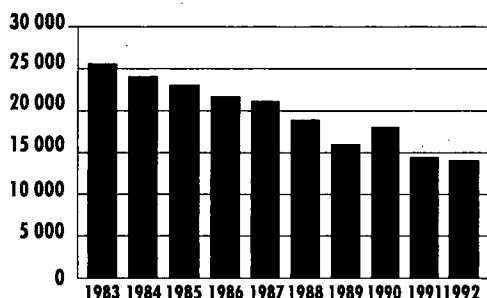


VOYAGEURS TRANSPORTÉS PAR TRAIN DE 1982 À 1992



Source : United States Department of Commerce.

À lui seul, le transport de marchandises confiées par le secteur de l'automobile devrait augmenter de 13 pour 100 pendant cette période. En mars 1995, les «trois grands» Américains de l'automobile ont conclu une entente avec *FNM* pour construire des plateformes spéciales facilitant le transport des automobiles dans des gares situées près des usines d'assemblage mexicaines.

L'équipement de transport des voyageurs de *FNM* est largement périmé. La société de chemin de fer a consacré la plupart de ses faibles ressources au transport des marchandises, laissant le service voyageurs au secteur privé. Aussi, le trafic voyageurs a baissé de 40 pour 100 au cours des dix ans qui ont précédé 1992.

Malgré les projets du gouvernement, les spécialistes du domaine estiment que la reprise du système ferroviaire sera lente car les transporteurs routiers, y compris les sociétés de camionnage et les concessionnaires d'autobus, bénéficient d'avantages économiques.

Malgré cela, on aura besoin de nouveaux wagons de marchandises. On estime que la demande sera d'environ 4 000 unités au cours des six années à venir. L'évolution du marché des marchandises obligera à l'achat de nouveaux wagons de marchandises comme les wagons-citernes, ceux qui sont destinés au transport d'automobiles, les wagons multimodaux et les wagons plats destinés au transport des conteneurs. Maintenant que l'entretien ferroviaire a été privatisé, il est probable que ce sont les consortiums qui ont obtenu les contrats d'entretien qui s'occuperont de certaines acquisitions de wagons.

Dans le cas des véhicules pour voyageurs, les dirigeants de *FNM* laissent entendre que la demande sera faible dans l'avenir prévisible. La plupart de ces véhicules se retrouvent dans les régions les plus pauvres du pays où le réseau ferroviaire est en mauvais état et où les trains ne peuvent rouler que lentement. La principale exception sera celle des services voyageurs spécialisés comparables à ceux qu'on retrouve dans les Rocheuses dans l'ouest du Canada. Le tourisme est l'un des plus importants secteurs d'activités du Mexique et il se peut qu'on voie des débouchés apparaître pour des services exploités par le secteur privé.

LA PRIVATISATION DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE CHEMIN DE FER MEXICAINE

Le 26 janvier 1995, le Sénat mexicain a approuvé une modification à l'article 28 de la Constitution qui effaçait *Ferrocarriles Nacionales de México (FNM)*, la société nationale de chemin de fer mexicaine, de la liste des entreprises «stratégiques» protégées par la Constitution. Cela fait apparaître de nouvelles possibilités, non seulement pour l'exploitation et l'entretien de l'équipement ferroviaire, mais aussi dans les domaines des communications et de la gestion.

Quand il a soumis la proposition à la législature, le président Ernesto Zedillo a insisté sur le fait que les investisseurs privés pourraient apporter de nouveaux capitaux et contribuer à accroître l'efficacité des deux entreprises pour «mieux répondre aux besoins de la société». D'après le *Journal of Commerce*, l'administration Zedillo cherchait à attirer environ 14 milliards de dollars US d'investissement privé pour *FNM* en 1995.