

- Kiosque du Canada à IEEE Potencia, Acapulco, juillet 1998. Pour cette première année, l'objectif est d'évaluer l'utilité de cette foire pour les vendeurs canadiens, d'établir des contacts avec les acheteurs techniques de la CFE et de la LFC et d'exposer les produits des PME canadiennes
- Délégation mexicaine d'acheteurs au salon Électricité 98, Toronto, du 26 au 29 avril 1998; cette mission comprendra des visites sur le terrain et des rencontres.

Sensibilisation

- Inviter les dirigeants de la CFE et de la CRE et les représentants des grandes firmes d'infrastructure mexicaine à l'atelier des producteurs d'électricité indépendants (Independent Power Developers' Workshop), Washington, 26 et 27 janvier 1998
- Organiser des séminaires régionaux afin de promouvoir l'expertise canadienne en matière de technologies d'énergie de substitution
- Encourager les liens entre les associations canadiennes et mexicaines intéressées par les possibilités des technologies d'énergie de remplacement pour les petites localités
- Rencontrer les PME et les associations industrielles canadiennes dans le but de discuter des débouchés mexicains et des problèmes d'accès; tenue possible de colloques sectoriels
- Rechercher des candidats canadiens pour la présentation d'un ou de plusieurs documents techniques à la rencontre IEEE 98
- Encourager les liens entre les associations industrielles canadiennes et mexicaines
- Publier un bulletin d'information trimestriel en espagnol sur les innovations, les progrès techniques, les nouveaux produits et les réussites des entreprises canadiennes dans l'ensemble du secteur énergétique (premier trimestre de l'exercice 1998-1999).

Matériel et services de transport

Le terrain ardu et l'insuffisance de l'infrastructure des transports du Mexique ont toujours été des obstacles importants à l'accroissement de la productivité nationale. Les deux derniers gouvernements au pouvoir ont reconnu cet état de fait et ont entrepris de vastes programmes de privatisation. Sous le gouvernement précédent, le secteur privé a financé la construction de nouvelles routes, qui s'est avérée une aubaine pour l'industrie de la construction et un fardeau financier pour les exploitants des concessions routières. La privatisation d'une bonne partie de l'infrastructure fédérale des transports a débuté en 1996. Le Mexique a entrepris de privatiser les 21 « administrations portuaires intégrales » (les API, sociétés à charte qui assument toutes les fonctions administratives d'un port, y compris la construction, la planification et la promotion) et accorde des concessions pour la plupart des services portuaires, tels les terminaux à conteneurs et les services de dragage et de remorquage. Le système ferroviaire a été divisé en trois grands segments, dont deux ont déjà été vendus. De nombreuses lignes ferroviaires de courte distance vont également être vendues. On prévoyait par ailleurs que la vente d'une partie du réseau mexicain d'aéroports (soit environ 35 des 58 aéroports actuels) allait être annoncée avant la fin de 1997. Les restrictions concernant les investissements étrangers dans le secteur des transports varient d'un sous-secteur à l'autre.

Débouchés

Les débouchés se concentrent traditionnellement dans les systèmes de transport de masse. La privatisation a néanmoins suscité de nombreux autres débouchés pour les fournisseurs canadiens de matériel et services de transport, notamment dans les secteurs ferroviaire, portuaire et l'aéroportuaire.

La privatisation du **système ferroviaire** mexicain a pris la forme de trois grandes concessions, auxquelles s'ajoutent la gare centrale de Mexico et plusieurs lignes sur courtes distances. En décembre 1996, le gouvernement a

vendu le bijou de la couronne, la ligne du nord-est, qui couvre la majeure partie du couloir industriel du pays et transporte 40 % du fret national. Cette vente a rapporté la somme de 1,4 milliard de dollars US, versée par une coentreprise formée de Transportación Marítima Mexicana (TMM) et de la société américaine Kansas City Southern Industries (KCS). La vente de cette concession ferroviaire comprend 1 400 locomotives et 31 000 wagons. Ce matériel est en grande partie désuet et devra être remplacé ou rénové très bientôt. En outre, les systèmes de communications devront également être remplacés afin que les capacités logistiques puissent satisfaire aux normes internationales. On s'attend à ce que les nouveaux investissements que les concessionnaires privés consacreront à la technologie ferroviaire et aux services de construction atteignent 2,5 milliards de dollars US au cours des quatre prochaines années. Un investissement de cet ordre est nécessaire pour renverser la tendance à la baisse du tonnage du fret et pour augmenter le trafic annuel de 58 000 tonnes à 100 000 tonnes d'ici l'an 2000.

En juillet 1997, le consortium Grupo Ferroviario Mexicano (GFM), formé de Grupo México, d'ICA (Ingenieros Civiles Asociados) et d'Union Pacific Southern, s'est vu attribuer la seconde ligne ferroviaire du pays, la ligne Nord-Pacifique, longue de 6 200 kilomètres, qui transporte 25 % de tout le tonnage ferroviaire. Grupo México détient une participation au nouveau consortium de 73 %, tandis que Union Pacific et ICA se partagent le reste des actions à parts égales. La stratégie de GFM, qui vise à mettre en place un système d'exploitation d'un niveau comparable à celui des États-Unis, exigera un investissement de plus de 5 milliards de pesos au cours de la prochaine décennie. GFM devra acquérir un minimum de 70 locomotives.

Deux des trois lignes ferroviaires sur courtes distances qui avaient été mises en adjudication par le gouvernement ont été vendues en octobre. Grupo Acerero del Norte et Industrias Peñoles ont été retenus pour l'exploitation de la ligne

Coahuila-Durango (707 kilomètres) avec une offre de 180 millions de pesos. La ligne Tijuana-Tecate (70 kilomètres), qui revêt une grande importance du fait qu'elle dessert avec l'industrie des *maquiladoras*, a été attribuée à Medios de Comunicación y Transporte de Tijuana. Cependant, l'appel d'offres pour la ligne Nacozari (318 kilomètres) a été déclaré nul et sans effet car l'offre faite par le seul soumissionnaire, Grupo México, était très inférieure au prix de référence établi par le gouvernement.

Il reste à privatiser la ligne du sud-ouest, qui devait être mise en vente avant la fin de 1997. Des restrictions seront imposées quant au montant des investissements étrangers autorisés pour cette ligne étant donné son importance stratégique dans l'isthme de Tehuantepec.

En 1996, le Mexique a entrepris de privatiser ses **ports maritimes**. Ce processus comporte deux aspects : d'une part, le gouvernement vend les droits d'exploitation des API; de l'autre, il accorde des concessions pour les services fournis par chaque port. À ce jour, la seule API à avoir été totalement transférée au secteur privé est celle d'Acapulco, qui est gérée par TMM. Une décision concernant la vente du port de Puerto Vallarta devait être prise en décembre 1997. Les investissements étrangers dans les API sont autorisés jusqu'à concurrence de 49 %, tandis qu'il n'y a aucune limite en ce qui concerne les terminaux, les installations et les services. Les installations portuaires prises en charge par les exploitants du secteur privé sont pour la plupart désuètes et peu rentables, et devront être modernisées.

Les investissements réalisés dans les ports permettront d'attirer plus de navires en provenance d'autres continents que l'Amérique du Nord, dont la plupart débarquent à présent dans des ports américains comme Houston et Galveston. Cela devrait stimuler les achats dans le domaine de la technologie du transport maritime et des opérations portuaires, l'un des créneaux du Canada dans le secteur de l'exportation. Le port de Veracruz, partiellement