

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

Artikel: L'industrie automobile en France et en Suisse
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888760>

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](#)

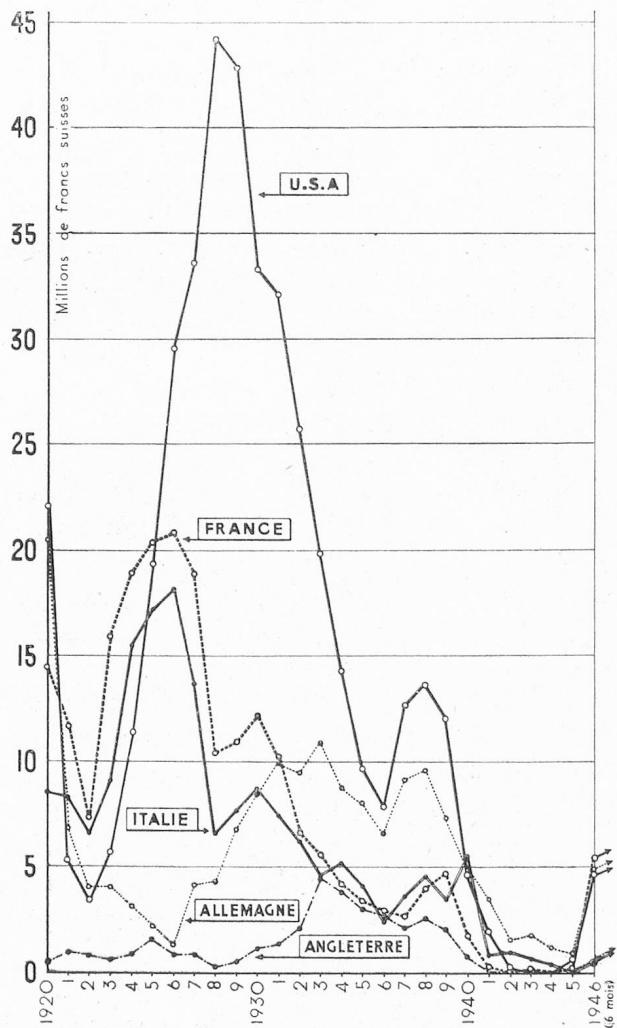
Download PDF: 26.01.2026

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

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN FRANCE ET EN SUISSE

La Suisse est un marché intéressant pour les automobiles étrangères, puisqu'elle ne fabrique pas elle-même de voitures de tourisme. Son terrain montagneux les met d'ailleurs à rude épreuve et opère une sélection sévère. Il est donc intéressant de suivre la courbe des importations suisses de voitures étrangères depuis la première guerre mondiale.

Il apparaît clairement, à la lecture de ce graphique, que la part de la France n'a cessé de décroître



depuis 1926, comme celle de l'Italie, au profit de l'Allemagne et de l'Angleterre. Quant à celle des Etats-Unis, elle a atteint son apogée en 1928, et a perdu depuis lors peu à peu sa prédominance. Elle passe néanmoins, en valeur, de 38 p. 100 de 1920 à 1929, à 44 p. 100 de 1930 à 1939, ceci grâce à la baisse des importations de voitures françaises et italiennes.

Pendant le premier semestre 1946, la France a repris la première place qu'elle occupait de 1921 à 1925, exportant 1.276 voitures en Suisse, soit près de 40 p. 100 du total importé dans ce pays, pour un montant de 5,3 millions de francs suisses, contre 2 millions en moyenne semestrielle en 1938. Il est intéressant de suivre en détail, et par catégorie, les chiffres d'importations de ces 6 mois (voir tableau, page suivante).

On constate qu'en dessous de 1.200 kilos les **automobiles françaises** dominent de loin celles des autres pays, suivies par les voitures anglaises et américaines; ces dernières dominent dans les catégories lourdes.

Les révélations du Salon automobile de Paris 1946, dont M. Faroux se fait l'écho, sont de nature à grossir dans une mesure considérable la fabrication et l'exportation de voitures légères de petite cylindrée et de rendement élevé. Il faut donc s'attendre à voir s'accentuer la tendance de la France à exporter des voitures de poids inférieur à 800 kilos. Ces modèles conviennent admirablement au goût des acheteurs, à la législation fiscale et au prix de l'essence en Suisse.

Il faut souligner l'effort admirable accompli par l'industrie automobile française en dépassant, pendant le premier semestre 1946, le chiffre de ses exportations d'avant-guerre vers la Suisse, malgré les innombrables difficultés qu'elle rencontre pour son approvisionnement en énergie et en matières premières. C'est par la perfection de ses produits, leur robustesse, leur confort, leur facilité d'entretien autant que par leurs qualités traditionnelles de

Importation d'automobiles en Suisse pendant le premier semestre 1946
(en pièces)

	DE FRANCE					DES U. S. A.				DE GRANDE-BRETAGNE					D'ALLEMAGNE				
	I	II	III	IV	Total	II	III	IV	Total	I	II	III	IV	Total	I	II	III	IV	Total
Janvier	1	1	—	—	2	—	1	49	50	18	3	13	16	50	1	6	1	1	9
Février	1	8	13	2	24	64	7	25	98	26	27	10	29	92	—	4	4	—	8
Mars	33	160	2	1	196	5	96	12	113	46	29	20	15	110	7	11	—	—	19
Avril	181	158	7	3	349	—	27	16	43	65	67	25	40	197	6	3	3	1	13
Mai	202	198	8	1	409	92	46	28	166	111	111	27	10	259	1	8	—	—	11
Juin	179	82	32	3	296	198	130	108	436	84	73	36	58	251	2	6	—	—	9
	597	607	62	10	1.276	359	309	238	906	350	310	131	168	959	17	38	11	3	69

I : moins de 800 kg.

II : 800 à 1.200 kg.

III : 1.200 à 1.600 kg.

IV : plus de 1.600 kg.

mécanique et de tenue de route que l'industrie automobile française s'imposera sur le marché suisse.

L'article de M. Braunschweig expose assez exactement les caractéristiques de l'**industrie**

automobile suisse. Industrie lourde, spécialisée dans la construction des camions, elle s'est fait un nom dans le monde entier par ses fabrications robustes, soignées, adaptées aux exigences des transports routiers. Si les statistiques n'accusent pas des chiffres considérables d'exportation, c'est que les principaux constructeurs suisses ont créé des filiales à l'étranger, qui travaillent sous licences suisses.

Les exportations de tracteurs, en revanche, insignifiantes avant la guerre, présentent un grand intérêt, spécialement vers la France, dont l'outillage agricole doit être renouvelé d'urgence. C'est pourquoi elles atteignent des chiffres importants durant le premier semestre 1946, et prendraient sans nul doute de tout autres proportions si les contingents des accords le permettaient.

Il apparaît clairement, à la lecture de ce qui précède, que les **industries automobiles française et suisse** sont complémentaires et que chaque pays dépend largement de l'autre pour la livraison du matériel automobile qui lui fait défaut. Chaque Suisse doit être convaincu qu'en achetant une automobile française, non seulement il fait une excellente affaire, mais il permet l'exportation d'un tracteur suisse en France en accroissant le contingent des devises suisses dont la France pourra disposer. Chaque Français devrait se convaincre de l'opportunité qu'il y aurait pour lui à chercher à sa frontière le matériel automobile et agricole que la Suisse peut lui fournir, dans des conditions avantageuses de prix et de qualité, sans grever la balance commerciale de son pays.

Exportations suisses d'automobiles et de tracteurs
(en pièces)

	Automobiles		Tracteurs	
	Total	Vers la France	Total	Vers la France
1920	24	6	—	—
1921	163	20	—	—
1922	163	7	—	—
1923	131	8	—	—
1924	220	4	—	—
1925	238	5	—	—
1926	146	2	—	—
1927	149	—	—	—
1928	341	—	—	—
1929	173	2	—	—
1930	160	—	—	—
1931	158	—	2	—
1932	53	3	1	—
1933	92	—	—	—
1934	193	123	2	—
1935	246	159	—	—
1936	404	296	3	—
1937	326	229	5	3
1938	434	247	3	2
1939	226	108	2	—
1940	94	—	12	—
1941	169	1	33	—
1942	114	—	76	—
1943	58	—	112	—
1944	34	—	32	—
1945	338	1	95	—
1946 (6 mois)	58	7	158	98