information des vols en audio et en vidéo.
- Promouvoir une assistance dans les comptoirs de réclamation de bagages, de migration et des douanes etc.
- Réviser la normativité liée aux aspects qui concernent le traitement et les besoins particuliers d'accessibilité pour cause de handicap.
- Promouvoir la formation du personnel en ce qui concerne un traitement des usagers adéquat.
- Diffusion appropriée des aspects liés aux normes d'accessibilité pour le transport aérien.
- Plates-formes d'accès sûres et commodes.

De cette manière, le Gouvernement du Mexique fournira un effort sans précédents afin de garantir l'accessibilité aux divers moyens de transports aux personnes souffrant d'un handicap.

Conclusion

Le Gouvernement du Mexique, à travers le Ministère de la Communication et Des Transports, est en train de fournir d'importants efforts pour garantir l'accessibilité des populations les plus nécessiteuses aux services de base au moyen de l'intégration à un réseau d'infrastructure de transports efficace, sûr et viable.

Parmi les principaux objectifs du gouvernement mexicain, l'un consiste à parvenir à une croissance basée sur les mêmes d'opportunités entre les régions, entre les entreprises, entre les foyers et les individus. Mais cela ne pourra se faire que par la communication et en offrant aux communautés rurales une accessibilité aux services de base, gage d'un plus grand bien-être.

C'est pour cela que divers programmes, diverses stratégies, mécanismes de financement et autres méthodes d'évaluation d'investissement qui puissent garantir la construction, la conservation et la modernisation des routes ont été établis.

Le gouvernement mexicain n'a pas oublié l'accessibilité pour les personnes handicapées, c'est pour cela que, dans le domaine des transports, il a établi plusieurs actions qui puissent permettre d'éliminer des barrières physiques et de parvenir à un libre accès des personnes handicapées aux divers types de transport.

Pour remplir les objectifs qui ont été posés précédemment, il est nécessaire d'augmenter le transfert de technologies et d'élever les niveaux de formation des professionnels des roues ; c'est pour cette raison qu'un programme de Centres de Transfert de Technologie a été mis en place dans chacun des états du pays.