

de routes dont 46 000 sont des grands axes relevant du gouvernement fédéral. Environ 95 pour 100 du transport intercités des voyageurs et 59 pour 100 de celui des marchandises se font par autocar ou par camion.

### Les liaisons ferroviaires interurbaines

En 1910, *Ferrocarriles Nacionales de México (FNM)*, les Chemins de fer nationaux du Mexique, ont été créés en association avec la Wells Fargo Company. De nos jours, les chemins de fer mexicains transportent essentiellement des marchandises. En 1989, ils prenaient en charge 16 pour 100 des marchandises transportées par voie terrestre et un pour cent du trafic voyageur. Une grande partie des mille wagons voyageurs du Mexique ne sont pas opérationnels.

### Le transport ferroviaire urbain

Trois villes du Mexique ont des systèmes urbains ferroviaires : 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 trains légers sur rails. Puebla envisage la construction d'un système de transport rapide.

### Le transport par autobus

Les grandes villes mexicaines ont d'importantes flottes d'autobus, appartenant en grande partie à des intérêts privés. Il est courant d'avoir de petits véhicules de 10 à 15 passagers, même si le gouvernement a incité les entreprises à mettre en service des véhicules plus gros. Les tarifs sont faibles et une grande partie des autobus et des autocars appartiennent à de petits exploitants propriétaires. C'est ce qui explique qu'il s'agisse pour l'essentiel de modèles relativement anciens faisant peu appel à la technologie.

En dehors des régions urbaines, le transport public est assuré presque exclusivement par des entreprises

privées d'autobus et d'autocars qui assurent leurs services sous la surveillance des gouvernements locaux. L'âge moyen des autobus et des autocars est beaucoup plus élevé qu'au Canada et les systèmes utilisés pour la préparation des horaires et le paiement des billets sont assez simplistes. Les autobus de transport scolaire sont rares et utilisés essentiellement par les écoles privées.

### Le transport par autocars

Environ 95 pour 100 des voyageurs intercités empruntent les autocars mis à leur disposition par près de 700 entreprises. En 1992, on a enregistré au-delà de deux milliards de passages. Les transports aériens et ferroviaires n'ont obtenu respectivement que quatre et un pour cent de ces déplacements.

La plus grande entreprise d'autocars en exploite 7 500. On retrouve parmi les autocars des véhicules de haute qualité à conception intégrale de 40 pieds, à suspension à air, à air climatisé, à sièges inclinables et à salle de toilettes. Il y a également un grand nombre d'autocars à châssis séparé à faible coût, de minibus et de camionnettes modifiées. Seuls

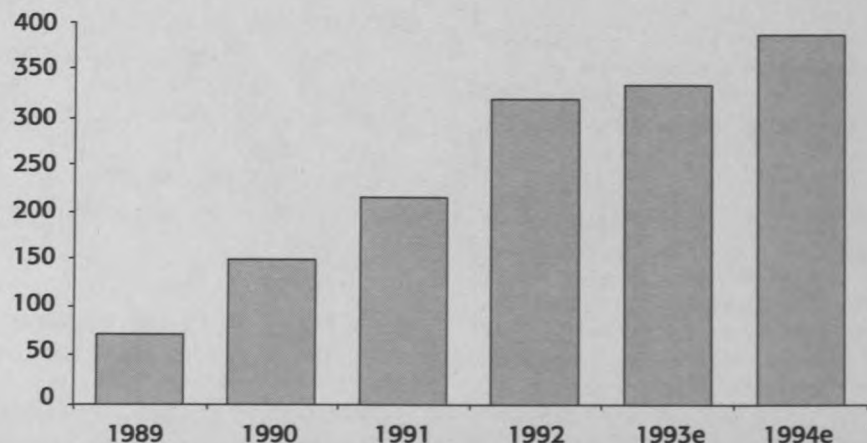
les exploitants les plus importants ont des ententes de services et de tarifs pour les correspondances.

## LE RÔLE DES IMPORTATIONS

Les importations de véhicules motorisés pour voyageurs, de type public, ont augmenté régulièrement pour atteindre 223 millions de dollars US en 1993. Au cours de la même année, le Mexique a importé 93 millions de dollars US de véhicules ferroviaires et d'équipements connexes. Les importations totales des deux catégories, en 1994, devaient atteindre environ 390 millions de dollars US. Ces données ne tiennent pas compte des pièces comme les moteurs et les châssis parce qu'il n'est pas possible de faire la distinction entre les pièces destinées aux autobus et aux autocars et celles destinées aux camions dans les statistiques. Les principaux fabricants construisent à la fois des autobus, des autocars et des camions et peuvent fort bien utiliser les mêmes pièces dans les trois cas.

### Produits du secteur de Transport par autobus, autocar et train – Importations mexicaines

En millions de \$ US



Note: "e" indique qu'il s'agit d'une estimation.

Source : Base de données sur le commerce mondial de Statistique Canada.