

LE TRANSPORT FERROVIAIRE INTERCITÉS

Le secteur du transport ferroviaire intercités du Mexique est petit par rapport à la taille de sa population. *Ferrocarriles Nacionales de México (FNM)*, la société nationale de chemin de fer mexicaine, possède environ 1 000 wagons pour voyageurs mais seulement 200 sont fonctionnels. Par opposition, le Canada a environ 1 000 wagons pour opérationnels voyageurs afin de desservir un tiers de la population.

FNM a été négligée pendant de nombreuses années. Le transport par rail n'est pas concurrentiel avec le transport des passagers par autocars ni avec le transport des marchandises par camions et la part de marché de *FNM* a diminué régulièrement. C'est ainsi que la part du trafic des marchandises transportées par rail au Mexique est tombée de 23 pour 100 en 1970 à 13 pour 100 en 1993.

L'administration Salinas a réorganisé *FNM* au début des années 1990 et essayé de promouvoir l'utilisation du transport ferroviaire des marchandises. Elle a dépensé environ 730 millions de dollars US en développement ferroviaire en 1994 seulement. En 1993, la banque française Paribas a approuvé un prêt de 20 millions de dollars US à *FNM* pour des projets d'expansion et de modernisation devant être réalisés avant la fin de 1995. Ces plans de modernisation concernent essentiellement le transport multimodal des marchandises.

Les modifications récentes à la législation permettent la privatisation de certaines activités de *FNM*. Plusieurs ateliers d'entretien ont déjà été pris en charge par des sociétés privées. Au fur et à mesure que cette tendance s'affirme, *FNM* devrait moderniser davantage ses activités de transport de marchandises, en particulier dans le domaine des systèmes intermodaux. On s'attend toutefois à ce que le transport des voyageurs soit laissé au secteur privé.

Le premier service de passagers intercités du secteur privé en est déjà à la phase d'attribution du contrat. Il s'agit d'une nouvelle voie ferroviaire intercités électrifiée, totalement indépendante de *FNM*, assurant les liaisons des villes de León, Guanajuato et Celaya au nord de Mexico. Ce système est désigné sous le nom de *Tren Regional Interurbano Guanajuato (TRIG)*, système de transport régional de Guanajuato. Le consortium CANAC, composé de Bombardier et de G-MAT de Montréal, s'apprête à signer un accord de construction-exploitation-transfert (CET) avec le gouvernement mexicain. Ce projet coûtera 800 millions de dollars CAN et nécessitera la construction de 65 à 70 wagons, comparables à ceux que Bombardier a construits pour la ligne de Deux Montagnes à Montréal. Les wagons seront construits au Canada.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE URBAIN

Trois villes du Mexique ont des systèmes ferroviaires urbains : Mexico, Guadalajara et Monterrey. Tijuana prépare un contrat de concession de type construction-exploitation-transfert (CET) passé avec des sociétés du secteur privé pour la construction d'un système de train léger sur rails. Puebla envisage la construction d'un système de transport rapide.