

Avec 600 membres actifs du Conseil canadien de l'échange électronique de données, le Canada est à l'avant-scène de ce marché. Les banques canadiennes s'intéressent déjà, avec d'autres vendeurs, au marché des exportateurs mexicains qui souhaitent accéder à un mode de paiement intégré pour toute l'Amérique du Nord.

LES SERVICES DE TRANSPORT

Le Mexique devra apporter des améliorations majeures à ses systèmes de transport pour que ceux-ci contribuent à une économie qui se modernise de plus en plus. Les fournisseurs canadiens et américains de services de transport ont obtenu un meilleur accès au Mexique à la suite de l'entrée en vigueur de l'ALÉNA. En réalité, grâce à la conclusion d'un protocole d'entente entre le Canada et le Mexique, les sociétés canadiennes de camionnage ont eu le droit de pénétrer dans la zone frontalière du nord du pays depuis 1995, soit bien avant l'entrée en vigueur progressive des dispositions de l'ALÉNA dans ce domaine. Les sociétés canadiennes de camionnage auront accès à la totalité du territoire mexicain à compter de l'an 2000.

Le transport routier a été déréglementé en 1990 et les expéditeurs peuvent maintenant choisir entre des transporteurs qui se font concurrence. Auparavant, c'était le gouvernement qui s'occupait de la répartition des expéditions entre les transporteurs. Les investisseurs du secteur privé ont déjà construit des milliers de kilomètres de routes à péage dans le cadre d'ententes de type construction-exploitation-transfert (CET). Il a parfois fallu prolonger la durée de concessions de route à péage de douze ans au départ à quinze ans. La résistance du public à ces routes à péage a limité la rentabilité de ces entreprises mais le concept CET est maintenant bien implanté et largement utilisé pour les projets d'infrastructure.

Les changements récemment apportés aux lois mexicaines de l'aviation créent un nouveau cadre réglementaire pour les transporteurs aériens. Le transport aérien a en effet été déréglementé en 1991 et cela a quelque peu bouleversé le secteur car les coûts d'établissement étaient faibles. Certains transporteurs ont tenté de rester concurrentiels en réduisant leurs coûts à des postes essentiels comme l'entretien des aéronefs. Une nouvelle loi impose maintenant des normes aux compagnies aériennes pour les services aux passagers, les assurances et la réparation des appareils et prévoit des inspections systématiques. Les transporteurs mexicains devront dorénavant présenter une demande pour obtenir une «concession», d'un maximum de trente ans, pour les liaisons interurbaines. Les investisseurs étrangers ne pourront pas détenir plus de 25 pour 100 du capital-actions de ces transporteurs. Les entreprises qui exploiteront des lignes ainsi protégées pourront investir davantage en nouveaux avions et mettre en place des programmes de maintenance et de formation.

Le Congrès mexicain se prépare à adopter un projet de loi privatisant les *Ferrocarriles Nacionales de México (FNM)*, Société nationale de chemin de fer mexicaine. On s'attend à ce que deux ou trois sociétés privées obtiennent les concessions avec un certain chevauchement géographique. Cette privatisation ne générera cependant pas beaucoup de revenus pour le gouvernement. Actuellement, la *FNM* se consacre presque exclusivement au transport de marchandises. Le gouvernement veut que le service soit amélioré, en particulier pour les passagers. Les investisseurs étrangers pourront acquérir jusqu'à 100 pour 100 des compagnies de chemin de fer, sous réserve de l'approbation des responsables gouvernementaux. L'ensemble de ce système ferroviaire est en si