

de la pêche relève du *Subsecretario de Pesca*, Sous-secrétariat à la pêche.

LA CONCURRENCE

L'essentiel de la technologie océanique et maritime du Mexique est importé. Les États-Unis sont le plus important fournisseur. Les autres concurrents importants sont l'Allemagne, l'Italie, le Royaume-Uni et la Norvège.

Les sociétés étrangères qui se consacrent au forage pétrolier en mer et à l'entretien de ces installations sont entre autres National, B&J, Varco, Steward-Stevenson et Noble. General Oceanics est un important fournisseur de technologies scientifiques maritimes. Le *Procuraduría Federal para la Protección del Ambiente (Profepa)*, Bureau du procureur fédéral pour la protection de l'environnement, a importé des technologies japonaises, américaines, allemandes et espagnoles pour faire face aux accidents environnementaux comme les déversements.

Les technologies mexicaines ont été mises au point grâce à des coopérations entre *Petróleos Mexicanos (Pemex)*, la société pétrolière d'État, et la *Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (Conabio)*, Conseil national de la biodiversité, l'*Instituto Nacional de la Pesca (INP)*, Institut national de la pêche et la *Cámara Nacional de la Industria Pesquera (Canainpes)*, Chambre nationale de l'industrie de la pêche.

Les sociétés américaines ont l'avantage d'avoir des antécédents probants. On estime que leurs technologies sont les plus au point, en particulier dans des domaines comme le forage en mer. Il y a également une longue tradition de projets de recherche conjoints entre les institutions mexicaines et américaines. Les concurrents européens ont une réputation de

compétence dans plusieurs domaines. Ils n'ont cependant pas fait preuve de beaucoup de dynamisme pour mettre sur pied des projets conjoints. Malgré cela, plusieurs fournisseurs scandinaves ont réussi des percées dans certains créneaux ainsi que quelques concurrents d'autres pays.

Le Canada bénéficie d'une réputation générale d'excellence technique et de bonne volonté à s'adapter à la façon dont les Mexicains traitent leurs affaires. Il faut cependant réaliser que les sociétés canadiennes sont individuellement mal connues et que, de l'avis de plusieurs observateurs mexicains, elles n'ont pas mis en œuvre de campagnes de promotion cohérentes.

Les entreprises canadiennes n'ont pas non plus toujours l'expérience des modalités d'achat du gouvernement mexicain. On estime en général que les coentreprises avec les sociétés mexicaines sont la meilleure façon de venir à bout de cet obstacle. Les spécialistes estiment qu'il y a des possibilités de partenariat avec des entreprises locales pour adapter des technologies canadiennes aux besoins mexicains. Les exemples qu'ont mentionnés les experts interrogés sont la construction de récifs artificiels et les technologies de capture des poissons.

LES TENDANCES ET LES DÉBOUCHÉS

Le Mexique s'est lancé, au milieu des années 1980, dans une vaste campagne de réformes économiques en profondeur qui a été à l'origine d'une forte croissance économique et d'une restructuration industrielle. La crise du peso de décembre 1994 et la dévaluation qui a suivi ont provoqué un recul économique marqué. À compter de 1996, on a assisté à la reprise de l'économie mexicaine et la croissance

économique est redevenue positive. Nombre des nouveaux développements sont survenus dans les zones côtières.

LA TECHNOLOGIE PORTUAIRE

Même si plusieurs concessions de ports océaniques ont déjà été accordées, plusieurs n'en étaient encore qu'aux phases de planification au milieu de 1996. On pense en particulier à Puerto Vallarta, Tuxpan, Topolobampo, Mazatlán et Guaymas. Le programme de privatisation alimentera la demande pour tous les types d'équipements portuaires ainsi que pour les services de conseil spécialisés. Les remorqueurs seront également privatisés en 1996.

LES TECHNOLOGIES EMBARQUÉES

En règle générale, les navires mexicains sont âgés et en mauvais état, même avec des normes conservatrices et, à quelques exceptions près, ils ne sont pas équipés des systèmes modernes nécessaires pour être concurrentiels sur les marchés d'aujourd'hui. Aussi, les bâtiments mexicains transportent un peu moins de cinq pour cent des marchandises à l'exportation et représentent un peu moins de la moitié du trafic côtier. Cela laisse entendre des possibilités énormes d'expansion et de modernisation. Toutefois, dans une large mesure, l'avenir de ce secteur dépend des résultats des plans de privatisation des ports du gouvernement.

LES TECHNOLOGIES ENVIRONNEMENTALES

Les efforts du Mexique pour nettoyer son milieu marin n'en sont encore qu'à leurs premières étapes. La demande se concentre donc essentiellement dans le domaine des technologies d'évaluation. Au fur et à mesure que la réglementation environnementale sera appliquée avec davantage de rigueur, les pouvoirs publics auront besoin de plus d'équipement de