

## AMBASSADE DE FRANCE AU MEXIQUE MISSION ÉCONOMIQUE DE MEXICO

### LES TRANSPORTS PUBLICS AU MEXIQUE

Le secteur des transports urbains est en pleine évolution car le modèle sur lequel fonctionnent les villes du pays depuis des années (absence d'autorité organisatrice, multitude de concessionnaires avec des unités de faible capacité) a atteint ses limites. Les systèmes de mégabus articulés en site propre avec stations et quais à niveau (Bus Rapid Transit ou BRT) ont la préférence des gouvernements locaux pour leur faible coût d'investissement, mais le tramway suscite un intérêt dans les villes à fort patrimoine colonial.

Les liaisons longue distance de transport de passagers sont assurées par l'autobus ou l'avion, le dernier train de passagers ayant cessé de fonctionner à la fin des années 90. Il n'existe plus aujourd'hui que deux lignes ferroviaires dédiées à une activité touristique.

Le train connaît cependant un renouveau dans la zone métropolitaine de Mexico avec la mise en service de la première ligne de train de banlieue en avril 2008. D'autres projets de train de banlieue sont à l'étude à Mexico et dans les principales villes du pays.

#### Les transports urbains

Les réseaux de transports urbains, dans la plupart des villes mexicaines, sont composés essentiellement de « microbus » (unités de 7 à 12 mètres de long) et de taxis détenus par une multitude de petits entrepreneurs privés difficiles à contrôler. Seules les principales villes sont dotées d'infrastructures lourdes (métro et/ou BRT).

En dehors de ces villes, le Mexique compte 27 agglomérations de plus de 500 000 habitants où le système des microbus a largement atteint ses limites et où une structuration de l'offre autour de moyens lourds ou semi-lourds est nécessaire.

Les BRT, système plus facile à exploiter qu'une technologie tramway encore inconnue au Mexique, se mettent progressivement en place à Mexico (ligne 2 inaugurée en décembre 2008, 10 lignes programmées au total), Guadalajara (la première des 10 lignes programmées a été mise en service début 2009) et dans d'autres grandes villes, projets soutenus par la Banque Mondiale et le World Resource Institute au titre de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le tramway séduit cependant de nombreuses villes qui ont saisi que ce mode permettait de répondre à des enjeux patrimoniaux, environnementaux et de développement économique. L'appel d'offres pour la première ligne de tramway de Mexico a été déclaré infructueux en novembre 2008, faute de participant. En effet, aucun industriel n'a pu trouver un financement adéquat. Le projet devrait être relancé en 2009.

De façon générale, les principaux obstacles au tramway sont le financement, le coût d'investissement restant élevé (environ 5 fois plus que les BRT), et la frilosité des classes politiques à s'engager sur cette technologie nouvelle.

Enfin, les trains de banlieue sont en plein essor. L'année 2008 a vu la mise en service du premier train régional – ou train suburbain - qui relie le cœur de l'agglomération de Mexico à l'Etat de Mexico limitrophe. Ce projet a été rendu possible par l'utilisation d'une ancienne voie de fret abandonnée dont le Ministère des Communications et Transports (SCT) avait le contrôle. La SCT est intervenue comme co-financeur et pilote pour coordonner le projet impliquant deux entités administratives subfédérales distinctes.

Les études de l'extension de ligne I du suburbain (extension incluse dans le contrat de l'exploitant CAF) ont débuté et les lignes II et III sont en cours d'appel d'offres. Ailleurs dans la République, d'autres projets sont à l'étude sur le principe d'une réutilisation des lignes ferrées de fret. Tout comme les lignes I, II et III du train de banlieue de Mexico, ces projets font partie du Programme National d'Infrastructure.

#### La billettique dans les transports urbains

Les perspectives de croissance du marché des cartes sans contact sont prometteuses dans les quatre villes bénéficiant de transports de passagers lourds (métro et/ou BRT).

Ces quatre villes ont déjà mis en place des systèmes partiels ou complets (cas de Léon) de carte sans contact et veulent étendre le système à l'ensemble des transports en commun :

- à Mexico, la carte sans contact existe déjà dans les trois modes de transport lourds (Métro, Métrobus et train Suburbain) ;
- à Guadalajara, le métro et le Prétren disposent d'une carte sans contact. Le Macrobus s'accompagnera d'une carte sans contact compatible avec les deux autres modes utilisant cette technologie ;
- à Monterrey, le métro sera bientôt équipé d'une carte sans contact, les lignes de bus collectrices également ; un projet d'unification tarifaire sur toute la ville est à l'étude ;
- à Leon, l'uniformisation a déjà eu lieu mais sera amenée à se renforcer avec le développement des lignes de BRT.

Un projet d'unification de la tarification est en cours à Mexico. Il impliquera des adaptations technologiques (adaptation des logiciels pour reconfiguration des machines).

#### Les entreprises françaises des transports publics présentes au Mexique

L'offre française en matière de transport ferrés est présente via Alstom, Vossloh-Cogifer, Railtech Calomex, Thales et Systra.

Dans la billettique (pour le mode ferré mais aussi sur les BRT), la technologie française est présente via les tourniquets, valideurs et distributeurs de cartes des entreprises THALES et ACS. Les entreprises françaises ASK, Gemalto, Oberthur font partie des fournisseurs de cartes à puce.

#### Les projets à court terme

- des projets de tramway à México, Tijuana, Veracruz, Guadalajara, Puebla, Morelia ;
- l'entretien et la rénovation du métro de Mexico (rames, équipements électromécaniques, voies, centre de contrôle...) ;
- les nouvelles lignes de BRT des villes de Mexico, Guadalajara, Léon, Monterrey, Puebla...
- les projets de train de banlieue (deux lignes en appel d'offres à Mexico, des études préliminaires à Guadalajara, Aguascalientes, Puebla, Merida) ;
- la billettique et l'unification tarifaire sur les projets cités ci-dessus et dans les principales villes du Mexique.