

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le recours au transport ferroviaire pour les exportations à destination du Mexique a diminué, au cours des dernières années, de 20 pour 100 des exportations totales en 1988 à 14 pour 100 en 1992. On fait essentiellement appel au rail pour le transport des marchandises en vrac et pour le transport intermodal et les wagons porte-conteneurs à deux niveaux.

L'exportateur canadien doit d'abord expédier les produits aux États-Unis, puisque les trains à destination du Mexique en partent, avant de pouvoir les acheminer au Mexique. Des modifications ont été apportées récemment à la façon dont les marchandises transportées par rail sont dédouanées. Un nouveau système de dédouanement préalable aux postes frontière entre San Antonio et Nuevo Laredo a amélioré l'efficacité et réduit le temps nécessaire pour franchir la frontière. Les expéditions peuvent, en utilisant les bonnes procédures de dédouanement préalable, franchir la frontière en moins de 24 heures. Il faut cependant signaler que les trains à priorité élevée, comme ceux qui transportent des pièces d'automobiles, ont davantage profité de ce système que les autres. Ceux transportant des produits classés comme étant à faible priorité ou n'entrant pas dans la catégorie des produits devant être «livrés à temps» peuvent encore être exposés à des retards.

Il n'empêche que le matériel roulant américain peut maintenant franchir la frontière mexicaine, ce qui élimine les opérations de transbordement à la frontière. Le service ferroviaire s'améliore aussi avec la plus grande disponibilité des trains de wagons porte-conteneurs à deux niveaux, des trains express et des trains intermodaux. De plus, la congestion du trafic ferroviaire est réduite avec la construction de nouvelles installations du côté américain de la frontière et, d'autre part, l'amélioration lente mais continue du système ferroviaire mexicain. C'est ainsi que *Ferrocarriles Nacionales de México (FNM)*, la société ferroviaire nationale mexicaine, a mis en place des gares conçues spécialement pour permettre le transport multimodal rail-route.

LE TRANSPORT MULTIMODAL

De plus en plus, les exportateurs canadiens choisissent des modes multiples de transport pour acheminer leurs produits sur le marché mexicain. Plusieurs transporteurs se sont efforcés de répondre à cette demande croissante. Les remorques routières peuvent être expédiées par rail et les transporteurs maritimes offrent des correspondances avec les transporteurs ferroviaires et les camionneurs. Le transport intermodal sera encore facilité avec la décision de CN North America de construire un nouveau tunnel sous la rivière St. Clair entre Sarnia et Port Huron et avec l'élargissement récent du tunnel entre Détroit et Windsor.

Les exploitants de services intermodaux (ou les transporteurs ou expéditeurs de tierces parties) offrent des ensembles complets de transport à contrat. Ils négocieront les tarifs de transport avec les compagnies ferroviaires et les entreprises de camionnage au nom de l'exportateur. La durée du transport de Montréal ou de Toronto à la frontière mexicaine peut ne pas dépasser quatre ou cinq jours. Au nombre des opérateurs intermodaux fournissant des services entre le Canada et le Mexique, on peut citer Freight Connection, Interamerican, Sunac America et Wheels International.