

Il est probable que la simple vente de *FNM* à des intérêts étrangers soulève une forte opposition et un certain nombre de sociétés mexicaines ont manifesté l'intérêt de reprendre la société de chemin de fer. Comme dans le cas des autres grands projets d'infrastructure mexicains, le scénario le plus probable est celui d'un consortium composé de sociétés nationales et étrangères si la privatisation va de l'avant.

LES POSSIBILITÉS DE PARTENARIAT

On a constaté une tendance aux contrats de type construction-exploitation-transfert (CET) pour les projets d'infrastructure au Mexique récemment. Les systèmes de transport urbain ont fait appel depuis peu à ce type d'entente. Le nouveau système de transport rapide de Tijuana et le *Tren Elevado* de Mexico en sont des exemples.

On peut également citer dans cette catégorie la nouvelle voie ferrée intercités électrifiée, complètement distincte de celle de *Ferrocarriles Nacionales de México (FNM)*, la société nationale de chemin de fer mexicaine, assurant la liaison entre les villes de León, Guanajuato et Celaya au nord de Mexico. Ce système s'appelle *Tren Regional Interurbano Guanajuato (TRIG)*, système de transport régional de Guanajuato. Un consortium du nom de *Tren Nacional Urbano Guomaya*, auquel participe la société Bombardier de Montréal, s'apprête à signer un accord de type CET avec le gouvernement mexicain. Ce projet coûtera 800 millions de dollars CAN et nécessitera de 65 à 70 wagons comparables à ceux qui furent construits par Bombardier pour la ligne de Deux Montagnes à Montréal. Les wagons seront construits au Canada.

LES POSSIBILITÉS DE L'EXPERTISE

Le gouvernement du Mexique a lancé un projet appelé *Programa de las 100 Ciudades*, Programme des 100 villes moyennes, en 1993 avec l'aide de la Banque mondiale. Ce programme quinquennal est destiné à améliorer la qualité de vie dans les agglomérations de taille moyenne du Mexique. Au cours des vingt-cinq prochaines années, c'est dans ces villes qu'on tentera d'attirer la croissance de la population urbaine mexicaine. Actuellement, pratiquement aucune d'entre elles n'est prête à accueillir une telle croissance.

Le programme met l'accent sur le développement d'infrastructures dans cinq domaines dont le transport urbain. La Banque mondiale et le gouvernement fédéral mexicain ont chacun affecté 200 millions de dollars US au projet pour les cinq années à venir. Jusqu'à maintenant, 22 des plus grandes villes visées ont terminé les phases de planification et en sont à rechercher des solutions de mise en œuvre.

La plupart des 78 villes restantes constituent des possibilités pour les spécialistes canadiens en transport et en planification urbaine. Au-delà de la phase d'étude, toutes ces villes disposeront de budgets considérables pour investir dans de nouveaux systèmes de transport. Un achat classique sera financé à 15 pour 100 par la municipalité et à 35 pour 100 par les gouvernements de l'État et du fédéral. Le reste de l'apport financier viendra de la Banque mondiale. La participation à ces projets nécessitera presque certainement d'avoir un partenaire local.