

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN ARGENTINE

L'industrie automobile est le lieu de plusieurs monographies. Elle constitue aussi un sujet d'études en soi pour un autre membre de l'équipe "Travail" de l'ORSTOM, Bruno JETIN. Nous avons donc rédigé une petite note sur cette industrie qui a la particularité d'avoir été une des plus anciennes du continent.

L'industrie automobile a commencé très tôt en Argentine, Ford et Chrysler installant dès 1920 des chaînes de montage dans le pays (pratiquement toutes les pièces étaient importées des USA). Dès 1930, le pays a un des plus forts taux d'équipement par habitant avec une voiture pour 26 Argentins (France : 27, Royaume-Uni : 29, Allemagne : 90 mais USA : 4, Australie : 11).

Appuyé par une forte consommation interne, le développement de la sous-traitance et des politiques de substitutions des importations, le secteur automobile croît rapidement atteignant 10 à 15% du PIB et constituant lui-même un des moteurs du développement industriel. Ainsi à la fin des années soixante, l'industrie automobile argentine est-elle plus importante que celle de pays comme la Corée ou le Mexique et à un rang équivalent à l'Espagne ou au Brésil, quatre pays qui vont prendre rang plus tard parmi les grands exportateurs.

L'opulence momentanée de l'industrie automobile argentine se traduira dans les investissements. En 1961, le groupe IKA démarrera une chaîne de soudure qui n'avait pas son égal en Europe. De fait, si l'investissement technologique a certainement marqué le pas au cours des dernières années, le parc machine des usines visitées n'est pas particulièrement vieux. Simplement, on constate un retard réel dans la diffusion de la commande numérique et de la robotisation. Ces machines existent mais en nettement moins grand nombre que chez les concurrents européens. Nous verrons plus loin que c'est leur utilisation qui fait problème.

En général la production se faisait sous licence, reproduisant des modèles américains ou européens plus ou moins transformés pour s'adapter aux

conditions particulières d'utilisation. En 1966 sortira cependant la Torino, le premier modèle de conception 100% argentine. Ce modèle a connu un certain succès mais l'expérience ne sera pas reconduite, il apparaît en effet anti-économique de concevoir un véhicule pour le seul marché argentin à l'heure où les grands constructeurs s'efforcent d'inventer l'auto mondiale.

La demande intérieure très forte pendant les années de prospérité a entraîné une certaine anarchie avec pendant une période le montage d'une cinquantaine de modèles différents. Une restructuration s'est opérée à l'occasion de la crise avec la disparition de plusieurs constructeurs (General Motors, Citroën...) et l'absorption d'autres (Peugeot par Fiat).

Mais cette relative réorganisation est loin de suffire à rendre compétitive cette industrie. En effet, une auto revient deux fois plus chère en Argentine qu'en France. Déjà autour de 1965 on estime que le coût de revient d'un véhicule fabriqué en Argentine est de 2,5 fois supérieur à celui de l'importation d'Europe ou des USA de ce même véhicule (taxes exclues) (Baranson 1971). Ces chiffres étonnent d'autant plus quand on sait que le coût moyen de l'heure de travail est ici égal à 30% de celui pratiqué à Renault-France et à 25% de celui qui a cours aux Etats Unis. La recherche d'une plus grande compétitivité passe par l'analyse des causes qui aboutissent à de tels prix de revient des véhicules fabriqués en Argentine. Souvent nos interlocuteurs se réfèrent à la fiscalité, arguant qu'avec 48 % de taxes, on ne saurait avoir de bons prix de vente. Cette explication ne tient pas lorsqu'on regarde les taux d'imposition pratiqués ailleurs. Il serait donc illusoire de chercher dans des mesures fiscales le moyen de rendre exportable les automobiles argentines.

Il faut donc admettre que la productivité est ici très inférieure à ce qu'elle est dans les pays centraux. Bien sûr on ne peut rejeter entièrement l'effet d'un niveau élevé de profit prélevé par des transnationales qui comptent encore l'Argentine parmi les pays à haut risque. Mais même si les artifices ne manquent pas qui permettent de masquer un taux élevé de profit, on voit mal cependant comment on arriverait à évader la moitié du chiffre d'affaires.

Sourrouille (1980) estime que malgré la présence d'un grand nombre de constructeurs, la concurrence n'a jamais joué sur les prix. Une analyse poussée des prix de ventes pratiqués au cours des années lui fait conclure à l'existence d'un oligopole de fait dans cette branche. Ses calculs minutieux montrent que les économies d'échelles ne sauraient rendre compte des différences de prix entre les véhicules argentins et ceux produits par le reste du monde. Cet auteur explique largement la mauvaise productivité

dans l'automobile argentine par une politique protectionniste qui aurait permis de maintenir des taux de rentabilité élevée même avec une production limitée et presque entièrement tournée vers la consommation interne. Il montre aussi l'échec de la politique de substitution des importations à travers les chiffres des échanges financiers avec les constructeurs étrangers : même lorsque ces constructeurs n'ont pu rapatrier que peu de bénéfices et malgré les exportations en dehors de l'Argentine, la balance commerciale de la branche a toujours été largement négative contrairement à celle de pays qui ont accepté une ouverture plus grande au jeu de la concurrence mondiale.

Il y a donc bien à expliquer une contre performance. Notre recherche laisse supposer que cette contreperformance a quelque chose à voir avec l'utilisation des technologies de l'automatisation.