

système est actuellement gratuite. Il est exploité par des employés non syndiqués au tiers de l'ancien coût. Le DDF est maintenant confronté à la réorganisation de ce service pratiquement inefficace. Il semble fort probable qu'on songe à privatiser ce service.

LES SYSTÈMES PRIVÉS D'AUTOBUS

En dehors du système *Ruta 100*, le *Departamento del Distrito Federal (DDF)*, le Ministère du district fédéral, émet des concessions aux sociétés ou aux particuliers pour exploiter des itinéraires d'autobus privés. Il s'agit généralement de véhicules exploités par leurs propriétaires mais de petits groupes possèdent trois ou quatre autobus.

Il y a 120 itinéraires privés en ville, avec environ 15 000 minibus d'une capacité de 18 à 24 passagers. Le gouvernement aimerait remplacer la totalité de la flotte par des autobus encore plus grands, pouvant accueillir 40 personnes assises ou plus. Cette politique a fait l'objet d'une controverse mais un nouveau système de licences allant dans ce sens devait entrer en vigueur en 1995.

LES TROLLEYBUS

Les trams ont sillonné Mexico des années 1890 jusqu'aux années 1950. Ils ont ensuite été remplacés par les trolleybus. Ceux-ci sont tombés en désuétude aux cours des décennies suivantes sous la concurrence des véhicules à moteur. Ils sont réapparus en 1990 quand le *Servicios de Transportes Eléctricos del Distrito Federal (STE)*, le Service de transport électrique de Mexico, a décidé de relancer le système. Entre 1990 et 1994, leur nombre de passagers est passé de 3 000 à 40 000 par jour.

LES AUTOBUS DE TRANSPORT SCOLAIRE ET LES AUTOBUS D'ENTREPRISES

Environ 50 sociétés assurent un service d'autobus pour écoliers et pour les entreprises dans la région de Mexico. Les écoles publiques

n'utilisent pas ces autobus. Ces entreprises desservent essentiellement les élèves des écoles privées et le personnel du secteur industriel. Elles organisent également des excursions pendant les fins de semaine et les vacances.

LA CONCURRENCE

LES FABRICANTS MEXICAINS D'AUTOBUS ET D'AUTOCARS

De façon traditionnelle, le secteur mexicain de l'autobus et de l'autocar était dominé par deux fabricants, *Mexicana de Autobuses (MASA)* et *Diesel Nacional (DINA)*. *TRAMOSA* a été un producteur marginal avec une production d'environ 250 unités par an et on signale qu'il cesse progressivement de fabriquer des autobus. En 1992, Mercedes-Benz est arrivée sur le marché mexicain de l'autobus et de l'autocar. Au début, les véhicules étaient importés mais on fait progressivement plus de montage au Mexique.

Mexicana de Autobuses (MASA)

Mexicana de Autobuses (MASA) fabrique des autobus et des autocars à châssis et carrosserie intégrés et séparés. Sa capacité de production est d'environ 3 000 unités par an.

Deux actionnaires de *MASA* fournissent les pièces dans le cas des véhicules à châssis séparé. Oshkosh, des États-Unis, fournit les châssis et Nielson, du Brésil, fabrique des carrosseries. La fabrication de celles-ci est transférée progressivement au Mexique dans le cadre d'un accord de transfert de technologie.

Diesel Nacional (DINA)

Diesel Nacional (DINA) est une ancienne *paraestatal*, ou société d'État, achetée par des investisseurs mexicains en 1989. Navistar International a une participation de 7,5 pour 100 au capital de la division des camions de *DINA* et a été responsable d'une importante amélioration technologique des produits de *DINA*.

DINA prétend détenir 37 pour 100 du marché des autobus et des autocars mexicains mais ses ventes ont baissé à un niveau de 40 et à 60 véhicules par mois en 1994 alors qu'elles étaient de 150 en 1993. On a imputé ce marasme à une réorganisation de son principal client, Mexico Intercity Bus Line.

Mercedes-Benz de México

Mercedes-Benz de México fabrique des autobus et des autocars. La société a construit deux nouvelles usines, une près de Toluca et l'autre à Monterrey. Ces usines devraient être pleinement opérationnelles en 1995. En 1993, la société a vendu environ 1 000 autobus et autocars importés au Mexique.

LES FABRICANTS MEXICAINS DE PRODUITS FERROVIAIRES

Il n'y a pas de fabricant mexicain de locomotives mais deux sociétés assurent l'essentiel des besoins en wagons pour le transport urbain et intercity des passagers. Il y a *Bombardier-Concarril*, qui appartient à des intérêts canadiens, et *Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF)*, qui appartient à des intérêts espagnols.

Bombardier-Concarril

Jusqu'en 1992, la *Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril (Concarril)* était une *paraestatal*, une société d'État. Elle a été achetée en 1992 par la société Bombardier installée à Montréal, l'une des plus importantes sociétés de transport du monde.

Bombardier a complètement remis à neuf la vieille usine. La nouvelle société a perdu les deux premières soumissions qu'elle a faites pour fournir les wagons de métro de Mexico aux mains de *Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF)* d'Espagne. Elle a par la suite obtenu des contrats pour fournir 23 wagons de trains légers sur rails à Monterrey et 32 à Guadalajara, et pour remettre en état 234 wagons de métro de Mexico. *Bombardier-Concarril* fait