

Le transport passager intercités se fait presque exclusivement par autocar. Une flotte de 39 000 autocars, propriété de 700 entreprises détenant des licences, circule sur le système routier fédéral. Les plus importantes entreprises ont jusqu'à 7 500 autocars. Le système ferroviaire national, qui appartient au gouvernement fédéral, transporte surtout des marchandises.

La forte dévaluation du peso de décembre 1994, et la crise économique qui a suivi, continuent à générer des effets variés. Si cette crise a ralenti la mise en œuvre des plans de développement des infrastructures du gouvernement, elle a également accéléré les efforts de privatisation étant donné que les gouvernements se tournent vers le secteur privé pour obtenir à la fois du financement et des compétences. D'importantes concessions du type construction-exploitation-transfert (CET) de voies ferroviaires urbaines et intercités ont déjà été accordées en prévoyant des tarifs beaucoup plus élevés sur les systèmes privés. Avec ces contrats CET, les tarifs qui seront appliqués font partie de l'offre de l'entrepreneur et ne sont plus réglementés par le gouvernement. Le recours aux prix du marché permet aux exploitants de contrats de type CET d'offrir des services améliorés pour faire concurrence à l'automobile sur les voies à grande circulation.

Dans le cas des sociétés en mesure d'adopter des stratégies à moyen terme, le secteur mexicain de l'autobus et du transport ferroviaire offre de nombreux débouchés intéressants, en particulier dans des créneaux où les sociétés canadiennes ont des compétences techniques.

## L'INFRASTRUCTURE MEXICAINE DU TRANSPORT

Seules les trois villes les plus importantes disposent de systèmes de transport en commun mais, grâce à des financements de type construction-exploitation-transfert (CET), on verra bientôt des systèmes de train léger sur rails apparaître dans des centres plus petits.

## HISTORIQUE

La première concession ferroviaire mexicaine date de 1887. Elle assurait la liaison entre Mexico et Veracruz. En 1910, *Ferrocarriles Nacionales de México (FNM)*, la société nationale de chemin de fer mexicaine, a été créée en association avec la Wells Fargo Company. À cette époque, il y avait environ 20 000 kilomètres de voie ferrée en service. *FNM* a été nationalisée en 1937 et agrandie en 1951, avec l'achat de Southeast Railroad. En 1977, les cinq dernières voies ferroviaires privées ont été intégrées au système ferroviaire national.

Au Mexique, le transport maritime a une longue tradition et la plupart des installations portuaires modernes trouvent leur origine au début du siècle. Après la Seconde Guerre mondiale, le Mexique est devenu un important exportateur de pétrole et la plupart de ses activités portuaires sont depuis consacrées aux expéditions de produits pétroliers et d'autres marchandises.