Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1983)
Heft: 666

Artikel: Économie de marché : camions, wagons, mêmes pressions
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1024738

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

SAURER

Ils roulent pour eux

Ainsi, dès le début de cette année, Adolphe Saurer a stoppé la production de véhicules utilitaires. A la fin de 1985 au plus tard, il n'y aura plus de fabrication suisse de «gros routiers», ni civils, ni militaires. D'ici là, on aura entièrement exécuté la commande de 1200 camions destinés à l'armée suisse, qui sortiront d'usines n'appartenant plus à la seule Saurer mais, depuis le 1er janvier, à Daimler-Benz (c'est-à-dire à Mercédès, c'est-à-dire en partie à l'Arabie saoudite) pour 40% et à Oerlikon-Bührle pour 15%.

Seul le montage des bus et autres camions sera désormais «made in Switzerland». En gros, les composants et autres pièces (sauf les châssis de bus) viendront du Nord, plus précisément de Stuttgart, et les idées du Sud, de Fiat-Iveco, dont la nouvelle filiale suisse Deverco reprend le développement des fameux moteurs signés jusqu'ici par Saurer. Quant au réseau de vente et d'entretien, il sera partagé, sauf exceptions, entre Mercédès et Iveco. Et voilà.

Dans la bagarre, et malgré les commandes courantes des communes, des compagnies de transport public, des régies fédérales ou de l'armée, des centaines d'emplois disparaissent: 460 en 1982, une cinquantaine cette année, et 450 en 1985/86, quand Saurer ne fera plus que des métiers à tisser et à broder (lesquelles se vendent bien et représentent actuellement la petite moitié du chiffre d'affaires).

En 1974, année-record de son histoire, Saurer occupait 6500 personnes de par le monde, dont 4100 en Suisse; à fin 1981, ces effectifs atteignaient encore 5700 et 3200 employés. A fin novembre 1982, l'usine Saurer d'Arbon n'occupait plus que 2260 personnes, et la FBW de Wetzikon 280, et les «allègements» à venir sont inscrits au plan social. Grand sujet de fierté: sur les 30 à 40 chômeurs d'Arbon, une dizaine seulement (dont 7 femmes) sont des anciens de Saurer.

Côté administration, présidée et truffée de gens venus de Daimler-Benz, on se proclame bien sûr confiant en l'avenir. L'UBS, qui détient depuis des années un petit cinquième du capital de Saurer, doit voir les choses en moins rose, car elle ne manque pas une occasion de confirmer son intention de liquider cette participation...

La situation étant devenue ce qu'elle est, le discours a perdu toute arrogance. On n'en est plus aux propos indignés du président du conseil d'administration qui, devant l'assemblée des actionnaires de mai 1979, prenait à partie un journal (il s'agissait du «Tages Anzeiger») pour avoir osé poser la question de la survie de la glorieuse marque Saurer.

Il faut dire que Saurer se trouvait déjà dans le collimateur de Mercédès. Les négociations traînèrent en longueur, à l'instigation de Saurer, qui ne voulait pas se rendre à l'évidence (perte de trente à cinquante mille francs par véhicule construit) ou qui, plus finement, tenait à garder sa nationalité suisse jusqu'à la passation des commandes militaires inscrites au Programme d'armement 1982. Le «Message», prévoyant l'achat d'une première tranche de 400 camions, date du 17 février 1982. L'annonce de la reprise par Daimler-Benz avait lieu un mois plus tard...

Le 9 juin 1982, le Conseil des Etats décidait la commande groupée de 1200 camions, et le Conseil national en faisait autant le 29 septembre dernier. Le tout sur la base d'un rapport prévoyant une part de 23% des travaux adjugée à l'étranger, et sans allusion sur les effets sociaux de la «restructuration» de Saurer: «A longue échéance, il est prévu de conserver au moins 1000 emplois, mais une des conséquences en sera que, dans le cas le plus défavorable, 1000 autres emplois devront être supprimés.»

Il apparaît que l'on se trouve bel et bien dans «le cas le plus défavorable» envisagé par le Conseil fédéral dans son rapport complémentaire du 4 juin 1982. Et que les Allemands et les Italiens fixent les règles du jeu. Au total: plus d'Etat, et moins de Suisse.

ÉCONOMIE DE MARCHÉ

Camions, wagons, mêmes pressions

On avait admiré la belle ouvrage du lobby des camions lors du débat parlementaire sur l'imposition des poids lourds. L'industrie des wagons vient de faire mieux.

On n'avait jamais vu ça, de mémoire d'observateur des rapports entre le Parlement et l'économie: une proposition du syndicaliste zurichois Affolter, porte-parole attitré des CFF et autres transports publics, soutenue à la fois par le directeur de l'Union centrale des associations patronales (le radical zurichois Allenspach) et par le patron des Usines d'Ems, Christoph Blocher, UDC également zurichois de la tendance brutale.

L'objet de cette curieuse alliance? Neuf millions de francs pour la réparation-révision d'une quarantaine de wagons CFF, pour laquelle la firme Wagon-Schlieren s'était spécialement équipée. Le Conseil national a dit «oui» le 7 décembre (par 96 voix contre 22), le Conseil des Etats a dit «non» le lendemain (16:9), la Chambre du peuple a maintenu une semaine plus tard (par 77 à 67), pour finalement s'écraser le 16 décembre (par 73 à 56), après le repli de MM. Allenspach et Blocher, rassurés par des promesses de Leo Schlumpf... qui ont laissé la gauche soutenir seule la Fabrique suisse de Wagons et d'Ascenseurs SA à Schlieren, dont la commission d'entreprise avait envoyé le 3 décembre une lettre émouvante à tous les parlementaires. Les malheureux, ils feraient mieux de fabriquer des camions plutôt que des wagons. L'armée pourrait leur en acheter, au lieu qu'ils doivent attendre les contrats de révision des CFF en plein déficit.