Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 26 (1946)
Heft: 9

Artikel: Le montage en Suisse d'automobiles étrangères
Autor: Mussard, Jean
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888759

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

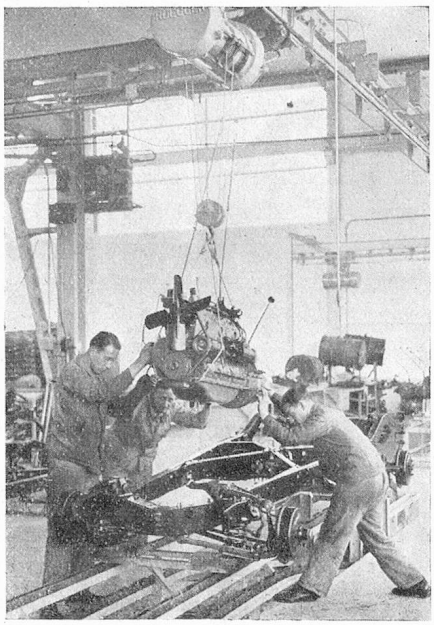
Download PDF: 05.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

LE MONTAGE EN SUISSE D'AUTOMOBILES ÉTRANGÈRES

Nous sommes convaincus d'intéresser nos lecteurs en leur présentant un aspect particulier de l'industrie automobile suisse : le montage et le carrossage de voitures importées sous forme de pièces detachées, opérations qui intègrent aux véhicules américains en France, comme en Suisse, une part considérable de travail indigène. Que l'on songe au nombre et à la diversité des accessoires fabriqués sur place : tissus, tapis, équipements électriques, batteries, pneumatiques, roues, et une infinité de fournitures, grandes et petites, nécessaires à une automobile moderne.

Les ateliers de montage reçoivent des usines de production les pièces mécaniques essentielles, telles que moteur, pont-arrière, essieu-avant, freins, direction. Ainsi les organes qui nécessitent des outillages fort coûteux sont fabriqués à l'étranger, où le capital investi dans ces outillages peut être amorti sur les grandes séries livrées tant pour le marché intérieur des pays d'origine que pour l'exportation. Le marche suisse, qui consommait avant la guerre quelque dix mille véhicules par an se répartissant surprès de 50 marques et plusieurs centaines de modèles, est évidemment trop restreint pour permettre l'amortissement de ces outillages en temps utile. En revanche, les parties et opérations nécessitant beaucoup de main-d'œuvre et relativement peu d'outillage sont exécutées au pays de destination, c'est-à-dire dans l'usine de montage. Nous citerons, à titre d'exemple, la confection de la carrosserie avec tout ce qu'elle comporte de travaux de soudure autogène, de tapisserie et garniture intérieure, de peinture et de finission. Seules les tôles embouties sont en principe fournies par l'étranger ; tout le reste de la carrosserie était, avant la guerre, fabriqué en Suisse.



Avant la guerre, environ deuxtiers du prix de vente en gros étaientconstitués d'éléments de fabrication suisse, de main-d'œuvre indigène, de frais généraux, etc. En d'autres termes, les éléments fournis par l'étranger représentaient, en valeur, environ un tiers seulement du prix de vente en gros. Vu la pénurie de matières qui suivit la guerre, la part de l'industrie suisse est plus petite pour l'instant ; ainsi, les usines en question importent à l'heure actuelle les pneumatiques et tissus qu'il serait difficile de se procurer en Suisse. Mais il est projeté, en principe, de reprendre le programme d'avant-guerre, c'est-à-dire de réserver aux industries nationales un volume de fournitures aussi considérable que possible.

Les usines de montage comportent, on le voit, une véritable organisation industrielle et un appoint appréciable à l'économie nationale.

Durant la guerre, ces usines se trouvèrent coupées de toute communication avec les usines mères. Les pièces de montage vinrent à manquer. En outre, le marché automobile suisse fut paralysé par le manque d'essence et de caoutchouc. Les usines de montage se trouvèrent dans une situation difficile et durent abandonner temporairement le montage de véhicules automobiles. Pour en pas fermer leurs portes, d'accord avec les auto rités, elles entreprirent d'autres travaux : la fabrication de gazogènes à acétylène, la réparation de wagons de chemin de fer, la fabrication de réfrigérateurs, etc... Les ouvriers selliers et tapissiers furent occupés à confectionner des havresacs pour l'armée suisse ; d'autres équipes firent l'entretien et la réparation de véhicules militaires. L'usine tint le coup tant bien que mal et, en 1946, elle put enfin reprendre le montage de véhicules automobiles. Bien entendu, les difficultés de transport, la pénurie mondiale de certaines matières essentielles, les grèves aux Etats-Unis et d'autres obstacles entravèrent pendant des mois l'activité normale.

L'Allemagne étant évincée pour l'instant, on prévoit un progrès notable des ventes de véhicules américains, anglais et français. On s'attend aussi à une reprise assez prochaine de la concurrence italienne. D'une manière générale, la Suisse, par suite d'une formule d'imposition fiscale basée sur la course et le diamètre de piston, a toujours été un bon marché pour les véhicules du type dit européen, c'est-à-dire munis d'un moteur de petite cylindrée.

Jean Mussard.