

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 38 (1958)
Heft: 1

Artikel: La vitalité de l'industrie automobile française
Autor: Cordey, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886382>

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: 21.02.2026

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

LA VITALITÉ

de l'industrie automobile française

par Pierre Cordey

Correspondant général de « la Tribune de Genève » à Paris

Les industriels français de l'automobile sont optimistes. Il naît chaque jour dans le monde, disent-ils, quatre fois plus d'enfants que d'autos. Comme les hommes vivent en moyenne beaucoup plus longtemps que les voitures, le nombre des hommes privés de voiture, et donc désireux d'en acheter une, ne peut qu'augmenter chaque jour. Celui des hommes capables de faire pareille acquisition ne croît sans doute pas aussi rapidement, mais il croît sûrement et c'est ce qui importe.

Ce raisonnement très général ne justifierait peut-être pas à lui seul la confiance en soi de l'industrie automobile française. Deux incontestables succès, qu'elle a remportés récemment, lui donnent un plus sûr fondement.

Le premier de ses succès fut de sortir intacte, plus : de triompher l'an dernier d'une épreuve très dure. Le rationnement de l'essence, conséquence de l'affaire de Suez, a coïncidé en effet en France avec des mesures fiscales, dont le rétablissement de la taxe à la possession, supprimée depuis 1933 — ce que nous appelons communément en Suisse « les plaques » et qu'on nomme en France « la vignette » — comme les hausses successives du prix des carburants, hausses renouvelées d'ailleurs depuis la suppression du rationnement. Même lorsque les restrictions venaient les aggraver, ces mesures, qui dans l'ensemble sont et demeurent pour les automobilistes français plus que désagréables, n'ont pas entraîné de crise dans l'industrie automobile. Durant les six premiers mois de 1957, la production a au contraire augmenté de 10 %. En juillet, soit dès la suppression du rationnement de l'essence, cette production a même atteint un chiffre record : 93.287 véhicules au total. Le prix extrêmement élevé du carburant a pu, depuis, réduire légèrement sa consommation totale; ni les charges fiscales, ni les mesures restreignant le crédit, ni diverses hausses de prix, ne semblent avoir ralenti d'appréciable façon l'activité du marché national de l'automobile. Si l'on roule un peu moins, le nombre des voitures continue à augmenter.

Un phénomène, qui n'est pas spécifiquement français mais qui se manifeste en France de façon spécialement marquée, a contribué à assurer cette « invulnérabilité » de l'industrie automobile, comme il contribue à justifier l'optimisme de ses chefs : c'est la « démocratisation » de l'auto. Les statistiques le traduisent d'impressionnante façon. En 1954, parmi les acheteurs de voitures neuves, on a recensé 11 % d'ouvriers et de petits employés, en 1955, 16 % et en 1956 17 %. Encore ne s'agit-il là, on le répète, que des voitures neuves. Dans ces conditions, les constructeurs ne paraissent pas tomber dans la démesure en comptant que, sauf accident politique ou économique, le parc automobile français — 4,7 millions environ de véhicules à quatre roues, pour un nombre à peu près égal de « deux roues », au début de l'an dernier — aura doublé d'ici dix ans.

Cette popularité croissante, le plein emploi, la prospérité, la peur même de l'inflation, qui fait du matériel roulant et de la voiture particulière comme une « valeur-refuge » aux yeux de beaucoup de Français, ont donc permis à l'industrie en cause de poursuivre son développement, malgré des obstacles assez redoutables. D'autres éléments encore, qu'on ne saurait passer sous silence, ont rendu possible ce premier succès.

La plupart des constructeurs français demandent toujours des délais fort longs, parfois extraordinairement longs, pour leurs livraisons. C'est au point que l'on a pu prétendre que certains d'entre eux finançaient tout ou partie de leur production avec leurs carnets de commandes, c'est-à-dire avec les arrhes qu'ils demandent. Les dernières restrictions d'importation ont rendu pratiquement impossible ce qui était déjà prodigieusement difficile, soit l'achat par un particulier d'une machine étrangère. Si bien que, grâce au protectionnisme, à la prudente réserve de l'industrie et à la priorité donnée aux exportations, le marché français demeure très loin de la saturation, voire de l'équilibre entre l'offre et la demande. Il le demeurera longtemps, même

si le nombre des amateurs ne doit pas régulièrement s'accroître.

Quelques chiffres, tirés des statistiques des industriels eux-mêmes, donneront une idée de ce marché fermé qui demeure pratiquement, au moment où le Marché Commun entre théoriquement en vigueur, celui de l'automobile en France. En 1956, ce pays a produit 827.032 véhicules; il a enregistré 608.121 immatriculations nouvelles; il n'a importé que 11.488 véhicules, alors qu'il en exportait 176.625. Durant le 1^{er} semestre de 1957, la disproportion n'a fait que se marquer plus nettement encore, avec 473.277 véhicules « sortis », 336.770 immatriculés, 5.151 importés et 126.706 exportés.

Ces données font ressortir du même coup le second grand succès de l'industrie automobile française, qui réside dans l'importance et l'augmentation constante de ses exportations.

Les échanges de la France avec les autres États européens dotés d'une puissante industrie automobile ne portent que sur quelques milliers, parfois quelques centaines seulement de véhicules par an, l'Allemagne venant au premier rang, l'Italie au dernier. En nombre, les exportations françaises vers ces pays l'emportent nettement sur les importations. En valeur, elles leur sont égales ou leur demeurent inférieures, du fait de la part relativement forte des achats français de poids lourds à l'étranger. En 1957 cependant la tendance à l'égalisation des deux courants s'est renforcée, l'exportation marquant quelques points, l'importation en perdant encore quelques-uns.

Industriels et économistes accordent, cela se conçoit, beaucoup plus d'importance aux exportations vers les États-Unis et à leur progression spectaculaire. Deux chiffres ici suffiront à donner la mesure de l'effort entrepris, comme de sa réussite : 8.679 véhicules en 1956; 20.780 durant le seul premier semestre de 1957.

L'exportation vers les pays d'Europe qui ne produisent pas les véhicules dont ils ont besoin ou n'en produisent qu'une petite partie l'emporte cependant encore de beaucoup, en valeur et en nombre, sur ce débouché nouveau. Elle atteignait, en 1956, 76.000 unités environ. Pour le premier semestre de 1957, le chiffre correspondant est, en gros, de 46.000.

La Suisse tient dans ces statistiques une place en vue. En 1956, avec 9.661 véhicules, elle venait au deuxième rang des clients européens de l'industrie française, après l'Union économique belgo-luxembourgeoise et assez loin d'ailleurs derrière elle. (Elle tenait également, soit dit en passant, ce deuxième rang dans la statistique étendue au monde entier, place que les États-Unis lui ont ravie dès le 1^{er} semestre de 1957.) L'an dernier, d'après les chiffres à disposition,

la Suisse a gardé ce second rang, mais elle est talonnée par la Suède, en nombre et en valeur, et par l'Espagne, en nombre, sinon en valeur.

Les industriels français de la branche accordent une attention particulière au marché suisse et n'en font pas mystère. Les chiffres expliquent cet intérêt, mais plus encore peut-être le caractère de marché-témoin que valent à la Confédération la liberté des importations en ce qui concerne les voitures particulières, un haut degré de motorisation, les exigences du public et du terrain.

L'étude de ce marché-témoin, que l'on trouvera ailleurs dans ces pages, pourrait donc sinon offrir l'image de ce que sera un jour, sous une forme ou sous une autre, le marché commun européen de l'automobile, du moins donner une idée des atouts de la production française dans un tel marché. Pour ce qui est du Marché Commun défini entre les Six par le traité de Rome, l'industrie automobile française s'y est ralliée et n'en redoute plus les conséquences. Elle ne perd en revanche aucune occasion de manifester son hostilité au projet d'une Zone de Libre-Échange qui devrait étendre et compléter le marché des Six. Cette attitude est d'ailleurs exactement conforme à celle du grand patronat français et les arguments donnés à son appui, plus politiques souvent qu'économiques, sont également calqués sur ceux dudit patronat.

Il est permis de se demander si la crainte de donner des chances à un concurrent de plus, l'anglais, n'est pas pour une bonne part dans l'attitude des constructeurs français. En Grande-Bretagne, l'industrie automobile a réussi, elle aussi, une reprise spectaculaire. L'augmentation de ses exportations supporte parfaitement la comparaison avec les statistiques françaises. Plus probablement encore, la France craint en l'occurrence que le traité instituant une Zone de Libre-Échange ne soit pas assorti des innombrables cautèles qui signalent le traité de Rome, de toutes les précautions prises pour ralentir et surtout pour adoucir le passage du protectionnisme strict à une liberté au moins théorique des échanges.

Le fait demeure : de quelque nature qu'elles puissent être, ces craintes existent et peuvent, en apparence, apporter comme un démenti à l'optimisme des constructeurs français. Elles sont du reste naturelles, légitimes même. L'automobile demeure en France l'un des « moteurs » de l'expansion économique. Le sort de cette industrie ne saurait donc être engagé à la légère. Mais l'ampleur même des succès qu'elle a remportés et dont elle tire une fierté également légitime permet d'espérer qu'elle finira par surmonter ses craintes.

Pierre CORDEY.