

# Vie économique

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **11 (1972)**

Heft 43

PDF erstellt am: **22.07.2024**

## **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.

# Vie économique

## IMPORTANTE ETAPE DANS LA CONSTRUCTION EUROPEENNE

Dans l'histoire de l'économie européenne, le 22 juillet 1972 deviendra une date historique, puisqu'elle marque la signature des accords créant une zone de libre-échange pour les produits industriels entre le Marché commun (CEE) et les six pays de l'Association européenne de libre-échange (AELE) que sont la Suisse, l'Autriche, la Suède, l'Islande, le Portugal et la Finlande. L'opération d'élargissement du Marché commun a trouvé ainsi un heureux aboutissement permettant aux pays qui, pour des raisons politiques, ne pouvaient envisager une adhésion à la CEE, d'établir néanmoins des relations commerciales privilégiées avec elle. La presse mondiale s'étant largement fait l'écho des termes de l'accord de Bruxelles, rappelons simplement que celui-ci prévoit la suppression progressive, en cinq étapes s'échelonnant du 1<sup>er</sup> avril 1973 au 1<sup>er</sup> juillet 1977, des droits de douane sur les échanges de produits industriels entre les pays signataires et la CEE. Pour certains produits, le démantèlement tarifaire interviendra à un rythme plus lent et il y aura bien quelques exceptions, ainsi que certaines clauses de sauvegarde. Il n'empêche que la presque totalité des échanges de produits industriels sera, dès l'échéance de juillet 1977, libre de tout droit de douane (OSEC).

(Ndlr : Un article plus complet sur l'accord entre la Suisse et la C.E.E. paraîtra dans notre prochain numéro).

## SUCCES INTERNATIONAL POUR UNE ENTREPRISE FRIBOURGEOISE

Une fabrique de Schmitten (Suisse) a obtenu plusieurs distinctions pour les cinq inventions qu'elle a présentées au 21<sup>e</sup> Salon international des inventions et des produits nouveaux qui s'est tenu en mars à Bruxelles. Trente nations présentaient à ce rendez-vous mondial de l'invention plus de 1.000 nouveautés et la Suisse y participait avec environ 130 produits.

Les inventions présentées à Bruxelles par la maison fribourgeoise sont une machine à damer les tracés de skilift, une fraiseuse à neige turbo, un distributeur de sel remorqué, un dispositif d'alarme pour verglas et chutes de neige, ainsi qu'un grader-remorqueur pour tracteur. Cette énumération témoigne de la vitalité de la société suisse et de l'intérêt de ses inventions, sur lesquelles nous aurons l'occasion de revenir ultérieurement. (OSEC)

## L'INDUSTRIE SUISSE DES MACHINES ET APPAREILS EN 1971

La valeur de la production annuelle de l'industrie suisse des machines et appareils peut être estimée pour 1971 à 11-12 milliards de francs (US \$ 2,900-3,150 milliards).

Les exportations de machines et appareils, qui représentent environ 75% de la production, se sont chiffrées à 8,5 milliards de francs (\$ 2,237 milliards), celles de l'industrie métallurgique atteignant 1,3 milliard de francs (\$ 340 millions). Le montant des exportations

de ces deux branches a ainsi presque atteint le cap des 10 milliards de francs (\$ 2,632 milliards). La part des machines et appareils à l'ensemble des exportations suisses a passé en 1971 de 35,2 à 35,9 %, le taux d'accroissement des exportations de machines s'étant élevé à 8,9 %. Ce dernier chiffre n'a cependant qu'une valeur limitée, puisqu'il contient également la hausse des prix consécutive au renchérissement général. Si l'on tient compte de cette hausse, le taux d'accroissement n'est plus que de 2 %. Les résultats enregistrés sont le fruit du travail d'un grand nombre de mains et de têtes, puisque près de 400.000 personnes tirent leur revenu de l'industrie des machines et de la métallurgie, soit 45 % de la population active de la Suisse travaillant dans l'industrie. A la fin de 1971, les réserves de travail dans cette industrie s'élevaient à 8,1 mois contre 9,6 mois l'année précédente. Si l'on s'attendait à une certaine diminution du stock des commandes, on ne prévoyait en revanche pas de régression si prononcée, due au changement de climat conjoncturel.

Durant l'exercice écoulé, le principal marché extérieur de l'industrie suisse des machines et appareils fut la République fédérale d'Allemagne, suivie par la France, les Etats-Unis, la Grande-Bretagne et l'Italie. Avec respectivement 80 et 20 % de la part des pays industrialisés et des pays en voie de développement aux exportations de cette industrie reste inchangée.

En tête des exportations se trouve le secteur de l'industrie électrotechnique avec un montant de 1.787 millions de francs (\$ 470 millions), celui des machines textiles avec 1.455 millions de francs (\$ 383 millions), puis celui des machines-outils avec 965 millions de francs (\$ 253 millions). (OSEC)

## 125 ANS DE CHEMINS DE FER EN SUISSE

Avec 5.078 km de voies ferrées, la Suisse dispose d'un réseau ferroviaire d'une densité telle (124,3 km de voies ferrées pour 1.000 km<sup>2</sup>) que seule la Belgique la dépasse en Europe à cet égard. Quarante-vingt quatre trains circulent chaque jour en Suisse, seuls le Japon et les Pays-Bas atteignant de plus fortes moyennes. La valeur d'investissement par kilomètre de voie ferrée est également très élevée (2,4 millions de francs), car la Suisse est le pays qui possède le plus grand nombre de tunnels (5,5 % du réseau ferroviaire) et, en particulier, le plus long tunnel ferroviaire du monde (le Simplon : 19,8 km). L'actuel développement de ce réseau ferroviaire ne fut pas atteint sans de longues luttes, qui ne découragèrent toutefois pas les pionniers du chemin de fer, décidés à créer



Signature par la délégation suisse de l'accord du 22 juillet avec la CEE.

De gauche à droite :  
l'Ambassadeur P. JOLLES, le Conseiller Fédéral E. BRUGGER, l'Ambassadeur P. WURTH.

un réseau rentable et efficace. Le premier chemin de fer suisse roula, il y a maintenant 125 ans, entre Baden et Zurich, sur un trajet d'environ 24 km. Avant l'entrée en vigueur de la Constitution fédérale de 1848, les projets ferroviaires existants échouèrent car ils se heurtèrent aux particularismes cantonaux, au manque de capitaux et au refus tenace d'une certaine partie de la population. La création de l'Etat fédératif contribua à diminuer les obstacles politiques. Comme la Constitution octroyait à la Confédération le droit d'ériger ou de subventionner des constructions servant l'intérêt général, rien ne se serait opposé, du point de vue juridique, à la construction d'un réseau de chemins de fer sur le plan fédéral.

La loi de 1852 sur les chemins de fer laissa cependant la responsabilité des chemins de fer suisses à l'initiative privée, la Confédération ne retenant que droit de rachat. Il y eut bientôt 16 sociétés privées de chemins de fer et, en l'espace de 20 ans, un réseau de près de 1.500 km de voies ferrées fut créé. Une des réalisations remarquables de l'histoire des chemins de fer suisses fut l'ouverture, en 1882, de la ligne du Gothard, reliant le canton du Tessin avec la région du Nord des Alpes. A la fin du siècle dernier, une série de lois accordèrent à la Confédération une influence accrue dans le domaine des transports ferroviaires et, en 1902, les Chemins de fer fédéraux (CFF) entrèrent officiellement en fonction. Pendant la première guerre mondiale la pénurie de charbon se fit fortement sentir et dès la fin de la guerre l'on entreprit l'électrification des chemins de fer. C'est en 1919 que le premier train électrique des CFF fut mis en circulation sur le parcours Berne-Thoune, le réseau ferroviaire suisse étant pratiquement entièrement électrifié depuis 1960. (OSEC)

## LES SUISSES AIMENT LE CHOCOLAT

La réputation du chocolat suisse ayant gagné le monde entier, il n'est pas étonnant que les Suisses eux-mêmes aiment le chocolat au point d'en être les plus grands consommateurs. Par tête de population, la consommation était l'année dernière en Suisse de 9,3 kg, contre 7,0 et 6,2 en Belgique et en Suède, pays suivant immédiatement la Confédération dans une comparaison internationale. Les ventes totales de l'industrie suisse du chocolat ont enregistré en 1971 une progression quantitative de 4,7 % et se sont établies à plus de 63.000 tonnes, représentant une valeur dépassant largement 600 millions de francs (\$ 157 millions). Les prix de revient ont sensiblement augmenté et une compensation a été recherchée dans la rationalisation de

# Mutations diplomatiques

## Ambassade de Suisse à Bruxelles

Monsieur Piero CAMPONOVO, vice Consul après avoir occupé son poste à Bruxelles pendant cinq ans, nous quitte. Il a été nommé Chef de Chancellerie à Kinshasa.

## Mission suisse auprès des Communautés européennes

En avril 1972, Monsieur David de PURY, venant de notre Ambassade à la Haye, prend la fonction de secrétaire d'Ambassade.

Après une carrière de 5 ans également en Belgique, Madame Sophie WIEDERKEHR, Vice Consul, Chef de Chancellerie auprès de notre Mission, a été transférée à Athènes où elle occupera la fonction de Chef de Chancellerie auprès de notre Ambassade en Grèce.

Son successeur, Monsieur Pierre BRINGOLF Vice Consul, venant d'Athènes est arrivé à Bruxelles.

La Communauté Suisse de Belgique gardera un excellent souvenir de Monsieur et Madame CAMPONOVO et de Madame WIEDERKEHR et nous leur adressons tous nos vœux pour un avenir ensoleillé au propre comme au figuré.

Nous tenons également à souhaiter une cordiale bienvenue à Monsieur et Madame de PURY et Monsieur et Madame BRINGOLF et les assurons d'ores et déjà qu'ils auront l'occasion de trouver un contact agréable avec les membres de notre Communauté.

C'est le petit déjeuner  
qui décidera de votre dynamisme  
pour la journée...  
Une raison de plus pour ne pas le négliger  
SOYEZ L'HÔTE DU  
**PETIT DEJEUNER SUR LES TOITS  
DE BRUXELLES**

et amenez-y vos amis

Devant le large panorama de la ville, vous siroterez notre excellent café accompagné d'extras qui raviront les plus difficiles. Le tout vous donnera la délicieuse sensation de bien vivre et vous mettra en pleine forme pour toute la journée.

Une nouvelle manière de mieux commencer  
la journée à l'HÔTEL



**atlanta**

Bd Adolphe Max 7 - 1000 BRUXELLES  
Tél. : (02) 17 01 20 - Télex : 21.475

REVETEMENTS ANTI-POUSSIÈRE  
TRAITEMENT DE TOUS RECouvreMENTS DE SOLS  
ENTRETIEN JOURNALIER ET PERIODIQUE DE  
BUREAUX - IMMEUBLES - CLINIQUES - STANDS  
DEPOUSSIERAGE PAR LE VIDE  
NETTOYAGE DE TAPIS  
LAVAGE DE VITRES

**Le Netto-Clair** S.P.R.L.  
SPECIALITES  
DECAPAGE CHIMIQUE DES PARQUETS  
SANS POUSSIÈRE  
SHAMPOOING DE TAPIS A SEC  
**SUR PLACE**

rue Georges Moreau 160  
1070 BRUXELLES  
TEL. 23.70.05

QUE VOUS AYEZ A EXPEDIER  
DES ENVOIS MINI OU MAXI  
VOUS POUVEZ FAIRE CONFIANCE A

**natural**

TOUJOURS  
VOUS BENEFICIEZ  
D'UN SERVICE INDIVIDUEL,  
A NOTRE EPOQUE,  
CELA SE FAIT RARE...

la production où de gros efforts ont été accomplis pour remédier à la pénurie de main-d'œuvre. Cette industrie continue de prouver qu'elle dispose de grandes facultés d'adaptation et, malgré une concurrence intense, les fabricants font preuve d'une solidité remarquable. (OSEC)

## LA SUISSE ET LES ORDINATEURS

D'après une enquête effectuée par l'Institut pour l'automatisme et la recherche opérationnelle de l'Université de Fribourg (Suisse), le nombre des **ordinateurs en Suisse** était de 1.817 en 1971-72, ce qui représente une augmentation de 16,5 % par rapport à 1969-70.

## INVENTIONS ET TECHNIQUES NOUVELLES SALON INTERNATIONAL A GENEVE

Déjà renommé pour son Salon international de l'auto, le plus représentatif de la production mondiale, pour son Salon de l'utilisation pacifique de l'énergie atomique, Genève innove encore en créant un Salon international des inventions et des techniques nouvelles, dont la première édition se tiendra au Palais des Expositions de Genève du 18 au 26 novembre prochain. Cette exposition, organisée annuellement, sera ouverte au public.

Le but fondamental d'une telle manifestation est, d'une part, de mettre en rapport des industriels, des sociétés, des financiers, cherchant à acquérir des inventions et des nouveaux produits, afin de les fabriquer ou de les commercialiser, et d'autre part, de mettre en rapport des sociétés, des inventeurs privés, des industries ou des propriétaires de brevets d'invention, désirant diffuser leurs nouveautés sur le plan international.

Plus de cinq cents exposants provenant d'au moins dix-sept nations sont attendus pour ce premier Salon de Genève, première manifestation de ce genre en Suisse, et qui a pu être organisé grâce à la collaboration de l'Etat de Genève, de l'Office du tourisme, de l'Office suisse d'expansion commerciale, de la Chambre suisse de l'horlogerie, du Touring Club suisse, de l'Ecole supérieure technique, ainsi que de nombreuses chambres de commerce et d'industrie, chambres syndicales, associations, sociétés et firmes, suisses et étrangères.

## L'ÉDITION ET LA SOCIÉTÉ 1980

Les changements des caractères socio-économiques de la population influencent de manière significative le domaine de l'édition qui contribue à ces changements et en subit aussi les effets.

L'édition, qui participe au développement de nouvelles techniques de communication, doit non seulement s'adapter à une clientèle dont les aspirations et les besoins se modifient constamment mais encore les prévenir. Elle doit en particulier tenir compte des modifications de comportement d'individus ou de groupes dues notamment à une mobilité géographique, sociale et psychologique qui va en s'accroissant.

L'intérêt manifesté par les professionnels de l'édition pour un programme de recherche dans lequel des analyses économiques, sociales et psychologiques sont confrontées, a conduit le groupe d'étude socio-économique de Battelle, Centre de recherche de Genève, à entreprendre une étude sur « l'Édition et les changements de structure de la société 1980 ». Financée conjointement par un certain nombre d'éditeurs et d'entreprises appartenant à des secteurs intéressés, cette recherche porte principalement sur les pays du Marché Commun et se réfère à l'évolution observée aux États-Unis.

La nature de la demande de biens et de services en général se modifie, en fonction de certains facteurs socio-économiques tels que la structure socio-professionnelle, le niveau d'instruction, les budgets-temps, la répartition des revenus, les dépenses de consommation, le taux d'épargne, la taille et la composition des ménages. C'est également le cas pour l'édition. Les analyses quantitatives de ce processus de développement en Europe, effectuées par Battelle dans le cadre d'études prospectives, montrent notamment que les différences nationales s'estompent; alors que les écarts économiques et sociaux se creusent, dans un même pays, entre certains groupes de population.

Ce programme de recherche a donc pour objet d'effectuer dans le secteur de l'édition les analyses qualitatives placées dans un cadre quantitatif plus général et cela dans une perspective 1980. La confrontation de ces deux analyses permettra de dégager les éléments déterminants dont les responsables pourront se servir pour prendre leurs décisions à moyen et à long terme.

## GENÈVE POSSEDE LE PREMIER PARKING IMMÉRGE DU MONDE

Le problème du parage des voitures automobiles est aussi difficilement soluble à Genève que dans la plupart des grandes villes européennes dont le centre historique n'a pas été édifié à l'époque, en vue d'une motorisation à venir. Et si l'on tient compte que Genève a l'une des plus fortes densités de véhicules à moteur – on en compte un pour 2 1/2 personnes environ – que de plus elle est un important carrefour routier sur les grandes transversales européennes Paris-Rome et vallée du Rhin-vallée du Rhône sur lesquelles roulent des centaines de milliers de véhicules, on conçoit aisément que le centre de la cité soit quelquefois fort encombré.

Les zones de stationnement étant de plus en plus restreintes il fut nécessaire de construire des garages susceptibles

de recevoir quelques centaines de voitures. Et dans ce domaine Genève a encore innové : après le parking de Rive, qui fut enterré selon un procédé révolutionnaire, c'est aujourd'hui celui du Pont du Mont-Blanc qui a été immergé à l'endroit où le lac devient Rhône. Depuis fin mai, avec quelques mois d'avance sur le programme prévu, le parking du Pont du Mont-Blanc est capable d'accueillir 1.450 voitures au centre même de la ville, sur l'artère la plus passante de Suisse : 70.000 véhicules en moyenne par jour. Réparties sur quatre étages, circulant toujours en sens unique de l'entrée à la sortie, les voitures gagnent leur emplacement par sélection électronique, tandis que des ascenseurs rapides assurent, soit l'accès vers les sorties, soit vers les véhicules. L'aération n'a pas été un des moindres problèmes de ce complexe, et qui a été résolu de la façon assurant la plus grande sécurité aux utilisateurs du parking.

