

Économie de marché : de passage à Lausanne

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(1983)**

Heft 672

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1024793>

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 relance et le souvenir

Les journaux se sont retrouvés pour rappeler le 50^e anniversaire de la prise du pouvoir par Hitler. Le caporal «bohémien», en fait né à Braunau, a dû son succès auprès de la majorité des Allemands, non à une franche promesse de guerre, mais à une réanimation de l'économie grâce à la production d'armements.

Cinquante ans plus tard, la recette semble être reprise par tous les ménages nationaux. Accommodée, bien sûr, en Suisse, elle porte la mention «à usage interne». Tout de même, comme hors-d'œuvre, quelques dizaines supplémentaires de camions Mercedes-Saurer; puis, comme entrée, toujours dans le cadre du renforcement de l'économie suisse, 272 millions surtout pour le système de guidage Skyguard et des fusées pour les obus d'artillerie. Que nous servira-t-on pour le plat de résistance?

Casa lingua, fast food, nouvelle cuisine, on a tout de même de la peine à se défaire de ce fond de sauce qui colle à la casserole.

ÉCONOMIE DE MARCHÉ

De passage à Lausanne

Lausanne, ville du tertiaire, n'a jamais attiré les industries, mais a eu quelque succès auprès des établissements d'enseignement, des compagnies d'assurances, et des états-majors d'entreprises. Sociétés holdings et autres centrales administratives ou commerciales ne se trouvent pas si mal au bord du Léman, à mi-chemin entre Cointtrin et les champs de neige, sur le lieu de deux fabriques de

managers (Imede) et de cadres d'entreprises (Ecole des HEC).

C'est ainsi que Lausanne a pu accueillir, dans les deux décennies écoulées, notamment le centre européen de services et de vente d'Alcoa, le quartier général européen de Grace Chemicals, le siège social de Kodak SA, la société de développement de Tetra Pack, l'état-major européen de Philip Morris, etc.

VITE INSTALLÉ, VITE REPARTI

L'ennui avec ce genre de maisons-bureaux, c'est leur caractère volatile. Vite installées, vite reparties. La presse se fait l'écho plus ou moins fidèle des arrivées (photo de maquette, de remise de clé, d'autorités municipales accueillantes) et des départs (titre noir, interview du syndic navré, rappel des contraintes économiques). Selon les cas, la mauvaise nouvelle est vraie (comme pour British Leyland International Services), ou constituée une rumeur qui s'avère sans fondement (Philip Morris).

Le dernier en date des départs annoncés concerne la centrale administrative et commerciale du groupe Interfood, constitué en 1970 lors du rachat de Chocolat Tobler SA par Suchard Holding SA. Interfood vient de disparaître du Registre du commerce, remplacé par Jacobs Suchard SA, à la suite de la fusion du chocolat dans le café (cf. DP 648/26.8.82). Moins de quatre ans après l'inauguration en grande pompe de son nouveau bâtiment à l'avenue de Cour, Jacobs-Suchard (ex-Interfood) va le quitter pour replier les activités industrielles du groupe sur Serrières NE (production) et, bien sûr, sur Zurich.

RADICALEMENT VÔTRES

MM. Delamuraz et Martin, qui président respectivement autant que radicalement aux destinées de

l'économie vaudoise et de la Ville de Lausanne, ont bien rencontré encore le 28 janvier dernier MM. Celio, président du conseil d'administration, et Jörg von Wyss, directeur général, de la société partante. En vain bien sûr. L'administrateur-délégué Klaus J. Jacobs en avait décidé autrement. Et il explique ouvertement pourquoi dans une interview à la «Schweizerische Handelszeitung» (10.2.1983). Ses commentaires à ce sujet méritent une citation intégrale, à titre d'exemple d'un mode de pensée (économico-financière) basé sur le calcul le plus froid (trad. DP).

«La question du site d'implantation est dominée par le retour de la technologie, respectivement des collaborateurs occupés à Lausanne, sur le lieu de l'activité de production, soit à Neuchâtel. D'autres employés seront repris, qui auront à développer une nouvelle stratégie pour les affaires internationales du groupe. Quant aux autres collaborateurs, ils se verront proposer, dans les deux à trois ans à venir, des solutions acceptables pour toutes les parties en cause.

»Naturellement, le canton de Vaud se défend, et pas seulement pour des raisons fiscales. Nous avons effectué une analyse approfondie et précise du site d'implantation de Lausanne. Il en ressort que sur ce plan Lausanne et Zurich se valent bien. Mais si l'on examine les choses de plus près, on voit que nous devons mettre des managers expérimentés à la tête d'une entreprise. Certes, il y a bien une direction à Lausanne, mais trop âgée (überaltert) et trop peu nombreuse; concrètement, nous pourrions transférer environ quatre cadres supérieurs à Zurich (dont deux habitent l'agglomération lausannoise), et nous devrions en déplacer une douzaine de Zurich. En d'autres termes, il faudrait compter six millions de francs de frais de déménagement, sans parler des coûts annuels supplémentaires, entraînés par de tels transferts, tant il est vrai que personne ne se déplace ainsi sans compensation financière.

»Les bureaux de Lausanne, avec leur soixante

employés, répondent à une autre conception que celle du siège de Zurich, où on a constitué d'emblée une équipe internationale d'une quarantaine de collaborateurs. Si nous restions à Lausanne, nous devrions donc effectuer toutes sortes de transferts dans un sens et dans l'autre. Pour que la fusion (Jacobs-Suchard) réussisse, il faut que toute l'entreprise s'adapte aux nouvelles structures de direction prévues pour la centrale, ainsi qu'aux concepts correspondants pour les différents marchés nationaux.»

Sans blague, que représente la case lausannoise sur le grand échiquier commercial mondial? Thème de réflexion pour l'OVCI, la Municipalité de Lausanne et le professeur Rieben réunis.

LE POINT DE VUE DE GIL STAUFFER

Au train où vont...

Un lecteur malicieux, lettré et bienveillant, m'a fait parvenir les «Mémoires d'un enfant du rail» de Henri Vincenot (Ed. LdP).

Livre admirable.

Livre admirable qui ajoute, ma foi, du charbon et de la vapeur à ma précédente diatribe (DP 668). Mais que l'on m'entende bien: je n'ai vraiment rien à reprocher aux chemins de fer sinon leur lourdeur, leur rigidité, leur inconfort, leur grossièreté technique, leur conseil d'administration, leur mentalité de victime, leur horaire de travail, leur minable publicité, leur couleur (ah, l'abominable gris-vert militaire des CFF, il en dit long...), l'atrocité du simili-cuir des sièges qui collent aux fesses, le surchauffage des wagons en hiver, la laideur des uniformes des contrôleurs, l'absence de parcs à voitures gratuits alentour des gares, l'inélégance des pantographes, les pannes de climatisation dans les wagons dont les fenêtres ne s'ouvrent plus, sans oublier les rats-laveurs. Et le bruit. Le bruit,

cette abomination, cette preuve de vulgarité technique et de gangstérisme mécanique.

A part ça, le train, c'est plutôt bien.

Certes, il se limace par terre — alors qu'il ferait beaucoup mieux d'être monorail et suspendu.

Mais à part ça, le train c'est plutôt pas mal.

Bref.

Merci à M. M. Comte qui, me lisant (DP 671), me fait beaucoup d'honneur en somme.

Quelques commentaires, en complément.

1. *Conception globale.* a) Dieu seul a une conception globale. b) Cette conception a été admirablement formulée par un éminent philosophe, Alphonse Allais, en cinq mots: «Tout est dans tout — et réciproquement».

Le reste est littérature de gare et vanité.

2. *Navette spatiale et autres objets de la même eau.* Ce ne sont pas, comme le dit M. Comte, des instruments «énormément coûteux». Exemple: les satellites de communication sont très largement meilleur marché que les câbles téléphoniques transocéaniques. Ils ne sont pas réservés à des institutions scientifiques ou militaires mais servent à des centaines de millions de gens. Observations météo, télédétections en tous genres: le coût ne cesse de baisser et les «services» de s'étendre. Ma comparaison n'était pas abusive: moyen de communication/déplacement, le train peut être comparé aux moyens de communication/information électroniques: même embranchements d'outils de transport de masse, secteurs industriels comparables de l'électrotechnique et de la mécanique.

3. *Evolution du rail.* A considérer l'ensemble du secteur techno-industriel du rail, on est bien obligé d'admettre qu'il a, relativement, peu investi dans la recherche/développement. Il a compté, surtout, sur les apports extérieurs et n'a pas tant cherché à développer pour lui-même et par lui-même des solutions originales. Faute de moyens? Faute d'avoir pu compter sur l'intérêt du complexe militaro-industriel?

Deux exemples donnés: l'attelage automatique et les barres longues. A propos du premier on lira les «Mémoires d'un enfant du rail» de Vincenot (cité plus haut). A propos du second, ajoutons ceci: à la fin du siècle dernier, le génie civil — avec les ponts métalliques à grande portée, les tunnels et les gratte-ciel, notamment — avait résolu des problèmes techniques plus complexes.

4. *TGV.* Précisément, le Tokaido circule à plus de 200 km/h depuis vingt ans! et les records français, avec une BB et une CC à leurs limites, datent de tantôt trente ans! Chapeau à la SNCF tout de même, évidemment. A la SNCF — pas aux CFF endormis sur les lauriers du Gotthard.

5. *Technique.* L'important est ce qu'on en fait — certes. Vaste débat. Qu'ont fait du rail les responsables du rail? En 1950, les quotes-parts du trafic voyageurs-kilomètres étaient de 50% pour le rail et de 44% pour la route. En 1980, ces parts sont de 12 et de 82%, à peu près. En trente ans, accroissement de 1,5 fois du nombre de voyageurs-km pour le rail, de 12 fois pour la route.

Il y a comme un problème. Un problème technique? *En fin de compte, oui.* Le chemin de fer n'a pas cru au chemin de fer. Entre les années 50 et 65, particulièrement, les CFF ont capoté, perdu les pédales, n'ont pas répondu au défi de la bagnole. Ecrasés, muets. Désolé, M. Jacobi — vous savez bien que c'est vrai.

Technique ou politique? D'accord avec M. Comte: on ne les sépare pas. Il n'en reste pas moins que monter dans un train, c'est monter dans une «machine» et non pas dans un système politique. Si la machine en question n'offre pas, pour certains usages, des avantages évidents, une autre lui sera préférée. Ces avantages sont évidemment liés à des caractéristiques techniques: vitesse, sécurité, confort, disponibilité, coût, etc. *Décider* de les offrir est un acte politique. Mais encore faut-il que la technique suive. Jolies, nécessaires, essentielles, les idées. Mais on juge sur l'outil — ici, le train. La voie reste ouverte.

G. S.