

## LA RECHERCHE DE PARTENAIRES

Le secteur mexicain du camionnage est caractérisé par une surcapacité et une concurrence intenses. Depuis la déréglementation du secteur en 1989, plus de 1 000 nouvelles sociétés sont apparues sur le marché, portant le nombre total à 4 150 sociétés licenciées. Il faut ajouter à cela environ 600 transporteurs en situation illégale qui contribuent au problème de surcapacité. Certains estiment que le capital n'est utilisé qu'à environ 60 pourcentage dans ce domaine. En conséquence, les coûts de transport ont chuté de plus de 20 pourcentage entre juin 1992 et juillet 1993 et devraient continuer à baisser tant que la surcapacité n'aura pas disparue.

En s'efforçant de conserver leur part de marché, un grand nombre de sociétés mexicaines de camionnage ont commencé à chercher des partenaires à des coentreprises au Canada et aux États-Unis. De telles ententes leur permettent d'accroître leurs services à des coûts plus faibles. D'un point de vue canadien, ces coentreprises seront la principale méthode pour pénétrer le marché mexicain jusqu'à 1996, année au cours de laquelle les camions canadiens et américains auront le droit d'entrer au Mexique.

Ces sociétés mexicaines recherchent tout particulièrement des partenaires américains et canadiens pour deux raisons. Tout d'abord, un certain nombre de camions mexicains ne satisfont pas aux normes de sécurité exigées pour pénétrer sur le territoire américain. Elles éprouveront donc des difficultés à tirer parti de l'augmentation des flux commerciaux découlant de l'ALÉNA, à moins qu'elles ne créent des partenariats avec des sociétés possédant des camions répondant à ces normes. La seconde raison est que les sociétés mexicaines veulent améliorer leurs technologies dépassées et par la suite la productivité de leur main-d'œuvre.

Plus de 60 pourcentage des tracteurs et des remorques, et 75 pourcentage des camions à deux essieux, avaient plus de 10 ans en 1989. Cet équipement a tendance à être d'utilisation générale plutôt que spécialisée. Il faut améliorer la flotte mais les coûts

élevés de remplacement peuvent freiner cet effort.

Le secteur mexicain du camionnage fait une grande utilisation de main-d'œuvre. Il transporte environ 325 millions de tonnes de marchandises par année, soit plus de deux fois le volume pris en charge par les camions au Canada. Au Mexique, il faut pour cela 800 000 employés, plus de six fois le nombre de travailleurs embauchés dans ce secteur au Canada. Cela s'explique par la structure de faibles salaires du Mexique et, dans une certaine mesure, par une réglementation gouvernementale agressive. Il n'empêche qu'il faudra disposer d'opérations plus efficaces pour que le Mexique devienne concurrentiel dans les services de livraison au moment adéquat et les autres services sophistiqués.

Les sociétés canadiennes qui disposent de technologies de pointe seront recherchées comme partenaires. On s'attend à ce qu'on constate un besoin d'expertise et de technologie pour être en mesure de fournir les services de camionnage au moment opportun et on pense ici en particulier à des systèmes de location de véhicules.

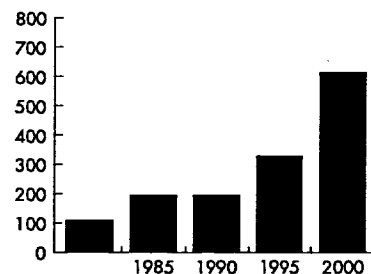
## APERÇU DU SECTEUR MEXICAIN DU CAMIONNAGE

Le secteur mexicain du camionnage est organisé sur une base régionale. La plupart des entreprises ne desservent qu'une région et l'activité est concentrée dans les régions industrielles. Près de la moitié des sociétés de camionnage ont leur siège dans la ville de Mexico. Monterrey et Guadalajara sont les second et troisième centres de camionnage en importance. Un petit nombre d'entreprises offrent un service à l'échelle nationale. Ce sont *Empresass Nieto*, *Transportes Julian de Obregon* et *Transportes Castores de Baja California*.

Ce domaine d'activité a subi des modifications profondes depuis qu'il a été déréglementé en 1989. Avant la déréglementation, le gouvernement mexicain accordait des concessions d'itinéraire. Il était alors souvent difficile pour les nouvelles entreprises de pénétrer un marché parce que les permis étaient surtout accordés aux sociétés de camionnage bien implantées. Avant 1989,

## LE MARCHÉ MEXICAIN DU CAMIONNAGE 1982 À 2000

Millions de tonnes métriques



environ 90 pourcentage de toutes les marchandises transportées étaient les marchandises transportées par 20 pourcentage des sociétés de camionnage. En 1993, 47 pourcentage de la capacité de transport était répartie entre 600 sociétés.

Dans le cadre de l'ancien système réglementé, le *Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)* fixait les prix que toutes les sociétés de camionnage devaient suivre. Les expéditions étaient acheminées vers des centres de tri et réexpédiées en se servant d'un système de choix aléatoire des transporteurs. Le client n'avait donc aucun contrôle sur le choix du transporteur.

Toute société mexicaine de camionnage peut désormais desservir au pays l'itinéraire de son choix et les clients peuvent choisir le transporteur de leur choix. Le processus d'obtention des nouvelles licences de camionnage a également été simplifié et les niveaux de prix et de services obéissent maintenant aux forces du marché. La compétition qui en a découlé a coupé les prix et transformé radicalement l'apparence du secteur.

La déréglementation a eu un autre effet, celui de pousser à la spécialisation. Certaines sociétés de camionnage limitent maintenant leurs activités à des domaines spécialisés comme le transport de meubles, de produits périssables, d'automobiles et de produits dangereux. Un petit nombre d'entreprises offrent maintenant des services d'acheminement de charges incomplètes de camions et de livraison au moment adéquat. Ce type de service constitue un segment de marché lui aussi en croissance. Il n'empêche

