

LES SERVICES DE TRANSPORT

Les fournisseurs étrangers de services de transport pénètrent de plus en plus le marché mexicain. Ce pays vend actuellement environ 150 millions de dollars US de matériel de transport par année. Le marché du matériel importé de transport urbain et de transport ferroviaire devrait augmenter de 15 à 18 pour 100 au cours des cinq prochaines années.

Le Mexique doit investir massivement dans ses réseaux de transport pour arriver à soutenir une économie moderne et concurrentielle. Le transport routier a été déréglementé en 1990 et le gouvernement mexicain envisage maintenant de privatiser son système ferroviaire.

Dans le cadre des projets de construction-exploitation-transfert (CET), les investisseurs privés financent et aménagent des routes, en demeurent propriétaires et perçoivent des droits d'utilisation pendant la durée de la concession. À l'échéance de celle-ci, la propriété est cédée à l'État. Le concept pourrait être appliqué à d'autres projets d'infrastructure, d'autant plus que les pouvoirs publics s'intéressent vivement à la formule CET; celle-ci permet en effet d'atténuer le fardeau financier tout en améliorant l'infrastructure.

L'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) imposant l'adoption d'une réglementation commune, les transporteurs aériens, routiers et maritimes du Canada pourront, progressivement, concurrencer les transporteurs américains et mexicains pratiquement sur un pied d'égalité.

Les changements récemment apportés aux lois mexicaines de l'aviation créent un nouveau cadre réglementaire pour les transporteurs aériens. La déréglementation de 1991 a créé un marché turbulent facile à pénétrer. Certains transporteurs ont réagi à la concurrence féroce par les prix en sabrant dans leurs dépenses de réparations et d'entretien des appareils, d'assurances et en réduisant la qualité du service.

Une nouvelle loi fixe maintenant aux compagnies aériennes des normes pour les services aux passagers, les assurances et la réparation des appareils et impose 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.

Le Congrès mexicain se prépare à adopter un projet de loi privatisant les *Ferrocarriles Nacionales de México (FNM)*, Chemins de fer nationaux du Mexique. On s'attend à ce que deux ou trois sociétés privées obtiennent les concessions avec un certain chevauchement géographique. Le gouvernement cherche ainsi à assurer un meilleur service, une plus grande fiabilité, une amélioration de l'infrastructure et une plus grande capacité concurrentielle du réseau.

La prise de participation étrangère dans ce secteur ne sera pas limitée, sous réserve de l'approbation des transactions par l'agence mexicaine d'examen des investissements étrangers. Certains hauts dirigeants du secteur ferroviaire américain ont confié à nos représentants canadiens au Mexique que la valeur du réseau actuel est pratiquement nulle étant donné les réparations et les améliorations dont il a besoin.

Le Mexique offre d'autres possibilités dans le secteur des transports. On peut citer, entre autres, les projets d'achat de nouveaux avions, la privatisation éventuelle des ports et l'aménagement de nouvelles installations portuaires. Par ailleurs, les fournisseurs canadiens de services de transport devraient trouver d'autres débouchés en s'intéressant aux activités d'exploitation et d'entretien des réseaux de transport mexicain et en leur offrant des services de conseil.