

La capacité mexicaine de fabrication de matériel roulant destiné au transport des marchandises est limitée aux types de wagons les plus simples. Il faudra à l'avenir des wagons de conception moderne que seuls les fabricants étrangers seront en mesure de fournir. Les sociétés privées ayant des contrats d'entretien de la flotte de wagons de marchandises devraient jouer un rôle dans les décisions d'achat. Ces entrepreneurs devront aussi s'occuper des achats de locomotives.

ATELIERS DE FNM PRIVATISÉS

Atelier	Exploitant privé
San Luis Potosí	Morrison Knudsen Corporation
Acámbaro	Morrison Knudsen Corporation
Valle de México	GEC Alstrom Transporte
Monterrey	GEC Alstrom Transporte
Torreón	VMV Enterprise y La Sierrita
Chihuahua	VMV Enterprise y La Sierrita
Jalapa	GEC Alstrom Transporte

Source : United States Department of Commerce.

THE ATCHISON, TOPEKA AND SANTA FE RAILWAY COMPANY

The Atchison, Topeka and Santa Fe Railway Company assure une correspondance transfrontalière à El Paso, au Texas. En 1992, il y est passé 40 000 wagons se rendant au Mexique et en provenant. Le trafic est composé à environ 70 pour 100 de wagons-trémies découverts et à 30 pour 100 de wagons couverts et de wagons plats. La compagnie de chemin de fer prévoit une augmentation annuelle de 15 pour 100 de son mouvement de marchandises entre les États-Unis et le Mexique.

UNION PACIFIC RAILROAD

La Union Pacific Railroad exploite un terminal de marchandises intermodal à Laredo, au Texas. Elle est représentée au Mexique par *Union Pacific de México*.

Elle manutentionne environ 100 000 remorques par année. Les remorques arrivent à Laredo par la route et sont transférées sur des wagons de chemin de fer, y compris des wagons à deux étages, pour être acheminées ensuite vers divers emplacements au Mexique. La compagnie a également des correspondances transfrontalières à El Paso et à Brownsville, au Texas.