

L'adoption de nouvelles politiques visant l'exportation au Mexique à la fin des années 1980 a fait grimper la consommation totale apparente de pièces de plus de 60 pour 100 au cours des trois années qui ont suivi.

Ce secteur des pièces comprend en vérité deux marchés distincts : les achats par les fabricants d'équipement d'origine et le marché des pièces de remplacement, des produits et des accessoires divers.

Les règles sur le contenu national qui s'appliquaient aux achats de pièces d'origine ont été fortement adoucies et seront éliminées progressivement dans le cadre de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA). Pour l'essentiel, les cinq grands constructeurs de voitures et de camions légers continuent à s'approvisionner dans le cadre de stratégies globales. À ce titre, les modifications découlant de l'ALÉNA n'entraîneront pas nécessairement l'apparition de nouveaux débouchés importants pour les producteurs indépendants. On signale de plus que ces grands fabricants s'efforcent de trouver des fournisseurs mexicains pour réduire leurs importations de pièces de plastique. Par contre, il pourrait y avoir davantage de débouchés dans les secteurs des autocars et des camions mexicains.

Le secteur des pièces de rechange pour automobiles connaît un plus grand dynamisme que le précédent parce qu'il regroupe un plus grand nombre d'entreprises. D'après l'INA, environ 30 pour 100 de la production locale de pièces va à ce domaine des pièces de rechange. En tenant compte des importations, ce marché secondaire accapare 40 pour 100 des ventes totales de pièces.

FABRICANTS DE VOITURES ET DE CAMIONS À ESSENCE AU MEXIQUE, 1992 EN POURCENTAGE DE PART DE MARCHÉ

	Voitures	Camions à essence	Exportations
Nissan	22,5	15,3	10,5
Chrysler	18,8	20,0	26,7
Ford	15,3	23,6	34,5
Volkswagen	32,0	5,3	8,7
General Motors	11,4	27,9	19,6
Total	100,0	92,1	100,0

Source : Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), Association nationale de l'industrie automobile.