

LA CLIENTÈLE

Les plus importants clients éventuels pour les producteurs canadiens sont les grands systèmes de transport, publics et privés.

LES CLIENTS DU TRANSPORT FERROVIAIRE INTERCITÉS

LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU MEXIQUE

Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), la société nationale de chemin de fer mexicaine, détiennent aux termes de la constitution le monopole de l'exploitation du service ferroviaire intercités au Mexique. *FNM* a été négligée par le gouvernement pendant de nombreuses années et la longueur de son réseau principal n'a été augmentée que de 1,5 pour 100 pendant la période de dix ans se terminant en 1992. Le nombre de locomotives et de chevaux-vapeur disponibles a diminué au cours de cette période. Le système compte maintenant un peu plus de 25 000 kilomètres de voies, dont la moitié ont un besoin urgent d'entretien.

FNM importe l'essentiel de son équipement des États-Unis. General Electric et General Motors fournissent les locomotives, et Westinghouse et GRS, l'équipement de signalisation. Cette société importe également 10 millions de dollars US de rail chaque année.

En 1993, *FNM* a décidé de privatiser dix de ses 18 ateliers généraux au moyen d'un programme de concessions. Sept ont déjà été attribuées à trois consortiums de sociétés privées qui assureront les services d'entretien et de réparation. Les trois conglomerats, composés chacun de sociétés mexicaines avec des partenaires étrangers, ont convenu d'investir environ 320 millions de \$ pesos pour améliorer les centres de réparation. Ces sociétés sont des clients éventuels pour une vaste gamme de services, y compris l'équipement, les outils et les pièces.

Au début de mars 1995, *FNM* a rejeté toutes les soumissions de sociétés privées pour obtenir des concessions destinées à gérer les trois installations restantes de réparation et d'entretien de locomotives et de matériel ferroviaire qui faisaient partie de son plan de privatisation. C'était la troisième fois au cours des douze derniers mois que *FNM* lançait des appels d'offres pour des installations et rejetait toutes les soumissions. Les dirigeants de *FNM* ont simplement dit que les soumissions ne respectaient pas en totalité les conditions fixées par la Loi sur l'acquisition des ouvrages publics. Ces trois installations sont situées dans les États de Jalisco, Yucatán et Sonora.

L'exploitation du service voyageurs a été progressivement réduite au cours des dernières années. Les annonces récentes laissent à penser que cette tendance sera renversée. Toutefois, des observateurs compétents prédisent que ce renversement ne sera que lent à se mettre en œuvre et qu'il ne faut pas prévoir d'achat de nouveaux wagons pour voyageurs intercités dans l'avenir immédiat.