

Plus de 90 pour 100 des importations mexicaines dans le domaine des autobus et des autocars proviennent du Brésil. Les seuls autres fournisseurs d'une certaine importance sont les États-Unis et la Corée du Nord. Les États-Unis sont aussi un gros fournisseur de pièces de camion et d'autobus.

Ils dominent aussi le marché des produits ferroviaires avec 79 pour 100 du marché des importations en 1992. La part de marché de l'Allemagne était alors de 14 pour 100 et la France, le Brésil, l'Italie, l'Espagne et la Suède se partageaient le reste du marché en quantités relativement faibles.

LA CLIENTÈLE

LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU MEXIQUE

Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), les Chemins de fer nationaux du Mexique, détiennent aux termes de la constitution, le monopole de l'exploitation du service ferroviaire intercités au Mexique. *FNM* ont été négligés par le gouvernement pendant de nombreuses années et la longueur de leur 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 en réalité au cours de cette période. Le système compte maintenant un peu plus de 25 000 km, dont la moitié ont un besoin urgent d'entretien.

Du fait de cette négligence, le système ferroviaire mexicain n'est plus concurrentiel avec le transport routier, la part de marché des *FNM* ayant diminué régulièrement. C'est ainsi que la part du trafic des marchandises du Mexique transportées par rail est tombée de 23 pour 100 en 1970 à 13 pour 100 en 1993.

LE MÉTRO DE MEXICO

Le *Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC)*, la Commission du

transport public de Mexico, gère le métro de Mexico. Ses wagons transportent 4 500 000 voyageurs par jour. La *Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (COVITUR)*, la Commission des travaux de transport urbain, fournit toute l'infrastructure et assure les grosses réparations.

LE GRUPO MEXICANO DE DESARROLLO-RIOBOO-BOMBARDIER-CONCARRIL

Le *Grupo Mexicano de Desarrollo-Rioboo-Bombardier-Concarril*, est un consortium de trois sociétés mexicaines qui se sont associées à la société montréalaise Bombardier. En décembre 1993, le groupe s'est vu attribuer la concession pour construire et exploiter une nouvelle ligne de trains légers sur rails à Mexico et pour l'exploiter indépendamment du métro.

LA COMMISSION SUR LES TRAVAUX DE TRANSPORT URBAIN

La *Comisión de Vialidad y Transporte Urbano (COVITUR)*, la Commission sur les travaux de transport urbain, est l'organisme gouvernemental responsable de tous les travaux de construction du métro de Mexico et du système de trains légers sur rails. Cet organisme gère également le plan principal du métro. *COVITUR* dépend largement de la technologie électromécanique française.

Le Service de transport électrique de Mexico

Le *Servicios de Transportes Eléctricos del Distrito Federal (STE)*, le Service de transport électrique de Mexico, est responsable de l'exploitation des trolleybus et du système de transport urbain par trains légers sur rails, exception faite des tronçons privatisés. Ce système comprend 30,3 km de rails et 17 trains légers sur rails desservant six itinéraires. La *STE* exploite également 350 trolleybus sur 13 itinéraires d'un parcours total de 361 km.

LA COMMISSION DE TRANSPORT URBAIN DE GUADALAJARA

Le *Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR)*, la Commission de transport urbain de Guadalajara, est la société publique qui exploite le système de métro de Guadalajara. En juillet 1994, elle a inauguré une nouvelle ligne est-ouest qui ajoute 8,5 km à sa première ligne de trains légers sur rails de 15,5 km orientée nord-sud. *Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril (Concarril)* a fourni les 16 voitures semi-remonques pour la ligne 1 et *Bombardier-Concarril* a fourni les 32 véhicules pour la ligne 2.

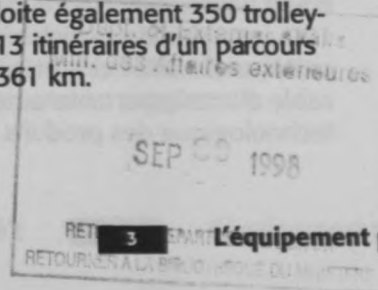
COMMISSION DE TRANSPORT PUBLIC DE MONTERREY

Le *Sistema de Transporte Colectivo Monterrey*, la Commission de transport public de Monterrey, a deux lignes de métro. La première ligne de 18 km d'est en ouest a été complétée par les cinq premiers kilomètres d'une ligne nord-sud en 1994. Les wagons d'origine ont été achetés à parts à peu près égales de *Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril (Concarril)*, de *Bombardier-Concarril* et, plus récemment, de *Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF)*. L'équipement électrique a surtout été fourni par Mitsubishi. La ville a des plans à long terme montrant un système de 77 km avec quatre grandes lignes.

LE SYSTÈME D'AUTOBUS DE MEXICO

Ruta 100 est le système d'autobus appartenant au *Departamento del Distrito Federal (DDF)*, le Ministère du district fédéral. Il offre 216 itinéraires dont 90 pour 100 assurent la liaison avec le métro. *Ruta 100* transporte trois millions de personnes par jour et dessert essentiellement les zones où habitent les personnes à faible revenu.

En avril 1995, *Ruta 100* a été secoué par un scandale, puis mis en faillite par le gouvernement. Dans le cadre d'un plan d'urgence, l'utilisation du



02/14/95