

2. LE TRANSPORT

Les services mexicains de transport se sont améliorés très sensiblement au cours des dernières années. L'augmentation de la concurrence a permis de réduire les temps de parcours et d'améliorer les services pour les transports internationaux. L'ALÉNA permettra d'accroître encore les possibilités pour les exportateurs et les transporteurs canadiens.

Il y a quatre façons d'acheminer votre produit sur le marché mexicain : la route, le rail, l'eau et l'air. De ceux-ci, c'est le transport routier qui est le plus utilisé. En 1992, environ 45 pour 100 des exportations du Canada à destination du Mexique ont emprunté la route, contre 32 pour 100 la voie maritime et 14 pour 100 le rail. Le choix du mode de transport dépend essentiellement du tarif, de la durée du transport, de la nature des produits transportés et de l'ensemble des services offerts. Les exportateurs peuvent acheter des services de transport soit directement auprès de sociétés de camionnage, de firmes spécialisées dans la vente de services de transport ferroviaire, aérien ou maritime, ou encore indirectement, en passant par un transitaire.

LE TRANSPORT ROUTIER

Le transport routier à destination et en provenance du Mexique a pris de l'importance au cours des quatre dernières années. Il n'y a que les grandes quantités de produits en vrac à ne pas convenir à ce mode de transport. Les marchandises réfrigérées se transportent presque exclusivement par camion. Acheminer des marchandises par la route des grandes villes canadiennes à la frontière mexicaine à Laredo (Texas) prend environ quatre jours pour une charge complète par camion et environ sept jours pour une expédition de détail. Une fois les douanes franchies, il faut compter deux à trois jours additionnels pour que les marchandises atteignent Mexico.

Un exportateur doit s'assurer que les ententes ont bien été prises pour transborder les marchandises à un transporteur local à la frontière mexicaine. Certaines entreprises de camionnage se contentent tout simplement de transférer leurs marchandises à un tracteur mexicain.

De nombreuses entreprises canadiennes de camionnage sont parvenues à des accords avec les camionneurs américains et mexicains et peuvent offrir un ensemble complet de services de transport aux exportateurs canadiens. On peut en donner comme exemple des sociétés comme Cabano-Kingsway, Can Pac International Freight Service, Canadian Freightways, Challenger Motor Freight, Frederick Transport, Future Fast Freight et Trimac.

Dans le cadre de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA), les camions canadiens et américains auront progressivement le droit, sur une période de six ans, d'accéder au territoire mexicain en commençant par l'accès aux États de la zone frontalière du nord du Mexique en décembre 1995. Toutefois, à la suite de l'adoption d'un protocole d'entente entre le Canada et le Mexique, les entreprises canadiennes de camionnage ont maintenant le droit de traverser au Mexique. Elles doivent transférer leur chargement à un transporteur mexicain dans les 20 kilomètres qui suivent la frontière. Les transporteurs canadiens peuvent également charger des marchandises à destination du Nord dans cette bande de 20 kilomètres au sud de la frontière.

DISPOSITIONS DE L'ALÉNA SUR LE TRANSPORT

L'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) aura des conséquences sur l'industrie du camionnage plus que sur tout autre mode de transport. Les transporteurs nationaux continueront à avoir le droit exclusif de transporter des marchandises locales sur les routes locales. Par contre, les règles du transport international par camion seront libéralisées. Les livraisons transfrontalières et les prises en charge de marchandises internationales seront permises dans tous les États frontaliers mexicains en décembre 1995. D'ici l'an 2000, ces droits de transport seront étendus à tout le territoire du Mexique.

De plus, le niveau maximum des investissements canadiens permis dans les sociétés mexicaines de camionnage qui s'adonnent au transport international des marchandises augmentera de 49 pour 100 en décembre 1995 à 100 pour 100 en 2004.

Les conséquences de l'ALÉNA sur les services et les expéditions par voie ferroviaire et aérienne seront très réduites, mais le Canada et le Mexique ont convenu de conserver des services d'expédition maritime internationale relativement ouverts. Le Mexique libéralisera également la propriété et l'exploitation de ses terminaux, ouvrant ainsi le marché à de nouveaux services.

Les signataires de l'ALÉNA se sont engagés à harmoniser un certain nombre de normes au cours des six années à venir. Cela concerne les normes sur les conducteurs et les véhicules pour les camionneurs et l'exploitation ferroviaire ainsi que les normes sur la manutention des produits dangereux.

Tous ces développements contribueront à améliorer le niveau des services de transport auxquels l'exportateur canadien aura accès pour expédier ses marchandises au Mexique.