

LES DISTRIBUTEURS DE SERVICES

CANADA LANGUAGE CENTRE

Le Canada Language Centre (CLC) est l'une des principales écoles d'enseignement privé de l'anglais langue seconde au Canada. La société a commencé à s'intéresser au Mexique en 1982, après avoir dépendu en presque totalité des étudiants asiatiques.

L'entreprise mexicaine s'est avérée une réussite réelle puisque les étudiants mexicains composaient en 1994 un quart des inscriptions au Canada. La dévaluation du peso mexicain, en décembre 1994, a réduit le nombre des étudiants en 1995. Malgré cela, les jeunes Mexicains considèrent que, dans le contexte économique libéralisé qui est devenu le leur, l'apprentissage de l'anglais est un élément important de réussite de leur carrière et la société continue à attirer des étudiants des groupes les plus aisés.

Andrew Emson, ancien directeur de CLC pour l'Amérique latine, dit que les relations de la société avec les distributeurs mexicains ont été un élément déterminant de sa survie à la crise économique. Elle a eu la chance d'avoir des distributeurs très compétents. M. Emson dit qu'au Mexique, «n'importe qui peut se lancer dans l'enseignement de l'anglais langue seconde». La plupart de ces gens travaillent à partir de chez eux, sans infrastructure, ni concept de l'éducation comme produit et n'ont pas d'idée de ce que le Canada est réellement.

Par contre, les grands distributeurs, comme *Redca*, *Tecma*, *Ayusa* et *Intercamp*, ont une base de clients constante, en plus de leurs contacts, pour continuer à attirer des clients intéressants. Les meilleurs distributeurs sont pour l'essentiel des agences de voyage qui se spécialisent dans les séjours linguistiques. Ce sont des grossistes reconnus ou d'autres agents de voyage qui s'adressent à eux pour obtenir des contrats d'enseignement et qui partagent la commission.

suite à la page 27

classique, les marchandises sont réceptionnées par un transitaire ou une société de logistique du côté américain de la frontière. Dans la plupart des cas, un certificat de transport et d'exportation («transportation and exportation bond») aura été émis par un courtier américain à la frontière canado-américaine. Le courtier américain conclut cette obligation à la frontière américano-mexicaine. Le courtier mexicain avise l'importateur et organise le paiement des droits et des taxes. De façon idéale, le versement aura été prévu à l'avance par le distributeur. Une fois le transfert des fonds, par le courtier ou l'importateur, fait aux douanes mexicaines, le courtier émet un *Pedimento Advanal*, demande d'importation.

Les produits alimentaires ou agricoles seront inspectés par le *Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural (Sagar)*, Secrétariat à l'agriculture, à l'élevage et au développement rural, sur le côté américain de la frontière. Les certificats sanitaires et phytosanitaires seront contrôlés avant l'émission d'un certificat d'importation. Celui-ci doit être joint au *pedimento* avant de franchir les douanes. Il y a des frais additionnels pour l'obtention de ce certificat.

Même si les tracteurs canadiens peuvent entrer sur une courte distance en territoire mexicain, il est souvent plus pratique de transférer la remorque à un tracteur spécialisé qui lui fera franchir le pont donnant accès au Mexique. Le répartiteur du courtier attend ce tracteur à la douane mexicaine et organise le dédouanement au Mexique.

Les expéditions qui arrivent à la frontière sont en général dédouanées le jour suivant, mais il est possible, quand on se présente tôt le matin, d'obtenir le dédouanement dans la même journée. Il faut toutefois que la documentation ait été préparée à l'avance.

Les expéditions par voie ferrée suivent un processus comparable à celles qui transitent par camion, si ce n'est que les wagons américains peuvent maintenant entrer au Mexique et que les marchandises, en règle générale, ne sont pas déchargées ni rechargées. Les expéditions arrivant par voie maritime sont déchargées à des quais du gouvernement et conservées dans des entrepôts sous douane jusqu'à ce qu'elles soient dédouanées.

Toutes les expéditions par voie aérienne doivent d'abord entrer dans une aire d'entreposage sous douane à l'aéroport, normalement gérée par le transporteur aérien ou un courtier en douane. Cela mis à part, les procédures de dédouanement des marchandises remises dans les entrepôts des services des douanes ou les aires d'entreposage des aéroports sont comparables à celles que nous avons décrites pour les camions.

Une fois au Mexique, toutes les marchandises sont transportées par camion. Le secteur du camionnage a été déréglementé et est devenu beaucoup plus efficace au cours des dernières années. Un système de routes privé, moderne et à péage, relie toutes les grandes villes et les points de transbordement. Ces routes à péage sont coûteuses mais permettent d'économiser beaucoup de temps et sont plus sûres que les autoroutes gratuits.