

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

Il n'y a pas d'obstacle réglementaire à l'arrivée des spécialistes canadiens des autobus et des autocars et du rail au Mexique.

L'ensemble de la gestion du réseau de transport du Mexique relève de la responsabilité du *Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)*, Secrétariat aux communications et aux transports. Deux directions du Secrétariat jouent un rôle particulièrement important dans la réglementation du transport. Il s'agit du sous-secrétariat à l'infrastructure et du sous-secrétariat au transport.

Les autres organismes réglementaires importants sont :

- *Transporte Aéreo Federal*, l'organisme fédéral du transport aérien.
- *Ferrocarriles Nacionales de México (FNM)*, la société nationale de chemin de fer mexicaine, responsables de tout ce qui concerne les trains et le système ferroviaire. Ils intègrent maintenant la Direction générale des chemins de fer du SCT.
- *Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos (CAPFISC)*, Commission fédérale des routes et des ponts, l'organisme gouvernemental responsable de l'exploitation et de l'entretien des routes à péage.
- *Instituto Mexicano del Transporte*, Institut mexicain du transport, à qui il incombe de faire essentiellement la recherche et le développement.

LES POLITIQUES GOUVERNEMENTALES

LE CONTENU NATIONAL

Le Mexique impose un contenu national de 36 pour 100 pour les véhicules vendus au Mexique. Cela s'applique à l'ensemble d'une flotte et non pas aux véhicules individuels, ce qui fait qu'il est possible d'importer des véhicules complets. Avec l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA), cette exigence sera éliminée progressivement sur quelques années. Une période de transition de un à deux ans peut être négociée pour les entreprises construisant de nouvelles usines au Mexique.

LE FINANCEMENT

À l'exception du District fédéral, il n'y a pas de financement fédéral pour l'exploitation du système public de transport par autocars et par autobus. Il est peu probable que cela change. Toutefois, les gouvernements des États et les administrations municipales peuvent offrir du financement. Le gouvernement fédéral versera la moitié du capital des nouvelles lignes de trains légers sur rails. La tendance est toutefois de privatiser le financement en appliquant des mécanismes de type construction-exploitation-transfert (CET).