

- CONCARRIL, seul fabricant de wagons au Mexique, qui répond à 90 p. 100 de la demande totale, a subi une restructuration importante et installé de nouvelles chaînes de montage pour les wagons de voyageurs, les trains légers, les trains de métro et la reconstruction de locomotives, en plus des voitures de métro et des wagons de marchandises. Le taux d'utilisation de la capacité est passée de 23 p. 100 en 1986 à 70 p. 100 en 1988, selon les estimations, ce qui a augmenté les exportations et la capacité de répondre à la demande locale;
- Diesel Nacional (DINA), fabricant public de camions et d'autobus, et SIDERMEX, la plus importante sidérurgie au Mexique, seront analysés plus loin.

4.2 INDUSTRIE AUTOMOBILE

Le plus important utilisateur de machine-outils dans l'industrie privée est le secteur de l'automobile. Les plus grands fabricants d'automobiles au Mexique sont les suivants :

Chrysler	Ford
General Motors	Nissan
Dina	Volkswagen

Ces entreprises exploitent au total 16 usines au Mexique, dont dix sont américaines, deux allemandes, trois japonaises et une mexicaine. Ces usines, propriétés étrangères à 100 p. 100, fabriquent des automobiles, des camions et des moteurs qui représentent 90 p. 100 de la production automobile totale du Mexique. Les autres usines appartiennent à des firmes mexicaines et produisent des remorques de camions, des tracteurs agricoles et des autobus. Les entreprises qui fabriquent des wagons de voyageurs appartiennent toutes à des étrangers. Créées avant 1973, elles ont échappé au règlement qui exigeait une participation mexicaine majoritaire, imposé plus tard par la loi sur les investissements étrangers.

Selon l'Association mexicaine de l'industrie automobile, la production totale a atteint 641 275 unités en 1989, soit une hausse de 25 p. 100 par rapport à 1988 (512 626 unités). Il s'agit pour 68 p. 100 d'automobiles, pour 31 p. 100 de camions et pour 1 p. 100 de semi-remorques et d'autobus. Les parts du marché détenues par les divers fabricants sont les suivantes : Nissan 21,5 p. 100, Chrysler 20,9 p. 100, Ford 19,6 p. 100, Volkswagen 19,3 p. 100 et General Motors 16,3 p. 100. Comme les exportations, la demande intérieure totale d'automobiles et de camions, a augmenté de façon importante (30 p. 100), passant de 341 919 unités en 1988 à 445 863 en 1989.

Un nouveau décret relatif à l'industrie automobile, annoncé en décembre 1989, autorise les fabricants d'automobiles et de camions établis au Mexique à importer des automobiles neuves de leurs usines à l'étranger à la condition d'avoir un excédent commercial et de ne pas importer un nombre d'unités supérieurs à 15 p. 100 du nombre d'unités produites localement en 1991-1992 (20 p. 100 en 1993). Les exigences relatives au contenu mexicain ont été éliminées, ainsi que les restrictions concernant le nombre de gammes et de modèles.