

# LA RÉCESSION DANS L'AUTOMOBILE

Ces dernières semaines, la grande presse, les revues économiques consacrent une large place aux problèmes économiques. Ce n'est pas seulement pour tirer le bilan d'activité de l'année 1960, mais chacun s'accorde pour constater le recul d'activité dans les derniers mois, en particulier dans le domaine qui constitue le pivot de l'économie moderne industrielle : l'automobile.

La récession en Europe apparaît au grand jour : après avoir licencié, Renault chôme un lundi par semaine, Panhard licencie 400 ouvriers, Chausson 150. En Angleterre Ford réduit à trois jours pour le quart de ses ouvriers l'activité de sa grande usine de DAGENHAM ; En Allemagne, Borgward chôme un jour la semaine... Dans cette situation, la Régie Renault est la plus frappée et ses ouvriers sont les plus menacés. D'où vient cette situation, qu'elles sont les perspectives, que faut-il faire ?

## TOUT POUR L'EXPORTATION !

Depuis 1958, l'Europe s'est trouvée dans une situation privilégiée car elle a exploité au maximum la récession aux U.S.A. Ces derniers dans le domaine de l'activité automobile ont eu pas mal de déboires. On a enregistré des fluctuations de 30 à 50 % des ventes de voitures sur le marché des U.S.A. et, fin 59, on comptait 900.000 véhicules invendus pour une fabrication de 5 à 6 millions au total. Par contre, durant cette même année, l'Europe exportait aux U.S.A. 609.000 petites voitures, soit plus de 10 % des voitures immatriculées cette année-là.

Les constructeurs européens, de ce fait, estimaient avoir une confortable avance sur le marché de la petite voiture aux U.S.A.

Sur la base d'éléments connus, ils estimaient que techniquement on ne pouvait élaborer un véhicule, le mettre au point, construire l'outillage, les chaînes de production et le vendre dans un délai inférieur à cinq ans.

Dreyfus, sans se faire d'illusion sur les possibilités « illimitées » d'un tel marché mais escomptant toutefois trois à quatre bonnes années, engageait à fond la Régie sur l'exportation des Dauphines en attendant la mise en œuvre par les U.S.A. d'une voiture capable d'assurer la continuité. 60, 61 et 62 devaient être de bonnes années. C'est pourquoi, la production de la Régie, du premier trimestre 60 fut supérieure de 40 % à celle du premier trimestre 1959. Les chiffres ci-dessous sont éloquentes :

Exportations comparées entre 1956 et 1959.

Régie Renault	73.087 à 304.203 ; 61,5 %	de la production 59.
Citroën	30.960 à 68.883 ; 24 %	» » »
Peugeot	34.452 à 88.117 ; 43,2 %	» » »
SIMCA	48.722 à 125.579 ; 53 %	» » »

Pour sa part, Renault exportait 25 % de sa production 59 vers les U.S.A., 15 % vers l'Allemagne et l'Angleterre, le reste vers l'Italie, le Bénélux, la Suisse, l'Autriche, l'Afrique du Sud, l'Amérique centrale, l'Amérique latine.

Cette rapide expansion était encouragée par les gouvernements qui voyaient là la possibilité d'asseoir le Marché commun, réalisaient leur rêve de conquérir les marchés aux U.S.A. et se libéraient de la tutelle du dollar par des rentrées importantes de devises. Pour sa part, le gouvernement français consentait aux constructeurs des détaxations importantes, favorisait les investissements. Renault devait le

récompenser en réduisant, à lui seul, de un tiers le déficit commercial de la France en deux ans.

## CHOC EN RETOUR

Après deux ans de boom des exportations européennes, les géants de l'automobile U.S. réagissent. Contrairement aux prévisions, en dix-sept mois, Ford a mis sur pied sa « compact » de conception mi-américaine mi-européenne, assurée d'un succès, compte tenu que la vente de plus de 10 % de voitures européennes constituait un excellent test. Immédiatement, en 1960, le marché se redressait et la production totale de 6.694.327 voitures dépassait de 1,1 million celle de 1959, et, en 1961, plus de la moitié des 6 millions de véhicules produits aux U.S.A. seront des « compacts ».

Cette année, la Corvair « compact » de General Motors, coûtera 1.750 dollars à sa sortie d'usine, alors que la Dauphine rendue à New-York coûtera, malgré une baisse, 1.545 dollars.

Ceci explique qu'en 1960, l'Europe n'a vendu que 380.000 voitures soit 23 % de moins qu'en 1959. L'été dernier, D. K. W. a découvert qu'il avait vendu 30 % de moins aux U.S.A. en 60 qu'au même mois de 59, Hillmann 80 % de moins, SIMCA et FIAT 50 % de moins.

En France, c'est Renault qui accuse le plus ce contrecoup et, ne pouvant laisser gonfler ses stocks, la Régie diminue sa production. En janvier 61, son programme (1) prévoit 108 « 4-CV. », 1.282 « Dauphines », 112 « Florides », 249 véhicules utilitaires alors qu'en janvier 60, elle avait fabriqué 245 « 4-CV. », 1.897 « Dauphines », 72 « Florides » et 181 véhicules utilitaires. La production a donc baissé de plus de 39 %.

Parmi les constructeurs européens, seul Volkswagen n'est pas affecté grâce à un réseau de distribution solidement établi depuis dix ans.

## LES AMBITIONS DES CONSTRUCTEURS AMERICAINS

Mais les constructeurs américains ne comptent pas en rester là. Le succès des « compacts » doit être consolidé par la sortie d'une plus petite voiture.

Par ailleurs, le programme de redressement de l'économie américaine promulgué par Kennedy est très ambitieux et il vise, outre l'arrêt de consommation de produits européens — rentrée de dollars — la reconquête de marchés dans le monde, en particulier en Europe, y compris jusqu'à une disjonction des pays de Démocratie populaire, en particulier la Pologne. Ambition phénoménale, certes, mais qui, dans le domaine des marchés automobiles européens, s'étaient sur des chiffres.

Trois grandes firmes américaines sont présentes ou représentées en Europe. Ford est propriétaire à 99 % de Ford Werke à Cologne en Allemagne, et propriétaire aussi à 100 % de la Ford Motor Co à Dagenham en Angleterre, ce qui lui donne une capacité de production totale de 640.000 voitures.

General Motors est propriétaire à 56 % de Adam Opel à Russelheim-sur-Main en Allemagne et à 95 % de Vauxhall à Luton en Angleterre, ce qui lui permet de contrôler un outil d'une capacité de 580.000 voitures.

Chrysler est propriétaire à 100 % de Chrysler and Dodge à New-Garden en Angleterre.

En plus, à elles trois, ces firmes contrôlent des usines d'assemblage dans les Pays-Bas et en Belgique.

(1) Journalier.