

Incertitudes de la conjoncture économique

LES récents discours ou déclarations de Pinay et de De Gaulle sur la situation économique en France n'ont pas désarmé les inquiétudes des industriels.

« Optimisme, mais prudence et patience », déclarait le 29 mai Baumgartner, gouverneur de la Banque de France, à un « brillant auditoire » d'ambassadeurs et d'hommes d'affaires des « Amis de la République Française ».

Comme tout bon banquier qui se respecte, les problèmes d'ordre monétaire préoccupent bien évidemment le Gouverneur de la Banque de France. Baumgartner se félicite des « succès obtenus » (réduction des déficits commerciaux, rentrée des devises), mais à propos de la situation économique s'avère moins prolixe. Pour rassurer les hommes d'affaires, il se contente d'affirmer qu'il n'existe aucun indice concernant l'activité économique qui permette de formuler des « prévisions inquiétantes ». Pellenc, rapporteur général aux Finances, devant la Commission sénatoriale des finances est, lui, un peu plus net: s'il apparaît relativement satisfait de l'assainissement financier, son diagnostic sur l'économie est plus nuancé, pour ne pas dire plus: «... **les mesures de redressement monétaire et financier, prises à la fin de l'année dernière... ont contribué à accentuer le processus de récession.** »

Si tous les spécialistes sont plutôt évasifs en ce qui concerne l'évolution prochaine, ils s'accordent tous à **constater qu'il y a pour le moins, stagnation.** On peut même ajouter que la légère augmentation depuis janvier 1959 de la production, plutôt fiévreuse (et il n'est que de voir la frénésie de l'industrie automobile en avril 59 pour le constater) — est due à divers facteurs saisonniers. La dégringolade de mai 1958 à janvier 1959 est indicative pour les différents économistes qui analysent la situation, et leur extrême prudence de jugement quant à l'évolution prochaine est révélatrice (voir l'**Economiste** de l'**Express** du 4-6-59).

Pour resserrer les rangs des défaitistes, Baumgartner ne craint pas de leur affirmer que le « **succès ne s'obtient que progressivement** » et ajoute qu'il « **a fallu 10 ans à l'Allemagne pour réaliser son redressement** ». Comme si les conditions étaient les mêmes...

Ce sont les constructeurs des grandes marques d'automobiles qui, aujourd'hui, sont les plus inquiets. Compte tenu de l'importance prise par cette industrie dans l'économie française, dont elle est même, en vérité, l'industrie pilote, cela mérite quelque attention.

De 1949 à 1958, la production d'automobiles a quadruplé. En 1958 encore, malgré le début de récession, la production d'automobiles particulières s'est élevée à 1.127.000, en augmentation de 82.000 sur 1957, malgré les difficultés de 1958.

Pour les quatre premiers mois de 1959, elle a encore progressé de près de 18 % par rapport aux mois correspondants de 1958.

Presque entièrement formatrice, l'industrie automobile conditionne le développement de toute une série d'activités. Pour 1957 seulement, l'automobile a consommé 15 % de l'acier, 6,5 % de la fonte, 5 % des métaux non ferreux, 45 % du caoutchouc, 85 % des glaces, 3 % de l'électricité, 16 % du gaz, 20 % des peintures et solvants, 5 % du textile.

Ceci représente par exemple:

- 8 semaines de travail aux usines sidérurgiques.
- 6 mois aux usines de pneumatiques,
- 11 mois aux ateliers de fabrication de glaces de sécurité.

De plus, si la construction automobile au sens le plus strict occupe 150.000 travailleurs, les autres activités qu'elle concerne, assurent l'emploi direct ou indirect de 20 % des salariés de l'industrie, soit au total 1.025.000 salariés, auxquels il faut encore ajouter le personnel chargé de l'entretien et de la modernisation du réseau routier, de la surveillance de la circulation, des assurances, etc...

Le **record absolu** de la production d'automobiles a atteint, en avril 1959, 107.610 véhicules, dont 53.000 ont été exportés, soit

près de la moitié, alors même que les carnets de commandes s'amenuisent.

A un point tel que selon Dreyfus (Renault), il faut s'attendre, dès l'automne, à une diminution des ventes en France même de l'ordre de 25 à 35 %. Chaque constructeur se refuse à limiter sa propre production dans la crainte de voir une partie de sa propre clientèle aller à d'autres marques. Un effondrement du marché intérieur ne serait pas non plus sans conséquences sur les exportations. C'est cette crainte qui a amené récemment les constructeurs des grandes marques au Cabinet de Jeanneney, responsable de l'Economie. Le secret des conversations a été conservé, mais l'interview accordée par Dreyfus à « La Vie Française » (n° 730 du 22-5-59) laisse supposer que les constructeurs sont allés réclamer une série de mesures pour relancer la demande dès octobre, mesures que Dreyfus énumère ainsi.

Dans l'immédiat:

1° Suppression de la vignette pour la livraison des véhicules dès la rentrée;

2° Assouplissement des conditions de crédit pour les commandes passées après octobre, mais **surtout...**

3° Une baisse de l'essence, annoncée le plus tôt possible.

A plus long terme, l'amélioration du réseau routier.

Dreyfus considère d'ailleurs que ces mesures sont indispensables pour soutenir **l'effort à l'exportation**, effort qui permettrait « d'amortir les à-coups d'une conjoncture française plus difficile. »

Mais, toutes les prévisions sont actuellement fragiles. Si les exportations ont permis jusqu'à présent en grande partie le maintien de l'activité de l'automobile, il ne faut pas se dissimuler qu'une progression aussi spectaculaire qu'au cours des 2 ou 3 dernières années est peu probable (de 1955 à 1957, en valeur, elles ont **décuplé**) — de 3.340.000 à 35.720.000 dollars. La Régie Renault, principal exportateur (51,5 % du total en mars 1959) s'attend d'ailleurs à un plafonnement en 1960, ou à un ralentissement considérable de sa progression aux U.S.A., ce qui est une hypothèse assez probable, en raison de **l'évolution de l'économie américaine.**

Aux U.S.A., au cours du 1^{er} trimestre 1959, la production s'est élevée vers un niveau record. Rien que pour l'acier, elle a atteint 27,7 millions de tonnes pour les trois premiers mois de l'année (en augmentation de 10 millions de tonnes par rapport à 1958); des commandes d'acier de la part des U.S.A. ont même été passées à la sidérurgie française.

Cela correspond au souci de la bourgeoisie américaine de se protéger contre les effets éventuels d'une grève dans la sidérurgie U.S., lors du renouvellement des contrats des travailleurs de l'acier, de l'aluminium, du caoutchouc.

« Les économistes gouvernementaux prédisent que la production nationale brute et la production industrielle continueront « toutes deux à s'élever pendant le 2^e trimestre; mais ils prévoient un **léger fléchissement durant le 3^e** [souligné par nous], « conséquence probable, soit de la grève des aciéries, soit de la « réduction des commandes de l'acier, l'industrie consommant de l'acier qui a été stocké, en prévision de cette grève. » (**Economic Review**, juin 1959).

Une récession ou une stagnation, même légère de l'économie américaine à partir du 3^e trimestre pourrait également avoir pour conséquence un raidissement des patrons américains, commençant à prendre au sérieux leurs concurrents européens. C'est ce que constatent les milieux officiels gouvernementaux américains: ... « Les commentateurs de l'industrie déplorent que les salaires « plus bas des travailleurs étrangers mettent les produits américains dans une situation défavorable. Le magazine « **Steel** », « hebdomadaire des travailleurs de la métallurgie, affirme que « les salaires aux U.S.A. sont trois à quatre fois plus élevés que « ceux des pays européens, et sept fois plus que ceux du Japon. « Il est aussi insisté sur le fait que les autres nations pourront « jeter sur le marché de l'acier, des voitures, des machines-outils,