

SNCF
SGRDD-Bibliothèque
45, rue de Londres
75379 PARIS CEDEX 08
(PARIS SAINT-LAZARE)
Tél. : 01 53 42 90 11

REFERENCE

FER040516

CAHIER

156

Industrie ferroviaire

n°12, décembre 2001, pp. 24-28, fig., bibliogr. - (REVUE) - S/C : 0301

Mexique : Les transports urbains.

JFS



Mexique : Les transports urbains

Les réseaux de transports urbains dans la plupart des villes mexicaines sont composés essentiellement de microbus et de taxis détenus par une multitude de petits entrepreneurs privés difficiles à contrôler.

Les finances gouvernementales pas plus que celles des collectivités locales ne permettent l'extension, la modernisation ou la réorganisation des transports publics, dans un contexte socio-économique où les usagers ne sont pas en mesure de supporter une augmentation des tarifs de transport urbain. Le transport collectif pâtit d'un vieillissement de son parc. Seules Mexico, Guadalajara et Monterrey sont dotées d'infrastructures lourdes.

Mexico

Répartition des usagers par modes de transports (données de 1999*)

Moyen de transport	% trafic total
Microbus	55,1
Automobile	15,7
Métro	14,4
Autobus ville de Mexico	6,7
Autobus proche banlieue	3,5
Taxi	2,5
Deux roues	0,9
Autres	0,8

Institut National de Statistiques - INEGI

* En 1999, le volume de passagers transportés, tous modes confondus, était de 29 M. pass/j. pour Mexico

Les bus légers (ou microbus)

Gérés par des entrepreneurs privés, les 27.000 microbus de la ville de Mexico opèrent de manière inorganisée (280 lignes qui se superposent sans contrôle sur 7.800 km), tout en polluant plus que n'importe quel autre mode de transport. Pratiques et économiques, ces bus sont pourtant très peu sûrs (matériel obsolète, agressions en série, trafic intense...).

Le métro

L'opérateur du métro est le Sistema de Transportes Colectivos (STC) sous la tutelle de la Secretaría de Transportes y Vialidad (STV - Ministère des transports de la ville de Mexico).

La Dirección General de Obras para el Sistema de Transportes Colectivos (DGOSTC - Direction générale des travaux du système de transports collectifs) gère et contrôle les travaux de construction du métro sous la tutelle de la Secretaría de Obras y Servicios (Ministère des travaux et services publics de la ville de Mexico). Depuis l'achèvement de la ligne B, la DGOSTC n'a plus de grands travaux en cours.

Le métro de Mexico, inauguré en 1969, dispose d'un réseau de 200 km, ce qui en fait le 7ème mondial, avec 10 lignes, 164 stations et 42 points d'interconnexion, pour un délai interstations de 2 minutes en moyenne. Il dispose de 289 trains. Il est aussi le troisième mondial en terme de fréquentation avec 4,4 millions de passagers/jours, bien qu'il ait perdu 700.000 passagers/jours en 10 ans, en raison de la concurrence sauvage que lui font les microbus que les différentes administrations ont laissé s'installer sur des routes parallèles aux lignes de métro. Cependant depuis 2 ans, on constate une inversion de la tendance.

Le métro est pourtant le mode de transport le meilleur marché : le billet coûte 1,50 pesos, soit un peu plus de 0,18 euro. Par conséquent, les recettes couvrent seulement 40% des coûts de fonctionnement, situation qui implique une grande faiblesse des moyens financiers de STC. Le prix du billet devrait cependant être porté à 2 pesos (0,24 EUR) au 1^{er} janvier 2002 ; ce qui permettra de dégager une partie des fonds nécessaires à la réhabilitation des rames de métro en exploitation (190 MUSD) et l'achat de 45 nouvelles rames (450 MUSD).

Tramway et trolleybus

STE, Servicios de Transporte Eléctrico (STE - Services de Transport Electrique) est le gestionnaire des transports publics de surface de la ville de Mexico sous la tutelle de la Secretaría de Transportes y Vialidad. Ses moyens sont les suivants :

- Trolleybus : 17 lignes ; 489 trolleybus ; 250.000 usagers/j. Le réseau n'est pas suffisamment développé pour satisfaire la demande.
- Tramway : une ligne de 26 km avec 73.000 passagers/j.
- Un parc de 169 bus répartis sur 8 lignes avec 160.000 passagers/j.

Les autobus de la RTP

RTP, Red de Transporte de Pasajeros, a été créé en janvier 2000 pour se substituer à la Ruta 100, en faillite. Elle dispose d'une flotte de 1.200 autobus qui transporte 800.000 passagers/jour (contre 1,9 millions pour la Ruta 100).

Monterrey

- Un Métro (Tren Electrico Urbano) : 2 lignes s'étendant sur 48 km avec 40 unités en fonctionnement ; 380.000 passagers / jour.
- Trolleybus : 4 lignes s'étendant sur 144 km avec 101 unités en fonctionnement.
- 186 lignes de bus (7,5 M voyages / jour).

Guadalajara

- Un métro (Metrorey) : 2 lignes s'étendant sur 23 km avec 52 unités en fonctionnement ; 400.000 passagers / jour
- 242 autobus en circulation, répartis sur 15 lignes. 2 sociétés se partagent les opérations : la Compañía de Transportes de Monterrey Feat (CTM Feat) et la CTM Guadalupe.

Perspectives et projets

L'époque des grands travaux du métro semble révolue et les projets porteront dorénavant sur la rénovation et la modernisation des lignes et sur la réorganisation des transports

Le Réseau Suburbain de la Vallée de Mexico

Le projet de concession de transport ferroviaire suburbain de passagers est né d'une étude financée par le gouvernement français. Il consiste à mettre en place, grâce aux voies existantes du réseau de la zone métropolitaine, un service suburbain de passagers qui reliera le District Fédéral à l'Etat de Mexico.

Une première ligne qui devrait relier le centre de Mexico (Buenavista, en relation avec le métro) à Huehuetoca, au Nord de la ville (à 47 km de Buenavista, sur la ligne Mexico-Querétaro) fait l'objet d'âpres négociations entre la ville de Mexico (District Fédéral), l'Etat de Mexico et le gouvernement Fédéral qui pousse ce projet. Cependant la ville de Mexico remet en cause le schéma de financement en 3 tiers de ce projet. Elle refuse en effet, de subventionner sans compensation financière les passagers originaires de l'Etat de Mexico. Elle souhaite, avant tout engagement, une nouvelle clé de répartition. Elle estime aussi qu'il conviendrait au préalable de réaliser une étude des potentiels de trafic sur l'ensemble de la Vallée de Mexico pour établir un véritable plan des déplacements.

Les travaux représentent un investissement de 600 MUSD alors que cette ligne devrait connaître un trafic de 465.000 passagers/j à échéance 2005.

Métros : la fin des grands projets

Après six années de travaux et de difficultés diverses, le dernier tronçon des 23,7 km et 21 stations de la ligne B, dernière ligne en construction du métro de Mexico, a été inauguré le 15 décembre 2000. Cette ligne drainera un trafic de 600.000 passagers /jour. Elle devrait in fine avoir coûté 800 MUSD, auxquels devraient s'ajouter 400 MUSD pour l'achat de matériel roulant.

Il s'est peut-être agit de la dernière opération de construction de ligne avant plusieurs années. L'époque des grands travaux du métro semble révolue et, à quelques exceptions près, les projets porteront dorénavant sur la rénovation et la modernisation des lignes existantes (les lignes 2 et 3 paraissant prioritaires) et sur la réorganisation des transports. L'heure est plutôt à la substitution par des transports de surface des lignes de métro identifiées dans le schéma directeur, en particulier par des tramways ou des trolleys. Ce sera peut-être le cas pour la ligne 12 qui assurera la transversalité entre les différentes lignes de métro au sud de la ville. Rien n'est toutefois définitivement arrêté. Au delà, les autorités municipales affichent la volonté de mieux desservir le Sud de la ville (délaisse jusqu'à présent au profit de l'Etat de Mexico), ce qui pourrait aboutir à plus long terme à des

projets d'extension pour différentes lignes, les plus probables concernant les lignes 7, 2 et 8, et/ou à des projets de transports de surface.

Parmi les projets un nouvel appel d'offres concernant 45 trains est imminent. Le métro de Mexico s'est également associé au système de ticket sans contact Calypso développé par la RAPT et adopté par une trentaine de villes dans le monde. L'adoption de ce système ne préjuge toutefois pas du fournisseur du système de lecture (lecteurs, tourniquets), plusieurs entreprises françaises étant intéressées.

De son côté, Metrorey a bien un projet d'extension de ses deux lignes mais, au mieux, il se fera en deux temps :

- prolongation de quelques centaines de mètres des lignes actuelles pour être au niveau de la chaussée puis ligne d'autobus en site propre;
- la ligne d'autobus en site propre sera convertie en Métro s'il y a assez de trafic et des fonds disponibles.

Guadalajara élabore actuellement un nouveau plan directeur pour ses transports urbains mais toute décision d'investissement semble gelée.

Autres projets

- Une ligne de tramway est envisagée entre Tijuana et San Diego, deux villes frontalières situées respectivement au Mexique et aux Etats-Unis (Californie) entre lesquelles se réalisent de nombreux déplacements professionnels.
- L'Etat d'Aguascalientes étudie un projet de train suburbain reliant, à partir de voies déjà existantes, les différentes villes de l'Etat et qui donnerait service à 29.000 passagers par jour sur 73 km. L'investissement total serait de 121 MUSD pris en charge à hauteur de 65% par le secteur public. Le projet devrait être lancé en 2002 pour un début d'exploitation prévu en 2005.
- D'autres projets sont parfois évoqués (Ecotren de Mexico, métro entièrement aérien entre la ville de Mexico et l'Etat de Mexico ; Monterrey ; tramway de Puebla), mais ils ne semblent pas devoir émerger à court terme.

La présence française

Les entreprises françaises ont une présence historique à Mexico. Le métro français a été construit à l'aide de technologies françaises. En outre, l'essentiel des lots d'équipement pour les travaux du métro ont été remportés par des entreprises françaises (Matra, Syseca, Cogifer, Cegelec, Alstom, Dassault et Alcatel). Alstom a gagné ces dernières années 3 contrats de rénovation de trains. Alstom et Alcatel travaillent aussi très régulièrement avec la STE qui a aussi des contacts avec EDF pour la gestion de bus électriques.

STE et STC ont tout deux signé un accord de coopération avec la RATP.

Nos entreprises doivent cependant faire face à une concurrence qui se fait de plus en plus vive : ICA (1ère entreprise mexicaine de BTP), Bombardier, CAF, Mitsubishi, AdTranz, Sumitomo, Siemens (Guadalajara).

La société d'économie mixte bordelaise Gertrude-SAEM s'est illustrée en remportant le contrat de la régulation de trafic de la ville de Monterrey

(500 carrefours avec une probable extension à 800). La société est aussi bien positionnée sur plusieurs villes moyennes, dont Querétaro. Par contre, à Mexico, Philips s'est imposé.

Pour en savoir plus

Publications disponibles

- Guide d'implantation au Mexique, Mission Economique de Mexico, octobre 2001, 120 Euros (787,15 FRF HT)
- Lettre de l'Isthme Centre-Américain et du Mexique, abonnement annuel : 150 Euros HT
- Guide-répertoire : "Les grands groupes Mexicains", Mission Economique de Mexico, novembre 2001, 450 Euros (2951,81 FRF HT)

Contacts utiles

Sistema de Transporte Colectivo (STC)

Delicias N° 67, piso 5
Col Centro, CP 06070
Tel (52 55) 57 09 06 70 – Fax (52 55) 57 09 08 03
Site web : <http://www.metro.df.gob.mx>
Dr. Javier Gonzalez Garza, Directeur Général

Dirección General de Obras para el Sistema de Transportes Colectivos (DGOSTC)

Av. Universidad No. 800
Colonia Santa Cruz Atoyac
03310 México, D.F.
Tél : (52 55) 56 88 44 75 / 89 55 – Fax : (52 55) 56 04 15 88
Ing. Mario Umberto Curzio Rivera, Directeur Général

Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal (Ville de Mexico)

Versailles No. 113
Col. Juárez 06600 México, DF
Tél : (52 55) 55 46 82 37 – Fax (52 55) 55 33 12
Site web : <http://www.df.gob.mx>
Ministre : Lic. Jenny Saltiel Cohen

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT – Ministère des Communications et des Transports)

Xola y Universidad
Col. Narvarte 03028 México, D.F.
Tél : (52 55) 55 19 38 07 – Fax : (52 55) 55 38 06 92
Site web : <http://www.sct.gob.mx>
Ministre : Lic. Pedro Cerisola y Weber

Dossier réalisé par Christophe CHAFFAT

PEE MEXICO – décembre 2001

Tél: 00.52 55 52 82 98 20 / Fax : 00. 52 55 52 82 98 32