

5. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

LES DÉCRETS PRÉSIDENTIELS

Le décret présidentiel de 1962, et un second paru en 1973, ont tenté de réduire les importations en interdisant celle de moteurs, puis en imposant des exigences précises de contenu local. Le secteur mexicain de l'automobile était toutefois trop petit pour constituer un marché efficace pour les fabricants locaux de pièces de rechange. En 1977, le gouvernement a modifié sa politique pour stimuler les exportations, tout en maintenant l'obligation de valeur ajoutée mexicaine par une mesure obligeant à conserver un équilibre commercial. Les cinq fabricants multinationaux d'automobile ont réagi en investissant au Mexique avec la construction d'usines de moteur dont la production était essentiellement destinée aux marchés d'exportation.

Malgré ces efforts, le boom pétrolier du début des années 1980 a fait apparaître une demande que la production intérieure ne pouvait satisfaire. Les importations de pièces de rechange ont augmenté de près de 500 pour cent entre 1978 et 1981. En 1982, le secteur de l'automobile était responsable de plus de la moitié du déficit commercial du Mexique. Le gouvernement a réagi en 1983 avec un nouveau décret qui a marqué un changement majeur de politique en abandonnant les restrictions aux importations et en favorisant la promotion des exportations.

Le décret de 1983 sur la rationalisation du secteur automobile a limité le nombre de modèles d'automobile qu'un fabricant peut produire afin d'augmenter la taille des séries de production. Les exigences de contenu local ont été allégées pour les modèles dont une grande partie est exportée.

En 1989, deux nouveaux décrets présidentiels ont été promulgués : celui sur le développement et la modernisation de l'industrie automobile et un autre, distinct, s'appliquant aux autobus et aux camions lourds. Le décret sur l'automobile libérait encore plus le contexte commercial en permettant aux fabricants d'importer des véhicules dans des quantités pouvant atteindre 20 pour cent de leurs ventes intérieures. Ce décret oblige également chaque fabricant à conserver un surplus commercial. Pour l'année de modèles 1994, ces fabricants doivent exporter 1,75 \$ pour chaque dollar de véhicules importés. Dans le cas des ventes mexicaines, l'exigence de contenu local a été réduite à 36 pour cent pour les véhicules et à 30 pour cent pour les pièces de rechange. La restriction sur le nombre de modèles a été abandonnée.

Le décret de 1989 sur les camions et les autobus était plus libéral que celui sur l'automobile. Comme les camions et les autobus jouent un rôle essentiel dans les efforts du Mexique pour développer ses infrastructures, on peut maintenant les importer plus facilement, sans exigences de contenu local. Il y a toutefois une obligation d'équilibre commercial, mais il n'est plus nécessaire d'enregistrer un surplus.

À compter de 1991, le Mexique a adouci son interdiction d'importation de voitures usagées pour permettre leur entrée dans la zone frontalière du nord. Un grand nombre d'analystes estiment que cette nouvelle politique est à l'origine du grand nombre d'importations illégales dans le reste du Mexique.

Les achats de voitures neuves sont lourdement frappés de taxes au Mexique. Il y a une taxe de 10 pour cent à la valeur ajoutée et une taxe d'accise. Combinées, les deux atteignent 21 à 49 pour cent, selon le type de véhicule.

