

Transport urbain et ferroviaire

Le secteur du transport urbain et ferroviaire comprend les réseaux de transport urbain et le matériel ferroviaire servant au transport en commun des passagers et au transport des marchandises.

Contexte international

Pour les réseaux téléguidés de transport urbain et le matériel de transport ferroviaire interurbain de passagers, les perspectives économiques sont très prometteuses, étant donné qu'il existe des débouchés importants pour le transport en commun en Amérique du Nord, en Europe et en Extrême-Orient.

Sur le continent nord-américain et outre-mer, il convient de noter que les villes qui ont été les premières à se convertir au transport en commun devront moderniser leurs réseaux et leur matériel roulant. Au cours de la prochaine décennie, les pays en voie d'industrialisation où se trouveront les villes à la croissance la plus rapide au monde, devront faire face à de sérieux problèmes de transport urbain.

Selon les estimations, le marché du transport en commun aux États-Unis devrait excéder 90 milliards de dollars de 1992 à 1997, alors que le marché nord-américain pour le matériel ferroviaire à grande vitesse, au cours des vingt prochaines années, est évalué à 27 milliards. La législation « Buy America » sur les achats intérieurs limite dans une large mesure l'accès à ce marché. La multiplication des réseaux de transport intermodal devrait offrir des débouchés dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises, surtout depuis l'entrée en vigueur de l'ALENA, le 1^{er} janvier 1994.

En Europe, on entrevoit certains créneaux. La formation d'un marché unique accroît l'importance des regroupements et des investissements stratégiques entre fournisseurs. Les débouchés commerciaux en Europe de l'Est sont cependant limités en raison de l'absence de ressources financières, de la concurrence des multinationales

européennes et des faibles prix de revient des fabricants locaux.

En Amérique latine, la privatisation offre des débouchés pour la fourniture de matériel et de services d'experts-conseils. Les normes sur les voies ferrées sont les mêmes qu'au Canada, aussi ce marché relativement proche serait-il peu coûteux à desservir. Cependant, les contraintes financières pourraient, à court terme, inciter les pays d'Amérique latine à moderniser et à remettre en état leurs installations et leur matériel. Au Mexique, les acquisitions du gouvernement permettront de moderniser l'infrastructure des transports.

En Afrique et au Moyen-Orient, notamment en Israël, des débouchés existent pour les experts-conseils et pour les constructeurs de locomotives et de matériel d'entretien des voies ferrées. En Arabie Saoudite, il existe de nombreux débouchés pour les services d'experts-conseils en vue de la construction d'un réseau national de chemin de fer. En Afrique, nombre de débouchés proviennent des grands projets de remise en état des voies ferrées financés par la Banque africaine de développement ou la Banque mondiale.

Pour sa part, le marché asiatique offre très peu de débouchés pour les produits et les services canadiens de transport urbain. Il existe cependant certaines possibilités dans le domaine des réseaux ferroviaires et des services d'ingénierie. L'éloignement est un facteur à considérer et, les négociations étant longues, les coûts en sont élevés. La culture et la langue sont aussi souvent perçues comme des obstacles. Enfin, l'instabilité politique de ce continent a perturbé d'importants projets.

En Australie, la construction de réseaux à écartement standard et la demande de locomotives, de matériel roulant et de systèmes de commande offrent des occasions d'exportation pour le Canada.