

Les projets d'infrastructures de transport au Mexique

Juin 2008

© MINEIE – DGTPE

Prestation réalisée sous système de management de la qualité certifié AFAQ ISO 9001

Les infrastructures de transport actuelles

Des carences importantes qu'il devient urgent de combler : la prise de conscience du gouvernement

Classement sectoriel mondial du Mexique pour les infrastructures de transport (juillet 2007)

- ✓ 65^{ème} pour les chemins de fer
- ✓ 64^{ème} pour les ports
- ✓ 55^{ème} pour les aéroports
- ✓ 49^{ème} pour les routes

Investissements prévus par le PNI pour le transport

- ✓ Secteur routier : 19,1 milliards d'euros.
- ✓ Secteur ferroviaire : 3,3 milliards d'euros.
- ✓ Secteur portuaire : 4 milliards d'euros.
- ✓ Secteur aéroportuaire : 4,1 milliards d'euros.

Face au développement actuel du pays, à son ouverture sur le commerce international et à son rôle dans l'économie mondiale, les infrastructures de transport sont, en l'état, insuffisantes. Elles ne permettent pas de mettre à profit la situation exceptionnelle dont dispose le Mexique actuellement. Obsolètes, en mauvais état et parfois saturées, elles bloquent le développement du pays.

Selon le Forum Economique Mondial (2006-2007), le Mexique se situe, pour la compétitivité de ses infrastructures, à la 64^{ème} place sur 125 pays. Ce classement marque la nécessité de développer, moderniser et renforcer les infrastructures de transport afin qu'elles soient à même de répondre à une demande croissante, liée à la multiplication des échanges avec les Etats-Unis, la Chine, l'Amérique Latine et de plus en plus l'Europe.

Fort de ce constat, le Président Felipe Calderon, au pouvoir depuis juillet 2007, a lancé un Programme National d'Infrastructures 2007-2012. Ce programme, largement ouvert à l'investissement privé qui devrait financer la moitié des infrastructures, devrait permettre d'améliorer et d'augmenter l'offre de transport au Mexique et d'y limiter les effets de la crise des « subprimes » aux Etats-Unis.

Le secteur ferroviaire

Prédominance du fret et essor des premiers trains de passagers régionaux : redonner vie au transport ferroviaire de passagers

Longueur du réseau de chemin de fer (Milliers de Km.)

année	longueur
1990	26,3
2006	26,7

Le secteur ferroviaire mexicain se caractérise par un déséquilibre notable entre transport de marchandises et transport de passagers. En 1995, l'état des chemins de fer mexicains était catastrophique : 26 622 km de réseaux mal entretenus, à peine 6 700 passagers, et le fret stagnant à 58 Mt. C'est dans ces conditions que le Ministère des Transports a entrepris et lancé son programme de privatisation.

En 10 ans, et depuis la privatisation du réseau à trois principaux exploitants (Ferromex, Ferrosur et Kansas City Southern de Mexico), le poids total des marchandises transportées par rail a doublé, représentant environ 11% du volume de marchandises transportées dans le pays en 2007. Ainsi, se découvrant un nouveau

Marchandises transportées par voie ferrée (millions de tonnes)

année	tonnage
1990	46,4
1994	52,1
2000	77,2
2006	94,7

Objectifs à court terme

- construire 1 418 Km de voies ferrés
- augmenter la vitesse commerciale de 24 à 40 km/heure
- construire 64 passages dénivelés
- développer 10 corridors multimodaux et 12 nouveaux terminaux intermodaux
- mettre en service 5 nouvelles lignes régionales de trains de passagers

rôle, le secteur ne cesse de voir son poids dans le transport de marchandises augmenter.

En revanche, le nombre de passagers, qui augmentait de façon constante pour atteindre un plus haut niveau historique de 37 millions de passagers en 1970, n'a ensuite cessé de diminuer pour disparaître à l'aube de l'année 2000, lorsque la dernière ligne Guadalajara-Mexico a cessé son exploitation. Aujourd'hui, il n'existe plus que deux lignes ferroviaires dédiées à l'activité touristique : Barranca del Cobre (Chepe) et Téquila express. Malgré tout, l'idée de redonner vie à ce moyen de transport est pleinement d'actualité.

Objectifs du secteur et principaux projets à court terme

A travers le PNI, les objectifs principaux pour le secteur ferroviaire sont de redonner vie au transport urbain ferré, renforcer le réseau pour le fret et renforcer l'intermodalité. Les projets de transport urbain ferré abondent et constituent de véritables opportunités d'investissement. En particulier :

- La ligne 12 du métro de Mexico Investissement prévu de 1,7 milliards d'USD. L'appel d'offres a été remporté par le consortium formé par ICA, CICSA et Alstom.
- Le suburbain de la Zone Métropolitaine de la Vallée de Mexico : 3 lignes au total. La première est entrée en exploitation commerciale le 28 avril 2008 L'appel d'offre international pour la construction de la ligne 2 du train suburbain est paru le 12 Août 2008. Le projet nécessitera, selon les estimations, un investissement de 530 millions d'USD pour relier la banlieue de Mexico au centre-ville. La 3ème ligne est également en cours d'appel d'offre. Ce projet relance l'intérêt de ce type de transport pour d'autres Etats tels qu' Aguascalientes, Guanajuato, Nuevo Leon et San Luis Potosi.

Le secteur aéroportuaire

L'aéroport de Mexico accueille 22 millions de passagers par an. Cancun en reçoit 6 millions. Cinq autres aéroports dépassent les 2 millions de passagers : Guadalajara, Monterrey, Tijuana, Puerto Vallarta, Acapulco.

Faire face à la croissance du trafic et développer les infrastructures dans les zones à fort potentiel touristique

Le système aéroportuaire mexicain, le plus vaste d'Amérique latine, comprend 59 aéroports internationaux, 26 aéroports nationaux et 1 800 aérodromes. Pourtant la croissance du marché aérien est telle que les aéroports mexicains souffrent d'une saturation chronique. Le nombre de passagers transportés a augmenté de presque 30% depuis 1992 et aujourd'hui, cette croissance se poursuit à un rythme tout particulièrement élevé. Le problème le plus important du système est sans nul doute la saturation de l'aéroport international de la ville de Mexico. En outre, étant donné la croissance importante du tourisme, les zones à fort potentiel touristique font l'objet d'un développement aéroportuaire.

Objectifs du secteur et principaux projets à court terme

Augmenter globalement la capacité des aéroports par l'agrandissement des aéroports existants (en particulier Toluca, Puebla, Cancun) et construire 4 nouveaux aéroports :

- L'aéroport international de la Riviera Maya (QUINTANA ROO) : l'investissement prévu est de 1,9 milliard de pesos pour une durée de construction de 2 ans et une capacité de 8 à 10 millions de passagers par an ;
- l'aéroport à vocation touristique de Mar de Cortez (SONORA) ;
- l'aéroport de marchandises d'Ensenada (BAJA CALIFORNIA), projet auquel sont également liés 11 projets complémentaires sur 4 000 hectares et qui nécessitera un investissement total de 900 millions de dollars ;
- Le second aéroport international de Mexico : deux sites sont envisagées pour la création de ce nouvel aéroport : Tizayuca (HIDALGO) et Texcoco (ETAT DE MEXICO).

Unités (quantité totale)	2000	2008
Aérodromes	1130	1 800
Aéroports internationaux	57	59
Aéroports nationaux	28	26

Le secteur portuaire

Le Mexique ne possède pour le moment aucun port se situant parmi les 50 ports mondiaux les plus importants du trafic de marchandises

Sur 22 ports commerciaux, 4 assurent 60% du trafic de marchandises : Altamira, Veracruz, Manzanillo, Lazaro Cardenas

Les projets de nouveaux ports
- Punta Colonet devrait devenir le port le plus important du Mexique (BAJA CALIFORNIA)
- Seybaplaya, port de plaisance (CAMPECHE)
- Puerto Morelos, port de marchandises (QUINTANA ROO)

Les ports, maillon clef du commerce mondial : consolider la façade Atlantique et répondre aux besoins d'échanges avec la Chine

Le Mexique possède 22 ports commerciaux. Les 4 ports principaux, par lesquels passent 60% du trafic, sont Altamira et Veracruz dans le golfe du Mexique, Manzanillo et Lazaro Cardenas sur la côte pacifique. Les autres ports notables sont ceux de Puerto Vallarta, Guaymas, Tampico, Topolobampo, Mazatlán et Tuxpan. Cependant, la capacité du système portuaire est faible et ne permet pas de répondre aux exigences actuelles. En effet, le transport maritime de marchandises s'oriente aujourd'hui vers les mégas porte-conteneurs.

De plus, les ports mexicains doivent faire face aux importations sans cesse plus nombreuses en provenance de la Chine pour les besoins du marché national, nord américain ou latino-américain.

Objectifs du secteur et principaux projets à court terme

Les objectifs du secteur sont le développement de hubs de transfert de marchandises (mer/route/fer/air), la construction de nouveaux ports ainsi que l'augmentation des mouvements de conteneurs. Les projets d'expansion de ports existants sont les suivants :

- Port de Lazaro Cardenas (MICHOCAN) : construction d'un terminal pour véhicules, construction d'un mégaterminal de conteneurs (44 MUSD), construction d'un terminal de minerais (40 MUSD)
- Port de Manzanillo (COLIMA) : construction d'un second terminal de conteneurs, construction d'un terminal à usage multiple (700 MUSD).
- Port de Tuxpan (VERACRUZ) : construction d'un terminal pour les bateaux de croisière (6,5 MUSD), construction d'un terminal de conteneurs et de marchandise générale (180 MUSD).
- Port de Veracruz (VERACRUZ) : 1 projet d'investissement majeur : l'extension du port de la zone d'Activités Logistiques (600 MUSD).

Le secteur routier

Les dix plus importantes voies de communication routière
México-Nogales,
México-Nuevo Laredo,
Querétaro-Ciudad Juarez,
Acapulco-Tuxpan,
México-Cancún-Chetumal,
Mazatlán-Matamoros,
Manzanillo-Tampico,
Veracruz-Acapulco,
Veracruz-Monterrey
Tijuana-Cabos San Lucas.

Renforcer la couverture du réseau et les connexions avec l'Amérique du Nord, améliorer les conditions de circulation

L'infrastructure routière mexicaine se compose de 350 000 km de routes, dont 50 000 km de routes fédérales et 5 900 km d'autoroutes à péage. Seulement 123 000 km ont un revêtement conséquent, essentiellement en enrobés, parmi lesquels 15 000 km disposent de 4 voies de circulation ou plus.

Cependant, la couverture du réseau ne suit pas les besoins accrues en voies de communications internationales, notamment du fait de l'ALENA. Le Mexique possède ainsi 160 mètres de routes au km² quand les États Unis en comptent 640. Malgré l'importance du réseau autoroutier, ce dernier est rarement connecté aux principaux ports (à l'exception de Veracruz) et aéroports du pays. En outre, les trois quarts du réseau routier au Mexique se trouvent dans un état plus ou moins satisfaisant, tandis que les tarifs des voies à péage restent plus élevés que chez les voisins américains ou canadiens. Pourtant, La route représente un poids important dans l'économie mexicaine : elle assure 98% du transport intérieur de voyageurs et 85% du transport intérieur de marchandises.

L'insuffisance des infrastructures routières, en particulier à la frontière nord, constitue clairement un frein au développement du commerce extérieur.

Sur les 175 projets routiers, 100 sont prioritaires et seront réalisés pour 2012. Ces 175 projets se répartissent ainsi :

Type de voie	KM
Autoroutes 4 voies	5 472
Autoroutes	6 788
Aménagements	1 338
Routes secondaires	4 000
Total à construire	17 598

Les grands projets routiers de la ville de Mexico

- 2 nouvelles voies rapides à l'Ouest de la ville
- un tunnel routier de 12km pour relier le centre à Santa Fe

Objectifs du secteur et principaux projets à court terme

Les objectifs principaux fixés pour ce secteur sont la modernisation et le développement des axes routiers. Actuellement, 8 paquets autoroutiers sont en préparation à travers le schéma de valorisation d'actifs fédéraux (« aprovechamiento de activos ») pour un investissement total de 33.3 milliards de pesos. Il s'agit de paquets formés par des autoroutes existantes, ayant plus de 10 ans d'opération en continu, et par des autoroutes à péage à construire. Le concessionnaire doit alors conserver et exploiter les actifs en question, ainsi que construire et ensuite exploiter les nouvelles autoroutes qui font partie du paquet.

Les projets clés du secteur routier, qui représentant 22,1 % de l'investissement total prévu dans le secteur, sont :

Projet	Région(s)	Etat(s)	investissement (milliards de pesos)
Durango-Mazatlan	plusieurs	Durango/Sinaloa	10,8
Nuevo Necaxa-Tehuacan	sud est	Puebla/Veracruz	8
Contournement nord de la ville de Mexico	centre pays	Etat de Mexico, Hidalgo, Tlaxcala	5,9
Tuxpan-Tampico	sud est	Veracruz	4,5
La Venta-Colegio Militar	centre pays	District fédéral	4
Oaxaca-Salina Cruz, tronçon Mitla-tronçon Chapultepec	sud est	Oaxaca	4
Atizapan-Atzacmulco	centre pays	Etat de Mexico	3,8
Compostela-Puerto vallarta	centre ouest	Nayarit	3,6

Pour en savoir plus

Guide répertoire : Les projets d'infrastructure de transport au Mexique, 325 pages – juin 2008

Site du Ministère des Communications et Transports : <http://www.sct.gob.mx/>

Le catalogue des prestations d'appui aux entreprises peut être consulté sur le site internet de la Mission Economique de Mexico : <http://www.dree.org/mexique/ressources/Prestations.pdf>

Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse de la Mission Economique (adresser les demandes à).

Clause de non-responsabilité

La ME s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, elle ne peut en aucun cas être tenue responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication qui ne vise pas à délivrer des conseils personnalisés qui supposent l'étude et l'analyse de cas particuliers.



Auteur : Mission Economique de Mexico

Adresse : Lafontaine n°32 Col. Polanco Chapultepec
11 560 Mexico DF

Rédigée par : Vanessa GENTILE et
Benjamin FOUCHARD

Revue par : Maurice CROCI

Version originelle du 1^{er} juillet 2008