L'industrie suisse des garages : pendant et après la guerre

Autor(en): **Birkhäuser, W.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **26 (1946)**

Heft 9

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-888758

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

L'INDUSTRIE SUISSE DES GARAGES

pendant et après la guerre

par **W. Birkhäuser,**

Secrétaire central de l'Union des garagistes suisses, Berne

L'activité intense qu'a connue l'artisanat de l'automobile, du jour au lendemain, ne fait pas oublier que la guerre a laissé ici aussi des traces profondes.

Voici, selon la statistique officielle, les chiffres des véhicules à moteur qui, en Suisse, étaient en circulation :

Le 31 août 1939,	126.896	véhicules	=	100 %
Le 1er août 1940,	102.077	—	=	80 %
Le 30 sept. 1941,	38.653	—	=	30 %
Le 30 sept. 1942,	41.464	—	=	32 %
Le 30 sept. 1943,	42.204	—	=	33 %
Le 30 sept. 1944,	42.592	—	=	33 %

Le nombre des véhicules à moteur en circulation avait donc diminué des 2/3, et c'est cinq années durant (car il faut compter aussi 1945) qu'il n'a plus circulé sur nos routes que 33 p. 100 du chiffre d'avant la guerre.

Mais le degré d'occupation des ateliers de réparation d'automobiles ne dépend pas seulement du nombre des automobiles; il dépend aussi du parcours moyen effectué par chacun de ces véhicules. Or ces parcours avaient grandement diminué, aussi bien sous l'effet des très faibles attributions d'essence et de carburants de remplacement que des restrictions imposées par les autorités qui, pour économiser les pneus, fixèrent un maximum mensuel de kilomètres qui ne pouvait être dépassé.

La guerre devait toucher doublement les ateliers de réparation d'automobiles, puisque la vente des véhicules neufs, des pièces de rechange, de l'essence et des pneus vint à cesser pour ainsi dire tout à fait. Or ces branches d'activité étaient précisément les plus rémunératrices, avant la guerre, à tel point que l'atelier de réparation devenait une branche auxiliaire.

Ainsi, la baisse énorme de la vente de l'essence a entraîné pour l'artisanat de l'automobile les pertes de recettes suivantes :

Recette 1938-39.	7.200.000 fr.	=	100 %
Recette 1944-45.	1.700.000 »	=	24 %
Moins-value de recettes, par an .	5.500.000 fr.	=	76 %

Dans ce seul secteur de l'essence on arrive donc, d'après une estimation prudente, à une moins-value d'environ 20 millions de francs, pour l'ensemble des années de guerre.

La Confédération ne resta pas insensible à ce marasme. Elle accorda des subventions aux propriétaires d'automobiles sur plots, qui profitaient de cette période pour faire faire les travaux de révision et de réparation indispensables à la conservation de la valeur de leur voiture.

Du début de l'année 1942 à la fin de 1945, les subsides furent revendiqués pour la réparation de quelque 22.000 véhicules et une somme de travaux de 31 millions de francs en chiffres ronds. La Confédération en supporta 7 millions, les cantons 3,5.

Voyons maintenant quelles sont — indépendamment de l'affaiblissement financier — les conséquences de l'insuffisance prolongée du degré d'occupation, conséquences dont l'artisanat de l'automobile souffre encore maintenant, malgré la reprise des affaires dans les ateliers.

Il y a tout d'abord la pénurie d'ouvriers qualifiés. Le degré d'occupation diminuait dans nos ateliers, il y avait du chômage; et la manipulation des carburants de remplacement rendait le travail plus salissant, voire malsain. D'autres industries, surtout celle des machines, surchargées de commandes, faisaient des offres tentantes qu'acceptèrent beaucoup d'ouvriers spécialisés jusqu'alors dans l'artisanat de l'automobile. Et la plupart de ces ouvriers ne nous sont pas revenus.

Pour les mêmes motifs, c'est-à-dire parce que les perspectives n'étaient guère encourageantes, il y a eu pénurie d'apprentis. Ni les parents, ni les offices de conseil professionnel ne recommandaient notre

branche artisanale aux jeunes gens sortis des écoles. Ces deux conséquences de la guerre, la perte d'ouvriers qualifiés, d'une part, et l'absence d'éléments nouveaux, d'autre part, font qu'aujourd'hui où les conditions seraient redevenues normales, l'artisanat de l'automobile n'est nullement dans une situation favorable. Certes il y a du travail, il y en a en masse, mais les ouvriers capables manquent pour faire ce travail, pour tirer parti de ce que la conjoncture a d'avantageux. Les garagistes sont un peu comme l'homme affamé qui trouve enfin de la nourriture mais qui est trop affaibli pour l'assimiler.

Il s'ensuit qu'un des plus gros soucis de l'association professionnelle est actuellement la formation professionnelle.

Il est hors de doute que l'indifférence des autorités dans ce domaine aurait fait tomber très bas le niveau professionnel dans l'artisanat de l'automobile si cet artisanat n'avait pas lui-même pris des mesures avec l'appui des fournisseurs d'essence. Des accords privés passés avec ces derniers prévoient notamment qu'un nouveau garage n'obtient le droit (indispensable pour lui) de vendre de l'essence que si le chef de l'entreprise remplit les conditions prescrites, tant au point de vue personnel (examen de maîtrise) qu'au point de vue matériel (installation d'ateliers). Sans ces moyens d'action, il n'aurait jamais été possible de donner à l'industrie des garages le niveau professionnel nécessaire à la sécurité de la circulation, alors que les nécessités du progrès rendent toujours plus compliquée la construction des automobiles.

Si, dans le secteur des réparations, l'industrie suisse des garages a encore à lutter contre les difficultés résultant de la pénurie d'ouvriers qualifiés, il est incontestable que depuis le commencement de cette année elle a pris un essor inouï. La vente d'automobiles neuves, donc en l'état où elles sortent de fabrique, a pris un développement réjouissant. La Suisse n'ayant pu en importer pendant nombre d'années et ne possédant pas de fabriques de voitures, la demande est énorme. Ajoutons que durant les premiers mois de cette année, l'industrie française de la voiture automobile — et aussi l'industrie anglaise — a pris une avance décisive sur les fabriques américaines, qui sont très en retard dans leurs livraisons. Parmi les marques françaises, « Citroën » est particulièrement appréciée et jouit d'un excellent renom; cette maison a su agir judicieusement, dans sa politique de vente, pour bénéficier des besoins du marché suisse, si longtemps comprimés. Il est hors de doute que si elles pouvaient livrer plus encore à la Suisse, les fabriques françaises s'assureraient de sensibles avantages sur ce marché dans la future concurrence avec les marques américaines, qui ne manquera pas de reprendre. Les choses se présentent autrement, sur le marché suisse, en ce qui concerne l'importation de camions. Car on sait que la Suisse a d'excellentes fabriques de camions, qui produisent des véhicules de haute qualité. En temps normal toutefois et pour des raisons de prix, cette industrie aurait grand'peine à se maintenir si elle devait entrer en concurrence avec les camions fabriqués à l'étranger — notamment en Amérique — qui se vendraient bien meilleur marché. Pour ce motif, l'Etat a restreint très fortement l'importation de camions. Selon les dispositions actuellement valables, on ne peut librement importer en Suisse que des camionnettes (voitures de livraison) et des camions légers dont le châssis a une capacité de charge maximum de 2.150 kilos; on peut aussi importer librement les châssis, pour de tels véhicules. Quant aux camions ayant une capacité de charge maximum de 3.750 kilos (soit 2.151 à 3.750 kilos), il ne pourra en être importé que 800, en 1946. Et le contingent fixé n'est que de 350 pour les camions ayant une capacité de charge maximum de 5.750 kilos (3.751 à 5.750 kilos). Pour ce qui est des poids lourds, ils sont complètement exclus de l'importation, parce que c'est dans la fabrication des types lourds que l'industrie suisse de l'automobile est spécialisée.

Les chiffres qui viennent d'être cités ont été fixés par l'Etat compte tenu de la forte demande qui résulte de la pénurie du temps de guerre. Il faut donc s'attendre à ce que, déjà l'an prochain, les fabriques suisses de camions cherchent à obtenir une diminution de l'importation.

En terminant cet exposé de la situation de l'industrie suisse des garages, nous voulons exprimer encore une fois le vœu qu'il soit possible aux fabriques françaises d'automobiles de fournir au marché suisse un nombre suffisant de voitures, et de développer ainsi les échanges commerciaux entre les deux pays.

W. Birkhäuser.