

La présence de l'automobile française en Suisse est appelée à progresser

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **58 (1978)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886475>

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.

La présence de l'automobile française en Suisse est appelée à progresser

La Suisse, troisième pays d'exportation hors C.E.E. pour les constructeurs d'automobiles français et même deuxième si l'on exclut l'Espagne où ces constructeurs sont implantés, représente pour la France un marché traditionnel et privilégié. Ceci non pas tant à cause de sa proximité géographique mais essentiellement en raison du niveau de vie très élevé que connaissent ses habitants.

C'est également un marché difficile : la Suisse n'étant pas un pays constructeur de voitures, la concurrence entre les différentes firmes mondiales y est très sévère. C'est la raison pour laquelle ce pays est véritablement devenu un marché-test où toutes les grandes marques mondiales de voitures peuvent s'affronter « à armes égales ».

Chaque année, le Salon de Genève donne une image caractéristique de cet affrontement auquel participent largement les constructeurs français avec une attention toute particulière en raison du caractère original de ce marché.

L'automobile française occupe la deuxième place sur le marché suisse.

48 100 voitures françaises ont été immatriculées en Suisse en 1977, sur un marché total de 234 200 voitures. Elles occupent donc la deuxième place, derrière l'Allemagne, mais devant l'Italie, le Japon et la Grande-Bretagne.

Chacune des marques françaises est présente dans ce pays. En 1977, leurs ventes étaient les suivantes :

Chrysler-France	8 104
Citroën	11 239
Peugeot	10 102
Renault	18 305
Autres	319
Total	48 060

Quant aux véhicules utilitaires français, ils représentent 9 % du total des véhicules utilitaires immatriculés en Suisse et se répartissent, en 1977, comme suit :

Berliet	3
Citroën	177
Chrysler-France	143
Peugeot	315
Saviem	354
Divers	3
Total	995

L'automobile française a su garder sa place sur un marché difficile.

La performance des constructeurs français est d'autant plus remarquable qu'elle se situe dans un contexte difficile :

- la concurrence y est particulièrement élevée, la Suisse n'étant pas un pays constructeur de voitures particulières. Les marques japonaises y ont notamment fait une percée remarquable, bénéficiant de conditions favorables. C'est ainsi que Toyota, principale marque japonaise immatriculée dans le pays, a bénéficié, vers les années 1972, du réseau commercial de British Leyland. Leur percée s'est donc effectuée essentiellement au détriment des marques britanniques. Elles n'ont pas réussi à mordre sur la part des constructeurs français ;
- alors même que la question de l'harmonisation des normes techniques est traitée au sein d'un organisme international, le WP 29, se réunissant régulièrement à Genève, les normes de la Suisse sont différentes de celles des pays de la Communauté. De très fortes pressions s'exercent en Suisse afin de rendre les réglementations techniques de pollution et de sécurité toujours plus sévères. L'exemple le plus récent en a été l'organisation, en septembre 1977, d'un référendum pour proposer l'application anticipée de normes plus restrictives en matière de pollution. Bien que cette proposition, appelée « Initiative Albatros », ait été rejetée, elle est significative des tendances du pays.

Le succès des nouveaux modèles permet à la France d'accroître sa pénétration en Suisse.

Les modèles français de toutes gammes sont immatriculés en Suisse.

Parmi les vingt premiers modèles, en 1977, figuraient :

- la Chrysler 1307/1308,
- la Citroën GS,
- la Peugeot 504,
- les Renault 4 et 5.

Ces modèles appartiennent à la gamme basse et moyenne, mais la présence des hauts de gamme, tels que les Citroën CX, les Peugeot 604, les Renault 20 et 30 y est également très nette.

D'une manière générale, les constructeurs français ont récemment considérablement rajeuni et rénové leur gamme de voitures particulières.

En matière de renouvellement de voitures particulières, l'année 1978 est une année exceptionnelle comme en témoigne le lancement de modèles de grande diffusion dans chacune des quatre grandes marques françaises : la Peugeot 305, la Renault 18, la Simca Horizon (Chrysler) et la Citroën Visa. Les délais de livraison de ces modèles sont un exemple du succès incontestable de ces nouvelles voitures.

Un tel dynamisme permet aux constructeurs français de raffermir leur place sur le marché suisse : à fin mai (dernier résultat connu), ils représentaient déjà 22,4 % du total des immatriculations en Suisse, en nette progression sur l'année 1977.

Les modèles français sont toujours largement représentés au Salon de Genève. En effet, les constructeurs français attachent une importance toute particulière à ce salon, resté annuel alors que les autres grands salons internationaux ne se tiennent plus qu'une fois tous les deux ans. En mars dernier, ils lui ont même réservé la primeur de certains de leurs modèles, soit la Peugeot 305 et la Simca Horizon (Chrysler).

La présence de l'industrie automobile française en Suisse est le reflet de son dynamisme.

On rappellera à ce sujet que la France est le quatrième producteur mondial, après les Etats-Unis, le Japon, l'Allemagne fédérale et que sa production de voitures représente 10 % de la production mondiale.

Les sociétés françaises d'automobiles poursuivent un mouvement de concentration toujours plus accentué qui

leur permet d'être parmi les tous premiers constructeurs mondiaux. C'est ainsi que PSA Peugeot-Citroën regroupant déjà Peugeot et Citroën, vient d'annoncer qu'il absorberait prochainement les filiales européennes de la société Chrysler : Chrysler-France fera donc partie du groupe. Seuls subsisteront alors deux grands groupes français en matière de voitures particulières : PSA Peugeot-Citroën et Renault. En matière de véhicules utilitaires, Berliet, Saviem fusionnent actuellement au sein de Renault Véhicules Industriels, l'autre société française étant Unic.

Les constructeurs français s'attachent à répondre aux besoins de leur clientèle par les améliorations techniques toujours plus poussées, notamment en matière de pollution et de sécurité. La population suisse, très attachée à ces problèmes nés de la civilisation moderne, semble l'avoir reconnu en restant fidèle aux modèles français.

50 % de la production française est exportée, plaçant ainsi la France au troisième rang des exportateurs mondiaux.

La Suisse est le troisième pays d'exportation, en dehors de la C.E.E., pour les constructeurs français, après l'Espagne (où, il est vrai, les constructeurs français, y étant implantés, exportent beaucoup de voitures en pièces détachées) et l'Autriche. Les pays du Marché Commun ont, eux, bénéficié, dans les années antérieures, de conditions d'échanges plus favorables que les autres pays, à la suite de l'instauration de la Communauté Economique Européenne.

Les constructeurs français sont présents dans le monde, non seulement par les exportations, mais également par leurs implantations: ils possèdent près de cent usines, réparties dans quarante-trois pays du monde.

A l'avenir, les constructeurs français souhaitent pouvoir continuer à faire profiter la Suisse de leur longue expérience en matière d'automobile, ce pays étant l'un de leurs marchés privilégiés.

Liaison hebdomadaire par déménageuse

GENÈVE/PARIS/GENÈVE

Transport de meubles et objets fragiles
Livraisons en Suisse et en France

à PARIS :

Société Nouvelle ROYER

14, rue du Cherche-Midi, 75006 Paris, Tél. 548.65.64

à GENÈVE :

NATURAL LE COULTRE S. A.

6, av. de Secheron, 1211 Genève 21, Tél. 32.42.00

LA NEUCHATELOISE

Compagnie Suisse d'Assurances Générales

au capital de 12 millions de francs suisses (entièrement versé)
FONDÉE EN 1869

à NEUCHÂTEL (Suisse) - 2, rue de Monruz

ASSURE TOUS LES TRANSPORTS

Directions en France

PARIS : 17, rue La Boétie - Tél. 266.11-30 - B.P. 54-08

LYON : 8, rue Président-Carnot - Tél. (78) 37-50-80

BORDEAUX : 18, cours Xavier-Arnoz - Tél. (56) 52-26-72

CORRESPONDANTS ET AGENTS PAYEURS DANS LE MONDE ENTIER

Plus de 2000 agences en France
et à l'étranger



CRÉDIT LYONNAIS

Fondé en 1863

Genève : place Bel-Air

Tél. : (022) 21 67 33

Zurich : 15 Pelikanplatz

Tél. : (01) 211 42 81

Un réseau mondial de banques associées,
partenaires internationaux,
représentations et correspondants