

qu'au cours des trois premiers trimestres de 1996, les ventes sont revenues à 90 pour 100 de leur niveau de 1994. Comme les pièces de rechange servent essentiellement aux voitures les plus âgées, cela devrait contribuer à accroître les ventes de pièces détachées.

Une autre façon de pénétrer le marché est de constituer des coentreprises avec des sociétés locales qui approvisionnent les compagnies européennes d'automobiles. C'est ainsi que Mercedes-Benz a une usine qui construit des autocars et des autobus à Monterrey et qu'une coentreprise entre *Ramírez* et Volvo fabrique des remorques agricoles. Étant donné la distance qui les sépare des maisons mères, et la nécessité des livraisons au moment adéquat, les sociétés européennes seront davantage tentées que les multinationales américaines d'acheter sur place si les fournisseurs locaux sont en mesure de respecter leurs normes de qualité.

L'ÉQUIPEMENT ET LES SERVICES DE TRANSPORT

Dans le secteur mexicain du transport, ce sont essentiellement les systèmes de transport public qui offrent les débouchés les plus importants. Ils transportent en effet 5,5 millions de passagers par jour. Il y a 3 300 véhicules routiers en service sur 147 itinéraires, ainsi qu'un réseau moderne de transport en commun qui comprend deux lignes de métro.

Le *Sistema de Transporte Colectivo (Metrorrey)* est le système de véhicules légers sur rails articulés de Monterrey. La *Línea 1*, entrée en service en 1990, est un système aérien qui comprend 18 arrêts sur une voie de 18 kilomètres orientée est-ouest. Les 48 véhicules de *Línea 1* ont été fournis par *Concarril*, y compris 25 véhicules qui ont été livrés après que l'ancienne société d'État ait été reprise par Bombardier du Canada en 1992.

Les cinq premiers kilomètres de *Línea 2* sont entrés en service en 1994. Il s'agit d'un métro empruntant un axe nord-sud, coupant la *Línea 1* à Cuauhtémoc. Ce système dispose de 11 trains de deux wagons articulés qui ont été fabriqués par la société espagnole CAF. À long terme, le système devrait comporter quatre lignes principales couvrant au total 77 kilomètres. La prochaine priorité est le prolongement de la *Línea 2* d'environ sept kilomètres vers le nord.

À Monterrey, les autobus et les autocars sont exploités par des concessionnaires du secteur privé, sans financement du gouvernement. Ils utilisent essentiellement des véhicules à faible technologie, dont la carrosserie est fixée sur le châssis, à transmission manuelle et alimentés au carburant diesel. Tous les itinéraires sont gérés de façon indépendante, avec leurs propres tarifs et sans assurer de correspondance. C'est le gouvernement qui décide des itinéraires et qui gère les contrats des exploitants.

Les microbus ont été remplacés par des minibus en ne renouvelant qu'un contrat de concession sur deux. La ville attribue maintenant des licences pour des autobus plus gros transportant de 39 à 41 passagers sur les itinéraires offrant un service supérieur. C'est là une tentative pour favoriser l'apparition d'autobus de meilleure qualité et plus sécuritaires et pour imposer des itinéraires parcourant la ville sans qu'il soit nécessaire de prendre de correspondance.