

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 49 (1969)  
**Heft:** 1: Gestion de l'entreprise

**Artikel:** [Une synthèse des méthodes françaises et suisses est-elle possible?]  
**Autor:** Priouret, Roger  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-888049>

### **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:** 14.04.2026

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



### 1) *La marée:*

Le transport se caractérise par l'extrême concentration des points d'expédition, en fait il y en a 3 : Boulogne pour les ports de la Manche et de la Mer du Nord, Lorient pour la Bretagne, La Rochelle pour la Vendée, et la diversité des points de destination, pratiquement tout le territoire national, de la plus grande à la plus petite localité.

Le transport des quantités relativement importantes se réalise par véhicules complets, de façon classique, mais la plus grande part des expéditions se réalise en groupages.

La S.T.E.F. assure actuellement 75 lignes de groupages. Des centres d'éclatement judicieusement répartis sont desservis quotidiennement par wagons ou véhicules grands routiers, et de ces centres la distribution est assurée par camionnette.

L'emploi conjugué de la route et du fer permet de réaliser ces transports très particuliers de la marée dans un temps minimum et aux meilleures conditions.

### 2) *Les Fruits et Légumes:*

Le transport des fruits et légumes frais est caractérisé par les périodes parfois très courtes de récolte, pendant lesquelles les tonnages à transporter sont importants. Ils nécessitent donc la mobilisation d'un grand nombre de véhicules pendant un très court laps de temps, ce qui, malgré tous les efforts des transporteurs, n'est pas tou-

jours facile à obtenir. Près de 50 % des chargements réalisés par wagons réfrigérants sont destinés à l'exportation.

La mise en service par la S.N.C.F. de trains express-marchandises, Provence-Express, Aquitaine-Express, permet aux utilisateurs de bénéficier d'un service extrêmement rapide.

La mise en place de Marchés d'Intérêts Nationaux, qui vont concentrer les points de destination, va vraisemblablement modifier la physionomie de ce trafic. Entre autres, les moyens mis en œuvre pour les manutentions, le dégroupage et la distribution des produits vont devenir beaucoup plus importants. Les tonnages de lots transportés, de marchandises de même catégorie, devraient augmenter de façon sensible.

### 3) *Transport de Bananes:*

Les bananes arrivent en France au Havre, Dieppe, Rouen, Marseille. Elles craignent et la chaleur excessive et le froid, si bien que suivant la température extérieure, le véhicule sera refroidi ou réchauffé.

Depuis quelques mois les bananes ne sont plus expédiées en régimes, mais en cartons, ce qui a permis de doubler la charge transportée par véhicule.

Les transports se font indifféremment par fer ou par route, mais chaque arrivée de navire nécessite une concentration importante du matériel.

Enfin la France, que l'on accuse souvent de suffisance intellectuelle, admet avec aisance les idées des autres. Je l'ai constaté par le management. Le mot et la chose sont devenus une mode, si répandue à ce jour qu'elle finit par irriter ceux qui ont tenté de promouvoir ce concept. Mais l'idée des autres, largement acceptée et développée, reste dans les écrits et les conversations. La mise en œuvre bouscule des habitudes. Celles des dirigeants qui, à la rigueur, prendraient sur eux de changer. Mais il y a les cadres, il y a la maîtrise. Il faut tant de volonté et d'application pour modifier les traditions, routines et hiérarchies des exécutants et il est si facile de se réunir entre soi pour tenir un séminaire de plus... Au total, on passe rarement à l'exécution; l'idée qui a séduit n'embraie pas sur le réel.

L'apport suisse se situe dans de tout autres domaines.

La Suisse ne pouvait pas fermer ses frontières. Elle était trop petite. Donc les entreprises, nées chez elles, ont dû gagner le droit à la vie contre la concurrence étrangère (sauf peut-être dans l'horlogerie). Puis le protectionnisme dès la première guerre mondiale a gagné les pays grands et moyens. La Suisse a dû implanter des filiales à l'étranger. Si les sociétés helvétiques sont trop discrètes pour les tiers, elles accumulent et font circuler en leur sein une multitude d'informations drainées dans le monde entier.

Il faut insister sur ce point parce qu'il permet à mes yeux de classer les entreprises européennes. Un autre pays est dans la même situation que la Suisse : les Pays-Bas. Si admirable que soit la puissance industrielle de l'Allemagne, si aptes à l'organisation industrielle que soient les Allemands, des responsables aux exécutants ils ont, malgré tout, des entreprises fortement marquées de l'esprit national. Si excellents que soient les services commerciaux de ces entreprises, elles vivent sur une tradition nationale — je serais tenté d'écrire sur leur orgueil industriel national —. Elles croient qu'elles ont peu à apprendre, qu'il leur suffit de continuer, de se perfectionner sur elles-mêmes.

Il en va autrement de quelques grandes affaires suisses et hollandaises. Le défi américain, elles l'ont perçu. Elles n'ont pas et ne peuvent avoir de réactions nationales pour s'en défendre. Leur méthode de combat est d'im-

planter des filiales aux États-Unis, d'y installer des laboratoires, d'aller y assimiler une novation qui est en train de modifier le visage de l'industrie tout en conservant leur personnalité. Le D<sup>r</sup> Abs, probablement l'homme le mieux informé d'Allemagne, a bien vu et cet avantage suisse et hollandais, et cette lacune de son pays.

La seconde qualité suisse est le sérieux et la discipline. Je sais ce que disent les Français : rien en terre helvétique n'y est pris à la légère et l'humour est absent. Mais l'industrie, même légère, ne peut être traitée avec légèreté.

Quant à la discipline, elle est celle de tous en Suisse alors qu'en France, elle est imposée aux subordonnés. Un collaborateur d'une grande affaire romande me disait : " Tout le monde ici est libre d'arriver à l'heure qu'il veut à condition que ce soit avant huit heures du matin. Tout le monde est libre de partir à sa guise à la condition que ce soit après 5 heures et demie du soir. "

De tels principes sont exceptionnels en France. Le « patron » d'abord n'a aucune discipline à respecter. Si nos chefs d'entreprises faisaient le compte du temps qu'ils font perdre à leurs collaborateurs en les pliant à la fantaisie de leur propre horaire, ils seraient affolés. Ne croyons surtout pas qu'ils ne travaillent point. Ils sont surmenés. Mais avant de « manager » leur propre affaire, ils devraient commencer par « manager » leur propre temps.

Le mal glisse aisément des patrons aux cadres. Il se peut que la journée continue soit un avantage. Mais elle supprime l'habitude des « déjeuners d'affaires » auxquels les cadres moyens et supérieurs sont très attachés. Et c'est pourquoi cette réforme est d'une généralisation difficile, voire impossible en France.

Faisons un rêve. Supposons que nous parvenions à communiquer aux Français l'acquis et la vision internationale des Suisses. Supposons que nous parvenions à les plier aux habitudes de sérieux et de discipline de ces derniers. Alors on saurait qui peut gagner à coup sûr la bataille de la concurrence en Europe.

Bien entendu, il s'agit d'un rêve. En attendant tout ce qui facilite les contacts industriels entre les deux pays, tout ce qui permet à l'un d'apporter quelque chose de l'autre est une cause de progrès. Qui se consacre à une telle tâche fait œuvre utile.