

ENTREPÔTS PUBLICS SOUS DOUANE AU MEXIQUE

L'augmentation du volume des expéditions par camion au Mexique fait prendre de l'importance au secteur des entrepôts publics sous douane au Mexique. On constate en particulier une augmentation marquée du nombre de ces entrepôts réfrigérés dans le cadre de partenariats avec des sociétés américaines.

En vertu des lois mexicaines, quand des marchandises sont expédiées à un entrepôt sous douane, il n'y a pas de droits de douane ni d'autres taxes à payer avant le moment de la sortie des marchandises de cet entrepôt. Cela avantage les expéditions de chargements incomplets et permet à l'expéditeur de maintenir des stocks au Mexique. La valeur des marchandises étant fixée au moment de leur entrée dans l'entrepôt, l'expéditeur est protégé contre toute variation ultérieure du taux de change.

construits par le secteur privé. Un programme d'investissement d'un total de 100 millions de dollars U.S. a été mis au point pour les grands ports mexicains de Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira et Veracruz. Il faut toutefois savoir que le transport par voie maritime est depuis longtemps pénalisé par les activités des syndicats et que le système est jugé inefficace et peu fiable.

Les expéditions par voie aérienne ont diminué, mais elles continuent à constituer des solutions de remplacement pratiques pour les expéditeurs devant acheminer des produits à valeur relativement élevée et à encombrement relativement faible. On procède actuellement à des agrandissements aux aéroports de Mexico et de Toluca, mais la plupart des transporteurs mettent surtout l'accent sur le transport des passagers.

LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

En vertu de l'ALÉNA, les tracteurs, les remorques et les conducteurs canadiens et américains seront autorisés à travailler au Mexique pour la première fois, mais ils devront se contenter des expéditions internationales. Ils ne seront pas autorisés à

transporter des marchandises d'un point à l'autre sur le territoire mexicain, même s'ils ont sur leurs remorques un chargement partiel d'expéditions internationales. Une exception à cette règle est que les camions canadiens seront autorisés à distribuer les marchandises qui arrivent au Mexique par d'autres modes de transport.

Cet accès au marché mexicain sera ouvert graduellement sur une période de six ans. À compter de décembre 1995, les sociétés canadiennes et américaines de camionnage auront accès aux états frontaliers du nord du Mexique. En l'an 2000, elles auront alors accès aux 31 états mexicains.

À court terme, la principale façon de pénétrer le marché sera de passer des ententes de coentreprise avec des sociétés mexicaines. En 1997, les sociétés canadiennes et américaines pourront détenir jusqu'à 49 pourcentage du volet international des activités et des sociétés mexicaines. Si une entreprise mexicaine ayant passé une telle entente de coentreprise s'occupe également de trafic intérieur, il faudra créer une division distincte. En l'an 2000, la part étrangère de la propriété des activités internationales pourra atteindre 51 pourcentage, puis 100 pourcentage en 2004.

L'ALÉNA prévoit que les procédures de dédouanement mexicaines seront également simplifiées. Actuellement, les remorques canadiennes et américaines sont détachées et franchissent la frontière tirées par des fardiers. Une fois du côté mexicain, elles doivent être tractées par des tracteurs et des chauffeurs mexicains. Cela peut ne prendre que deux ou trois heures, mais il arrive parfois qu'il faille un jour ou plus. Un grand nombre d'expéditions sont déchargées et rechargées dans des remorques mexicaines parce que leurs propriétaires ne veulent pas que leurs camions empruntent les routes mexicaines en mauvais état.

Un ensemble de conventions a été signé en mars 1994 entre le Canada et le Mexique qui permettra le partage des installations de camionnage, garantira la reconnaissance des permis de conduire commerciaux de chaque pays et renforcera la coopération technique et la formation. La plupart des

observateurs de ce secteur d'activité estiment que ces accords contribueront de façon importante à améliorer l'accès des sociétés canadiennes de camionnage au Mexique.

La réglementation du secteur mexicain du camionnage relève du *Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)*. Elle limite la longueur des camions à 48 pieds et a été modifiée récemment pour incorporer des règlements plus rigoureux sur l'émission des gaz d'échappement et les systèmes de freinage. Les restrictions de charge n'étaient généralement pas appliquées jusqu'à il y a peu. Les châssis des camions étaient renforcés pour permettre des charges de 150 pourcentage ou plus de la capacité permise. Un nouveau programme est entré en vigueur qui permettra de peser 80 pourcentage des camions au cours de la première année, pour parvenir à un taux de 100 pourcentage au cours de la troisième année. Il n'y a pas au Mexique de réglementation sur la durée des heures de conduite.

LES CONTRAINTES À L'EXPLOITATION

Les sociétés étrangères de camionnage travaillant au Mexique seront confrontées à un certain nombre de contraintes. On pense ici en particulier à l'état des routes, à la qualité du carburant diesel, au système juridique et à l'infrastructure.

En 1993, il y avait au Mexique 3 400 kilomètres d'autoroutes en bon état, dont l'utilisation était le plus souvent soumise à un péage. Les autres routes sont généralement en très mauvais état. Certains estiment en effet que la proportion de routes en mauvais état atteint 60 pourcentage. Sur un grand nombre de ces itinéraires, la vitesse maximale n'est que de 50 ou 60 kilomètres à l'heure. Il y a aussi sur certaines routes des problèmes de ponts trop bas et de courbes trop serrées. Les arrêts pour camions ouverts 24 heures sur 24 sont rares et la sécurité constitue un problème dans certaines parties du pays. Les camions s'arrêtent souvent en groupes sur le côté des routes par mesure de sécurité.