Urbanisation : la ville à trois vitesses

Autor(en): **Jaggi, Yvette**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **41 (2004)**

Heft 1599

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1019128

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Des Alpes à la conquête de Mars

Une société nichée dans le canton d'Obwald fabrique les moteurs des robots de la NASA lancés à la découverte de la planète rouge.

Et si l'on parlait de l'entreprise Maxon Motor AG à Sachseln, une commune de moins de 5 000 habitants dans le canton d'Obwald dont Nicolas de Flüe est l'enfant le plus célèbre. La société est nichée dans un très mignon décor de montagne avec de jolies pelouses et un immeuble industriel anonyme comme on en trouve partout en Suisse. Maxon a été créée en 1961 sous le nom d'Interelectric Sachseln et elle a commencé par fabriquer des lames pour les rasoirs électriques Braun.

Elle s'est ensuite spécialisée dans la fabrication de petits moteurs électriques, une de ces activités de micromécanique dans laquelle les Helvètes ont toujours excellé. Elle emploie aujourd'hui près de 700 personnes en Suisse et un peu plus de 1 000 à l'étranger. Jusque là rien que de très banal. Le Conseil fédéral y est même passé lors de sa course d'école de 2002.

En bonne entreprise suisse, Maxon vend bien sûr dans le monde entier mais elle a un client très particulier: le Jet Propulsion Laboratory (JPL) à Pasadena aux Etats-Unis qui est une division de la NASA responsable de l'exploration planétaire. Actuellement deux robots, Spirit et Opportunity, circulent sur la planète Mars depuis trois mois. Chacun d'eux est équipé de quarante-trois moteurs dont trente-neuf proviennent de chez Maxon à Sachseln. Les deux robots ont eu leur lot d'ennuis divers depuis le début de leur périple, mais les moteurs de l'entreprise d'Obwald, tournent eux, sans le moindre problème.

La qualité suisse

On pourrait penser que l'entreprise s'en glorifie sur son site Internet: ce n'est même pas le cas. Il faut aller chercher un lien en très petits caractères pour tomber sur un vieux communiqué de presse datant d'il y a trois mois. Maxon y signale que ses moteurs équipant les engins martiens sont des modèles standards à peine améliorés, ce qui est sans doute vrai compte tenu de la tradition de surqualité qui existe dans l'industrie suisse. Dans la plupart des pays voisins, la presse et le gouvernement se seraient sans doute vanté de posséder une telle entreprise. Le patron aurait été vu au journal télévisé serrant la main du chef de l'Etat. Chez nous, rien. Maxon à Sachseln, inconnu. Nous vivons décidément dans un drôle de pays totalement incapable de mettre en avant ses atouts et d'en parler. Curieux orgueil suisse avec cette répugnance à signaler ses réussites, comme si elles allaient de soi et donc qu'il est inutile d'en parler.

Pour la petite histoire, notons que les deux principaux instruments scientifiques emmenés par les robots martiens sont l'un de fabrication danoise et l'autre allemande. Autant dire que Spirit et Opportunity sont américains comme Alinghi est suisse et Ferrari italien (les voitures de Formule 1 sont développées en Grande-Bretagne par des ingénieurs anglais). Aujourd'hui, les grandes réussites techniques sont forcément internationales, même si la patrie du concepteur et sa culture conservent toute leur importante. Mais dans les domaines les plus en pointe de la technologie, le nationalisme n'a plus aucun sens. *jg*

www.maxonmotor.com

La ville à trois vitesses

Pour la troisième fois en dix ans, la revue *Esprit* fait le point, avec la même pertinence, sur l'évolution de ce qu'elle appelle «la question urbaine», en quelque sorte la formulation contemporaine de la question sociale. Après avoir pénétré *Dans la jungle des villes* (n° 202, juin 1994) et observé *Quand la ville se défait* (n° 258, novembre 1999), voici donc *La ville à trois vitesses: gentrification, relégation, périurbanisation* (n° 303, mars-avril 2004).

Sur un ton généralement grave mais sans céder au catastrophisme, une quinzaine d'auteurs évoquent les différents aspects de la ville-monde: essentiellement la marginalisation de la ville européenne, «trésor en passe de devenir un patrimoine» et la hiérarchisation des réseaux de villes, constitués et travaillant à l'échelle de la planète, du continent ou de la plus ou moins grande région. A l'intérieur d'elles-mêmes, les villes vivent des mutations qui les fragmentent, les déforment, les recomposent aussi, différentes, inégalement viables pour elles-mêmes et plus ou moins vivables pour leurs habitants. Pour ne rien dire des effets dévastateurs de disparités socio-spatiales accrues sur le développement de la très célébrée démocratie locale.

Au passage, Olivier Mongin, rédacteur en chef d'*Esprit* et par ailleurs auteur d'un excellent petit ouvrage intitulé *Vers la troisième ville?* (Hachette, 1995), constate sans surprise l'échec de la politique de la ville, cet exercice mené en France à coups de proclamations successives, lancées par des gouvernements plus soucieux de marquer leur passage que d'affronter, dans la durée et la cohérence, la véritable question urbaine. Dernier avatar de cette politique, elle aussi fragmentée: le jour où se prenaient les décrets permettant la mise en oeuvre de «sa» Loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine, promulguée le 1er août 2003, Jean-Louis Borloo quittait ses fonctions de ministre délégué à la ville pour s'installer à la tête du superministère de l'Emploi, du Travail et de la Cohésion sociale, dans ce cabinet Raffarin III auquel personne ne prête la moindre chance de longue vie. *yj*