Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 29 (1992)
Heft: 1078

Artikel: Pour qui roulent les cartels?
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1021819

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

ÉCONOMIE

Pour qui roulent les cartels ?

Tout concourt à empêcher les consommateurs de faire jouer la concurrence dans le secteur automobile.

(*jd*) A l'approche du marché unique la prise de conscience des faiblesses structurelles de l'économie suisse aidant, les cartels et autres ententes destinées à calmer les règles de la concurrence sont soumises à un feu nourri de critiques. La commission fédérale des cartels a visiblement durci son action, tout comme le Conseil fédéral. Certes la concurrence débridée ne garantit pas dans tous les cas un avantage pour les consommateurs (DP nº 1076, Jean-Christian Lambelet: «Au pays des mille et un cartels ?»), mais un marché sévèrement contrôlé par les producteurs n'est pas non plus le gage assuré d'une économie conforme à l'intérêt général.

Dans son récent rapport sur la politique économique extérieure, le gouvernement note que les accords cartellaires de la branche automobile assurent aux importateurs un bénéfice annuel de 500 millions de francs auquel il faut ajouter une somme équivalente pour le commerce des pièces de rechange. Démenti aussi sec des importateurs qui, chiffres à l'appui, démontrent que le consommateur helvétique s'en sort aussi bien que les autres Européens.

La *Weltwoche* (5 mars 1992) tente de démêler l'écheveau des arguments. Les différentes marques se livrent certes une véritable concurrence. Mais c'est pour une marque particulière que le consommateur n'a pas le choix. L'importateur, lié au fabricant par un contrat d'exclusivité, dicte sa loi, aidé par les prescriptions d'homologation et d'immatriculation de la Confédération. Le constructeur ne fixe pas un prix uniforme pour tous les pays: là où la fiscalité est lourde, il l'abaisse pour favoriser les ventes et il se rattrape en l'augmentant là où le fisc est moins gourmand, en Suisse en particulier. De plus les contrôles spécifiques exigés par l'administration fédérale dissuadent le consommateur d'importer directement son véhicule d'un pays plus avantageux. Enfin, l'Office fédéral de la police exige des fabricants des documents originaux sur le bruit, les émissions, la sécurité notamment. De la sorte, pas moyen pour un vendeur indépendant de commercer sans l'accord du fabricant.

La boucle est ainsi bouclée: grâce à ces contraintes réglementaires le fabricant est en position de force face à l'importateur qui à son tour, grâce à l'exclusivité dont il jouit, peut dicter ses conditions aux distributeurs. Pour un même modèle de véhicule, il n'y a pas d'offre concurrentielle. La moitié des voitures vendues en Suisse sont importées par des sociétés contrôlées par les fabricants, l'autre moitié par trois grands importateurs privés. Le consommateur bénéficie certes de prestations de service étendues mais il paie pour cela le prix fort. ■

---

de prendre la nationalité et de renoncer à participer aux scrutins organisés dans sa première patrie.

L'affaire est différente en matière communale, et c'est là que la position du Conseil d'Etat, qui propose le rejet pur et simple de l'initiative, est critiquable. Les 385 communes vaudoises, nettement moins autonomes que ce qu'en disent les discours de salles polyvalentes, ne légifèrent pas, si l'on excepte le règlement communal de police, celui des fonctionnaires, et quelques autres textes du même genre. Il serait tout à fait normal que les étrangers aient leur mot à dire sur la gestion d'affaires concrètes qui les touchent très directement. Neuchâtel et le Jura ont adopté cette position.

Le rapprochement européen commande la même attitude. Il est en effet prévu que les étrangers «communautaires» pourront voter au niveau communal, où qu'ils résident dans un des douze Etats membres. Nous serons tôt ou tard amenés à appliquer cette disposition et mieux vaut nous y préparer à l'avance et volontairement que pressés par les événements.

Le Conseil d'Etat aurait pu tenir compte d'un rapprochement européen inéluctable — qu'il le souhaite ou non — et opposer à l'initiative du Centre de contact Suisses-immigérs un contre-projet prévoyant le droit de vote pour les étrangers au niveau communal. ■

VISITE

Ces amis de Zoug

(*cfp*) Zoug est le plus petit canton suisse, avec une superficie de 228 km^2. Il est aussi parmi les moins peuplés: 85 000 habitants. Situé à quelques minutes de Zurich et de Lucerne, son chef-lieu, qui compte 22 000 habitants, profite de la réputation de paradis fiscal du canton et sert de domicile à de nombreuses entreprises. Il vaut la peine de se rendre sur place pour découvrir cette Suisse inconnue.

Tête de ligne du RER de la région zurichoise, Zoug bénéficie de liaisons CFF directes quotidiennes avec Genève, Lausanne et Fribourg. A l'arrivée en gare, située dans un îlot entre la transversale Italie-Zurich et la ligne Lucerne-Zurich, on a une certaine difficulté à trouver la direction de la ville: on emprunte un passage sous-voies qui mène soit à l'entreprise Landis et Gyr soit au quartier neuf de l'élégant centre commercial Metalli, situé entre la Mettalstrasse et la Gotthardstrasse; de l'ancienne usine métallurgique, plus aucune trace.

Le remplacement du secondaitre par le tertiaire, déjà fort avancé, fait penser, toutes proportions gardées, à la construction du quartier de la Défense.

La place de la Landsgemeinde nous rappelle qu'il y en avait autrefois une, que les jeunes y votent dès l'âge de dix-neufs ans depuis longtemps et que le Conseil d'Etat est élu à la proportionnelle, ce qui a permis l'élection, il y a deux ans, du seul marxiste appartenant à un gouvernement cantonal. Hans-Peter Huster, devenu directeur du département de la Police, ne provoque pas la révolte d'une population votant aux deux tiers pour la droite conservatrice radicale. Sa manière de résoudre par la persuasion certains conflits lui vaut même des échos sympathiques dans la presse.

Chef lieu du canton «Waldstaetten» de 1798 à 1802, sous la République Helvétique, Zoug a déjà tenu un rôle historique important.

Aujourd'hui, malgré sa modestie apparente, Zoug a réussi à se créer une identité de place financière que certains lui envient. Son rôle actuel dans la Confédération préfigure-t-il celui que la Suisse a l'ambition de tenir dans un plus grand ensemble ? ■