

LE PARC AUTOMOBILE MEXICAIN

La flotte mexicaine de véhicules, ou *parc*, est très différente de celle du Canada et cela a des conséquences importantes sur les ventes de pièces de rechange.

D'après les dossiers officiels d'enregistrement des véhicules, il y avait environ 10 millions de véhicules sur les routes au Mexique en 1990, dont environ 6,8 millions d'automobiles. L'évaluation réalisée par l'Association des industries de l'automobile du Canada (AIA Canada) laisse entendre que les statistiques officielles surestiment le nombre réel de véhicules de 2 à 3 millions. L'AIA Canada évalue que 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. Cette évaluation donne un âge nettement plus jeune que les évaluations précédentes, qui étaient de l'ordre de 17 ans pour le Mexique. Cela tient à l'opinion de l'AIA Canada voulant que le taux de mises au rebut de véhicules au Mexique soit plus élevé que celui traduit par les données officielles de l'enregistrement des véhicules.

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 réglementation gouvernementale a encore relevé les exigences d'entretien. Une proportion importante du *parc* se trouve dans les régions urbaines où il y a des inspections rigoureuses des émissions de gaz des véhicules deux fois par année. Les autorités mexicaines envisagent aussi d'adopter des mesures d'inspection de sécurité.

L'AIA Canada estime que les dépenses moyennes d'entretien par année d'un véhicule se situent 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 plutôt qu'à la main-d'œuvre.

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 Tsurus de Nissan qui, à elles deux ont accaparé 40 pour cent 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. La plupart des propriétaires mexicains de voitures ont une aisance relative et, étant donné le faible coût de la main-d'œuvre, préfèrent faire entretenir leurs voitures que de le faire eux-mêmes.

de rechange est d'environ 5,8 milliards de dollars US et celui des accessoires de 1,2 milliard, y compris les marges au niveau du détail. Au prix des importations, les ventes sur le marché secondaire étaient évaluées à 3,5 milliards de dollars US en 1990 par le U.S. Office of Technology Assessment. Cet organisme prévoyait que ce marché atteindrait 4,7 milliards de dollars US en 1995.

DÉPENSES PAR CATÉGORIE SUR LE MARCHÉ SECONDAIRE, 1992

Pourcentage du total

	Mexique	É.-U.	Canada
Main-d'œuvre	25	50	40
Pièces de rechange	48	29	38
Huile pour moteur et produits chimiques	5	4	4
Pneumatiques	14	10	12
Accessoires	8	7	6

Source : DesRosiers Automotive Consultants et la Automotive Parts and Accessories Association, (APAA), Washington, DC, USA.

LES FACTEURS DE CROISSANCE DU MARCHÉ

La demande de pièces de rechange s'explique par plusieurs facteurs, dont l'âge moyen des véhicules composant le *parc* automobile et le niveau de technologie de celui-ci, les ventes de voitures neuves et l'utilisation des véhicules.

Les ventes de véhicules neufs augmentent rapidement. La croissance de ces ventes a été particulièrement forte pour les voitures, puisque leurs ventes ont presque doublé depuis 1987. Cette forte augmentation abaisse l'âge moyen de l'ensemble des véhicules et diffuse davantage les nouvelles technologies comme l'injection de carburant, les systèmes de freinage antibloquant et les systèmes d'allumage. Prises ensemble, ces tendances sont à l'avantage des fournisseurs canadiens de pièces de rechange parce qu'elles rendent le marché mexicain plus comparable à celui du Canada, même si cela permet de s'attendre à court terme à une réduction de l'entretien.

Le fait que le véhicule mexicain courant intègre davantage de technologie automobile de pointe pourra, au début, constituer un avantage pour les vendeurs de voitures neuves et donc pour les constructeurs et les équipementiers. Le plus souvent, ce sont les concessionnaires qui s'occupent des voitures neuves, tant que les garanties sont en vigueur. Ceux-ci sont également mieux équipés que les petits garages indépendants pour réparer des systèmes sophistiqués, mais au fur et à mesure que le marché mûrira, il y aura des possibilités importantes pour des chaînes indépendantes pouvant assurer des services d'entretien sophistiqués plus concurrentiels que les concessionnaires.

