

## AVANT-PROPOS

L'automobile est un phénomène économique d'importance majeure, en particulier en Amérique du Nord. Elle est à la fois le bien de consommation le plus important et l'élément le plus important du commerce international. Le secteur industriel qui regroupe toutes les activités qui la concerne est un oligopole dominé par de grandes sociétés multinationales. C'est pourquoi il a fait l'objet de politiques industrielles et commerciales agressives, même aux États-Unis qui sont pourtant moins enclins à intervenir dans le milieu économique que le Canada et le Mexique. La politique mexicaine a été tout particulièrement interventionniste. En échange d'avantages économiques particuliers, le Mexique a fait de son secteur automobile un territoire protégé pour les cinq fabricants multinationaux de voitures qui y ont des activités.

Le secteur nord-américain de l'automobile est déjà largement intégré grâce à l'Accord canado-américain sur les produits de l'industrie automobile, appelé Pacte de l'automobile, et à l'accès que les producteurs mexicains ont obtenu dans le cadre de cet accord. Avec l'entrée en vigueur de l'Accord nord-américain de libre-échange (ALÉNA), ce secteur continuera à opérer dans un *cadre de commerce* réglementé.

En ce qui concerne les pièces d'automobiles, la situation est toutefois sensiblement différente. Si le Pacte de l'automobile ne s'y applique pas, l'Accord de libre-échange, entre le Canada et les États-Unis (ALÉ) a, lui, pratiquement éliminé les entraves au commerce dans ce domaine entre les deux pays. L'ALÉNA étend, pour l'essentiel, les dispositions de l'ALÉ au marché mexicain. Cela fera apparaître d'énormes possibilités pour les fabricants canadiens de pièces d'automobiles, en particulier pour les sociétés appartenant à des intérêts canadiens qui seront libres de vendre et d'investir au Mexique.

Ce profil décrit le marché des pièces d'automobiles au Mexique ainsi que l'industrie et les systèmes de distribution qui le desservent actuellement. Il signale les possibilités qui s'offrent aux sociétés canadiennes, possibilités qui ont été cernées par l'Association des industries de l'automobile du Canada (AIA Canada), à partir d'entrevues au Mexique.

*Note : Afin d'éviter toute ambiguïté, on utilise ici les appellations suivantes. Les pièces d'automobiles destinées aux véhicules neufs peuvent être fabriquées par les constructeurs eux-mêmes ou par d'autres entreprises qu'on appelle des équipementiers. On parle alors de pièces OEM pour Original Equipment Manufacturer et parfois de pièces d'usine. Les pièces destinées aux véhicules usagés sont des pièces de rechange ou des pièces détachées. Quand elles sont fabriquées par un constructeur ou un équipementier et distribuées par le constructeur, on les appelle pièces d'origine; dans les autres cas, on parle de pièces de remplacement. Cette dernière catégorie comprend aussi les pièces remises à neuf ou pièces reconstruites.*

## 1. 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 (voir section 5) ont permis d'accroître en même temps les exportations de véhicules et de pièces tout en assurant une importante valeur ajoutée mexicaine.

*\*\*Note : À moins d'indication contraire, les sommes sont indiquées en dollars canadiens.*

