

# Condor: Cycles, motorcycles et construction mécanique 1890-1980. Innovation, diversification et profits [Alain Cortat]

Autor(en): **Schaufelbühl, Janick**

Objektyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **50 (2000)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.09.2024**

## **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.

wenn Margaretha Reibold sich dafür schuldig spricht, dass sie eine zeitliche Trennung von ihrem Ehemann nicht ungern in Kauf nahm, weil sie von den vielen Schwangerschaften genug hatte. So ist dieses unterhaltsame Buch, in dem im übrigen die Briefe sorgfältig mit Einleitung und Anhang eingerahmt sind, eine Lektüre mit Nachgang.

*Béatrice Ziegler, Zürich/Hinterkappelen*

**Alain Cortat: Condor: Cycles, motocycles et construction mécanique 1890–1980. Innovation, diversification et profits.** Préface de Laurent Tissot. Delémont, Editions Alphil, 1998, 325 p.

Dans le présent ouvrage qui retrace l'histoire de l'entreprise jurassienne Condor, connue pour sa production de vélos et de motos, Alain Cortat décrit les problèmes auxquels cette société, tournée presque exclusivement vers le marché suisse, est confrontée au cours du XX<sup>e</sup> siècle. Le livre s'ouvre sur la création de Condor à Courfayve, en 1894, par la famille Scheffer de Franche-Comté. Le choix de cette région présente deux grands avantages pour les frères français: d'une part ils bénéficient d'une main-d'œuvre bon marché et peu politisée dans le Jura de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle encore peu industrialisé. D'autre part la Suisse est à cette époque presque entièrement dépendante de la France et de l'Angleterre pour son approvisionnement en bicyclettes. La majoration des droits de douanes sur les vélos importés en Suisse de France provoquée par la guerre commerciale de 1892 à 1895 entre les deux pays, permet à la nouvelle entreprise de s'implanter sur le marché helvétique des vélocipèdes et ainsi de fabriquer les premiers vélos entièrement conçus en Suisse. Quelques années plus tard Condor se trouve également parmi les précurseurs dans la fabrication de motos.

Dès 1905, l'entreprise, constituée entre-temps en Société Anonyme, commence à verser les premiers bénéfices à ses actionnaires. Il est intéressant de noter que Condor continue de s'inscrire dans une phase de croissance jusqu'aux années 50, malgré la crise économique des années 30 (qui frappe durement l'horlogerie jurassienne) et les deux conflits mondiaux. L'auteur relève deux facteurs qui préservent la société d'atteintes sérieuses pendant cette période. En premier lieu, Condor dépend très peu de l'exportation de ses produits et est donc peu concernée par l'ébranlement des prix sur le marché international. En deuxième lieu, les commandes très importantes de vélos et de motos de l'armée fédérale lui assurent pendant la crise des années trente et la guerre de 15% à 50% de son chiffre d'affaires. C'est aussi grâce aux commandes de l'Etat que Condor développe pendant la Deuxième Guerre mondiale un département de construction mécanique qui devient sa principale source de revenus durant cette période.

Dès la fin de la guerre, Condor entre dans une phase beaucoup plus difficile. Le volume des affaires et la rentabilité s'amenuisent. Ces difficultés poussent l'entreprise à opérer un changement important dans sa stratégie de production et de commercialisation. Condor ne fabrique plus entièrement les véhicules dans ses propres usines, comme avant la guerre, mais commence à assembler des pièces importées et finalement à revendre directement les deux-roues qu'elle fait venir de l'étranger. De cette manière, en 1980, 70% de son chiffre d'affaires provient de produits importés et revendus.

L'étude d'Alain Cortat révèle plusieurs aspects intéressants. Parmi ceux-ci, l'un des principaux porte sur la fraude fiscale exercée par la direction de Condor tout au long du vingtième siècle. Celle-ci se faisait en versant des dividendes et des tan-

tièmes non déclarés aux actionnaires et en les débitant du compte intérêts. Dans un tableau sur l'évolution des profits de l'entreprise de 1905 à 1980, l'auteur nous donne les pourcentages du profit distribué qui n'est pas déclaré au fisc. Ainsi de 1918 à 1938, les sommes versées frauduleusement aux actionnaires, atteignent environ la moitié du bénéfice déclaré! Le lecteur connaîtra également mieux, grâce au dépouillement soigneux des archives de Condor, l'histoire du développement technique du vélo et de la moto à travers des descriptions détaillées des progrès connus dans la production de ces véhicules ainsi qu'à travers de nombreuses illustrations ajoutées au livre.

Il y a cependant un problème majeur dans l'ouvrage d'Alain Cortat. Celui-ci articule son étude autour de quatre thèmes: compter, produire, décider et vendre. Le questionnement de l'auteur se focalise donc sur la figure du patron ou du manager, ce qui appauvrit considérablement son analyse. Celle-ci reste ainsi prisonnière des modèles développés par la *business history* néo-libérale très en vogue aujourd'hui et qui n'est au fond qu'une reprise à peine modernisée des vieux motifs idéologiques tendant à faire du «héros-patron» le sujet quasiment exclusif du devenir économique. Par exemple, l'auteur juge ce qu'il appelle le manque de dynamisme des directeurs de Condor comme un facteur plus important que le contexte socio-économique de la période considérée pour expliquer les difficultés rencontrées par l'entreprise. Ainsi, en se questionnant sur l'échec des tentatives de diversification de Condor (assemblage de voitures dans les années 20, production de véhicules industriels dans les années 30, fabrication de meubles après la guerre), Alain Cortat ravale au rang d'«excuses» (p. 261) des facteurs comme la concurrence étrangère, l'étroitesse du marché suisse ou encore divers éléments engendrés par la crise des années 30. Selon lui en effet, les véritables raisons de cet échec seraient à chercher dans le manque d'esprit d'entreprise des dirigeants de Condor (on confine ici à la tautologie) et un sous-investissement dans la recherche et le développement. Le principal responsable de ce conservatisme patronal est dès lors tout trouvé: l'Etat qui, par ses commandes, aurait servi de «coussin de paresse» (p. 265) à l'entreprise. S'il faut rendre hommage à la richesse des informations livrées par cet ouvrage, il est en revanche regrettable qu'il privilégie des explications heuristiquement aussi maigres.

*Janick Schaufelbühl, Lausanne*

Sibylle Rudin-Bühlmann: **Und die Moral von der Geschicht', Parteiparole halt ich nicht. Parteigründungen im Baselbiet zwischen 1905 und 1939** (= Quellen und Forschungen zur Geschichte und Landeskunde des Kantons Basel-Landschaft, Bd. 71). Liestal, Verlag des Kantons Basel-Landschaft, 1999, 521 S.

Die Parteienkonstellation in Baselland mit SP, FDP, SVP, CVP und Grünen bietet sich heute helvetisch «normalisiert» dar, aber diese «Normalisierung» ist erst eine Folge der negativen Entscheidung zur Wiedervereinigung mit Basel-Stadt (1969). Vorher war Baselland als revolutionäre Gründung, als «Rumpf ohne Kopf» immer mit parteipolitischen Besonderheiten aus der Reihe getanzt: Nach 1832 fehlte dem Freisinn der konservative Widerpart, denn dieser war durch die Kantonstrennung nach Basel-Stadt «exiliert» worden. In den achtziger und neunziger Jahren startete Stephan Gschwind das einzigartige Experiment des Bauern- und Arbeiterbundes. Vor 1919 bekämpften sich in Ermangelung konservativer oder demokratischer Widersacher zwei freisinnige Parteien. In den zwanziger Jahren hatte nochmals eine freisinnige Dissidenz Erfolg. In den dreissiger Jahren er-