

Flash sur les entreprises franco-suisse

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **60 (1980)**

Heft 1

PDF erstellt am: **11.07.2024**

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.

Flash sur les entreprises franco-suisse

En 1979, les constructeurs français d'automobiles n'ont maintenu qu'à grand-peine leurs positions sur le marché suisse. Il est vrai que celui-ci n'a progressé que très faiblement (3%) en nombre de voitures et véhicules utilitaires par rapport à 1978, année au cours de laquelle la progression avait été exceptionnellement forte (15%). Le marché suisse, qui demeure un important débouché pour l'industrie automobile française, accuse le même ralentissement que la plupart des pays industrialisés. Les ventes françaises en 1979 atteignaient 59 557 unités, en régression de 2,2% par rapport à l'année précédente qui avait été particulièrement faste puisqu'elles avaient alors progressé de plus de 27%. Ce sont Peugeot et Talbot qui accusent des reculs, Citroën et Renault avançant légèrement par rapport à 1978. On notera que la France demeure, derrière l'Allemagne fédérale, le deuxième fournisseur automobile de la Suisse. Ses ventes dépassent de peu les 50% des ventes allemandes, elles aussi en repli par rapport à 1978. Ce sont les constructeurs japonais, américains et suédois qui ont pris de l'avance. Alors que les résultats de 1978 avaient suscité des commentaires pessimistes sur les capacités d'expansion supplémentaires du marché suisse, pessimisme appuyé par l'assombrissement des perspectives énergétiques dans le « contexte iranien », c'est l'étonnement qui prévaut après la publication des chiffres des ventes en 1979 : Ils révèlent en effet une persistance de croissance à laquelle on ne s'attendait pas.

La liaison aérienne Paris-Genève est, de toutes les lignes internationales du continent Ouest-européen, celle qui accuse la plus forte fréquentation passagers. La qualité des services offerts aux voyageurs a sans doute largement favorisé cet essor de l'aviation commerciale sur cette ligne. La Compagnie Swissair – plus de 720 000 passagers transportés entre la France et la Suisse en 1979 – dispose d'un atout particulier. Depuis 1971, elle est basée à Orly-Ouest, aéroport réputé pour la facilité d'accès et le confort qu'il offre. Air-France, pour ses lignes sur la Suisse, était exclusivement basée à Roissy-Charles de Gaulle, aéroport nettement moins fréquenté qu'Orly et – semble-t-il – se prêtant moins bien aux liaisons à courte distance. Depuis l'introduction de l'horaire d'été, **Swissair n'a plus l'exclusivité des liaisons par Orly-Ouest** : Air-France a tenu à recevoir une part du trafic sur la Suisse opérant par cet aéroport. Alors que, désormais, la compagnie suisse effectue trois de ses douze liaisons quotidiennes à partir de Roissy-Charles de Gaulle, Air-France assure son vol Airbus du matin sur Genève à partir d'Orly-Ouest. C'est la conséquence de l'accord de coopération signé début 1979, entre les deux compagnies en vue d'une meilleure complémentarité de leurs vols respectifs.

Viscosuisse à Emmenbrücke, la plus importante entreprise industrielle française en Suisse (filiale de Rhône-Poulenc), peut se féliciter de n'avoir pas hésité devant les sacrifices quand il s'est agi, il y a quelques années,

d'adapter son activité à une nouvelle conjoncture : Elle vient de présenter ses comptes pour 1979 qui se soldent par un bénéfice net de 6,6 millions de francs suisses. Durement frappée par la crise du pétrole, la société dut fermer son usine de Steckborn en 1974. Mais une lourde surcapacité continua à peser sur les résultats et la compétitivité de l'entreprise. D'un peu plus de cinq mille fin 1974, les effectifs du groupe furent ramenés à 3 800 fin 1979. Le chiffre d'affaires de 413 millions de francs suisses demeure largement inférieur aux 489 millions de 1974, mais il est nettement supérieur aux 386 millions de 1978. – Les principales sociétés du groupe sont Hetex Garn à Niederlenz, Beerli AG à Thal et Viscosuisse Textured Yarn Ltd. à Cardiff (Grande Bretagne).

La Société **Roux Combaluzier Schindler** a présenté, le jeudi 6 mars 1980, dans le cadre d'une projection de films industriels organisée par le groupe « Cinéma et Information », sa nouvelle gamme de chariots de manutention télécommandés. Ce court-métrage, fort bien conçu, mettait en évidence les performances techniques de ces « robots » et démontrait que le film industriel, projeté dans les locaux mêmes des clients potentiels, sur grand écran, était un moyen de communication efficace pour les grandes entreprises industrielles. L'expérience des **Ascenseurs Roux Combaluzier Schindler** prouve leur dynamisme et leur souci constant de renforcer et d'améliorer le dialogue avec leurs clients.

Un organisme immobilier conçu et structuré pour
VENDRE — ACHETER — GÉRER — LOUER
tous biens immobiliers

NEVEU & Cie
PARIS
103, bd de Montmorency
743-96-96



NEVEU & Cie
CANNES
R.-P. Duboys d'Angers
99-53-03

Président-Directeur Général : Xavier BRUN.