

Voitures les plus populaires au Mexique

Années de modèles de 1971 à 1992
unités vendues (dollars US)

Société	Modèle	Ventes	Société	Modèle	Ventes
VW	Coccinelle	979 454	AMC	American	142 467
Nissan	Tsuru	552 774	Chrysler	Volare	134 704
Nissan	Datsun	371 264	Chrysler	Shadow	132 706
VW	Caribe	301 351	Ford	Fairmont	124 664
Chrysler	Dart	219 455	Chrysler	Dart K	113 048
Ford	Topaz	203 674	VW	Jetta	111 367
Renault	Renault	173 491	Chrysler	Spirit	104 688
VW	Golf	148 547	VW	Atlantic	102 292

Source : Association des industries de l'automobile du Canada, (AIA Canada).

véhicules, il y avait environ 10 millions de véhicules sur les routes au Mexique en 1990. D'autres évaluations sont beaucoup plus conservatrices avec une moyenne de un véhicule pour 15 habitants. L'âge moyen d'un véhicule mexicain se situe entre 10 et 12 ans comparé à 7 ans au Canada et 8 ans aux États-Unis.

Tout ceci a deux conséquences positives pour les fournisseurs de pièces de rechange. Tout d'abord, l'automobile constitue davantage un luxe au Mexique que dans le reste de l'Amérique du Nord. La voiture familiale est un actif de prix et on s'efforce de bien l'entretenir. En second lieu, comme les véhicules ont en moyenne cinq ans de plus qu'au Canada, ils ont besoin de plus d'entretien et consomment davantage d'accessoires. La vérification rigoureuse des gaz d'échappement contribue aussi à faire grimper les dépenses d'entretien.

On évalue les dépenses moyennes d'entretien par année d'un véhicule entre 1 200 \$ et 1 500 \$ US. Le faible coût de la main-d'œuvre au Mexique revient à dire qu'une part importante de ces déboursés annuels est consacrée aux pièces de rechange et aux accessoires.

D'autres caractéristiques du *parc* mexicain de véhicules peuvent, par contre, ne pas favoriser les fournisseurs canadiens. La combinaison de modèles est très différente de celle qu'on retrouve au Canada. C'est ainsi que les voitures les plus populaires sont la Coccinelle de Volkswagen et la Tsuru de Nissan, qui, à elles deux, ont accaparé 40 pour 100 du marché des voitures neuves en 1992. Dans le même ordre d'idée, le

nombre de bricoleurs entretenant eux-mêmes leurs voitures, qui est important au Canada, est très faible au Mexique.

LE SECTEUR DES PIÈCES D'AUTOMOBILES AU MEXIQUE

Le secteur mexicain des pièces d'automobiles a été créé grâce à toute une série de politiques industrielles apparues à compter du décret présidentiel sur l'automobile de 1962. D'autres décrets parus par la suite, en 1973, 1977, 1983 et 1989 ont permis d'accroître en même temps les exportations de véhicules et de pièces tout en assurant une importante valeur ajoutée mexicaine. L'industrie locale des pièces, composée maintenant d'environ 540 entreprises concentrées dans les grandes régions urbaines, s'est nourrie de cette demande.

Les sociétés qui fabriquent des pièces alimentent à la fois les fabricants multinationaux de véhicules et les entreprises situées dans les *maquiladoras* qui exportent des pièces. Environ un tiers de la production mexicaine de pièces est destinée au marché des pièces de rechange. Les usines de pièces appartenant à des intérêts mexicains ne disposent pas le plus souvent de la technologie et des installations pour répondre aux normes de qualité exigées sur les marchés d'exportation. Les mesures protectionnistes leur ont permis de survivre, mais les assembleurs ont souvent éprouvé des difficultés à respecter les exigences de contenu mexicain.

Les efforts entrepris pour venir à bout de ces problèmes ont fait augmenter le nombre d'alliances technologiques avec des sociétés étrangères. Ce type d'entreprise deviendra de plus en plus avantageux pour les fournisseurs des constructeurs. Comme ces constructeurs dominent le marché des pièces de rechange grâce à leurs réseaux de concessionnaires, leurs fournisseurs bénéficient également d'un avantage naturel sur ce marché. Des sociétés canadiennes, dont Magna, Woodbridge, ABC Plastics et SKD, ont participé récemment à des alliances stratégiques avec des sociétés mexicaines. On estime que les entreprises canadiennes ont acquis une excellente réputation, dans les domaines des véhicules propres et des carburants de remplacement, qui devrait faire apparaître de nouvelles possibilités pour elles.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR

En 1983, le gouvernement promulguait le décret sur la rationalisation de l'industrie automobile qui avait pour objectif d'orienter celle-ci vers l'exportation. Trois années plus tard, un autre décret libérait davantage les règles du commerce avec l'étranger. Pour la première fois, les constructeurs répondant à des normes étaient autorisés à importer des véhicules.

Cette libéralisation a fait énormément augmenter les importations de pièces au cours des années qui ont suivi, jusqu'au point où les importations accaparent maintenant les deux tiers du marché. Les graphiques ci-contre comprennent les données les importateurs du secteur des *maquiladoras*. La grande majorité des importations, environ 86,5 pour 100, est destinée aux constructeurs de véhicules. Le marché des pièces de rechange représente 13,5 pour 100 des importations. Ce segment de l'industrie a augmenté rapidement en passant de 640 millions de dollars US en 1989 à 1 milliard de dollars US en 1992. La *Banco de México*, banque centrale du Mexique, qui a fourni cette décomposition entre produits, utilise une définition relativement étroite du secteur d'activité et d'autres évaluations des importations de pièces de rechange donnent des chiffres plus importants.

