

Quant à la privatisation, le Mexique a réalisé des percées remarquables au cours des dernières années. Le nombre d'entreprises appartenant à l'État a chuté de plus de 1 155 en 1982 à environ 200 aujourd'hui. Le gouvernement ne conserve le contrôle que sur un tout petit nombre d'entreprises qui ont à ses yeux une importance stratégique pour l'économie. Au nombre de ces entreprises on peut citer *Petróleos Mexicanos (PEMEX)*, la Société pétrolière d'état, la *Comisión Federal de Electricidad (CFE)*, la Commission fédérale de l'électricité et la *Compañía Nacional de Subsistencias Populares (CONASUPO)*, le Système d'offices de commercialisation agricole exploités par l'État. Parmi les entreprises étatisées vendues au secteur privé au cours des dernières années, on retrouve les 18 banques qui appartenaient autrefois à l'État, deux compagnies aériennes, l'industrie du sucre et *Teléfonos de México (TELMEX)*, la Compagnie nationale de téléphone. La vente de cette dernière, avec des actifs dépassant les 10 milliards de dollars US, a représenté la troisième plus importante privatisation de l'histoire.

En 1995, le gouvernement a annoncé d'autres projets de privatisation. Dans le cadre du plan d'aide financière mis à la disposition du Mexique par les États-Unis et le Fonds monétaire international (FMI), le gouvernement mexicain a convenu de recueillir un montant additionnel de 12 milliards de dollars US provenant de nouvelles privatisations d'ici la fin de 1997. Les ports, les chemins de fer et les aéroports devaient tous être vendus au secteur privé. En mai 1995, le Congrès mexicain a approuvé des modifications à la Constitution pour permettre à des sociétés privées de jouer un rôle plus important dans des secteurs qui étaient autrefois exclusivement réservés à l'État. On peut en donner comme exemple la distribution du gaz naturel et la production du secteur pétrochimique. Plusieurs sociétés canadiennes ont manifesté leur intérêt pour ces secteurs d'activités.

Le succès de la politique de privatisation, qui est maintenant un modèle pour nombre de pays d'Amérique latine, ne tient pas seulement à la volonté du gouvernement mais également à l'enthousiasme qu'a manifesté le secteur privé mexicain envers cette politique et dans une moindre mesure à la participation des investissements étrangers. Dans la plupart des cas de privatisation, on a cherché une participation étrangère et on l'a même favorisée, même s'il continue à y avoir des limites imposées à la propriété étrangère dans certains domaines, en particulier dans ceux de la banque et des télécommunications. Dans l'ensemble, lors des achats d'entreprises mexicaines privatisées, 15 à 20 pour 100 des capitaux étaient des capitaux étrangers.

LA DÉRÉGLEMENTATION DANS DIVERS SECTEURS DE L'INDUSTRIE

L'automobile : La libéralisation de la réglementation a ouvert les portes du marché intérieur aux importations, assoupli les règles sur la teneur en éléments d'origine nationale, éliminé les contrôles exercés sur les limites de production et les modèles fabriqués au Mexique et fait baisser les exigences sur les soldes de compensation de devises étrangères. L'ALÉNA facilitera encore l'accès au marché mexicain pour les fabricants américains et canadiens d'automobiles et de pièces pour celles-ci.

Le transport de passagers : Afin de mettre l'accent sur la concurrence et l'amélioration de la qualité, de nouveaux règlements ont éliminé les barrières juridiques et économiques pour les nouveaux prestataires de services.

Le camionnage : La modification de la réglementation a permis d'effectivement doubler la capacité de camionnage en retirant de nombreuses restrictions. Du fait de celles-ci, on s'attend à une réduction d'un milliard de dollars US par année des coûts de transport et de production. L'entrée en vigueur de l'ALÉNA a amélioré l'accès au marché mexicain qu'ont les camionneurs canadiens et américains.
