

## LE TRANSPORT PAR CAMION

Le transport routier entre le Canada et le Mexique s'est accru depuis quelques années. La proportion des exportations canadiennes transportées par camion est passée du tiers en 1988 à plus de la moitié en 1993. Seules les grandes quantités de marchandises en vrac sont exclues du marché du camionnage. Les marchandises réfrigérées sont transportées presque uniquement par camion. Le transport routier à partir des grandes villes canadiennes jusqu'à la frontière mexicaine de Laredo, au Texas, requiert environ quatre jours pour les expéditions par camion complet et jusqu'à sept jours pour les expéditions de détail. Après le dédouanement, il faut encore deux ou trois jours avant d'arriver à Mexico.

De nombreuses sociétés canadiennes de camionnage ont conclu des ententes avec des camionneurs américains et mexicains et peuvent offrir un programme complet de transport à l'exportateur canadien, par exemple Gerth Transport, Mill Creek Motor Freight, Can Pac International Freight Service, SGT 2000, Canadian American Transportation, SMR Transport, N. Yanke Transfer, Challenger Motor Freight, Future Fast Freight et Trimac.

## LES SOCIÉTÉS DE CHEMIN DE FER

Le transport ferroviaire des exportations au Mexique a décliné depuis quelques années, passant d'environ 20 pour 100 de toutes les exportations en 1988 à moins de 14 pour 100 au début des années 1990. Le transport ferroviaire est surtout utilisé pour les marchandises en vrac, les envois intermodaux et les chargements gerbés.

L'exportateur canadien doit expédier les marchandises aux États-Unis avant de pouvoir continuer jusqu'au Mexique, car les trains à destination du Mexique partent des États-Unis. À Laredo, *despacho previo*, un nouveau système de dédouanement anticipé, a considérablement accru l'efficacité des opérations, réduisant le délai de passage de la frontière. S'ils sont dédouanés à l'avance, les envois peuvent traverser la frontière en moins de vingt-quatre heures. Les trains à priorité élevée, tels ceux qui transportent des pièces d'automobile, ont bénéficié davantage que d'autres de ce système. Les trains qui transportent des produits dont la priorité est faible ou qui ne sont pas classifiés comme des envois au moment adéquat sont encore retardés.

Quoi qu'il en soit, le matériel roulant américain et canadien peut entrer au Mexique, éliminant la nécessité de rechargement à la frontière. Le service ferroviaire s'améliore par suite de l'offre croissante de trains gerbés, de trains de messagerie et de trains intermodaux. La congestion ferroviaire a également été atténuée grâce à la construction de nouvelles installations aux États-Unis, près de la frontière, et à l'amélioration lente mais constante du réseau de chemins de fer du Mexique. Ainsi, *Ferrocarriles Nacionales de México (FNM)*, le chemin de fer national, prévoit-il des «ports ferroviaires» adaptés au transport intermodal rail-route.