

DP

DOMAINE PUBLIC

Analyses, commentaires et informations sur l'actualité suisse

Indépendant, différent, réformiste depuis 1963

En continu, avec liens et commentaires, sur domainepublic.ch

DP 2309

DANS CE NUMÉRO

Edition du
08 décembre 2020

Ce sont ses lectrices et ses lecteurs qui financent DP (Dominique von Burg)

Lettre de Dominique von Burg

Un jalon historique pour la justice climatique (Raphaël Mahaim)

Décision réjouissante de la Cour européenne des droits de l'homme. Et si six jeunes Portugais gagnaient une bataille contre le réchauffement climatique ?

Entonnoir sud, entonnoir ouest, focus sur le réseau ferroviaire helvétique

(Michel Béguelin)

Alors que cet automne était inauguré le tunnel de base du Ceneri, qu'en est-il des problèmes et solutions actuelles et à venir?

Shopping et parking en ville, pratiques en question (Michel Rey)

Même si des mécontentements surgissent, l'attractivité des magasins en centre-ville n'est pas menacée par la politique restrictive de stationnement

Vingt entreprises sous la loupe, entre petite et grande histoire (Pierre Jeanneret)

Le deuxième volume de «20 sagas de l'économie suisse» propose un récit de réussites économiques helvétiques. Un certain point de vue en cette période de Covid-19 qui menace certaines

Expresso

Les brèves du kiosque de DP

Ce sont ses lectrices et ses lecteurs qui financent DP

Lettre de Dominique von Burg

Dominique von Burg - 08 décembre 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/37949>

Chère Madame, Cher Monsieur,

Cela fait bientôt 15 ans que les articles et publications de *Domaine Public* sont diffusés gratuitement sur [domainepublic.ch](https://www.domainepublic.ch) dont l'apparence vient d'être rafraîchie.

Ils sont véhiculés sur les réseaux sociaux, mais surtout via une [newsletter](#) hebdomadaire, expédiée chaque mardi, dans deux éditions: PDF et eBook (la version Kindle, a été supprimée cet automne).

Grace à vous, ce mode de distribution est un succès qui nous encourage à poursuivre notre activité d'analyse, d'information et de commentaire de l'actualité suisse.

Indépendant, différent, réformiste, depuis 57 ans, *DP* représente une source d'information originale. Face à la concentration des titres, à la multiplication des nouvelles en format ultra bref, mais aussi face aux défis politiques, économiques et sociaux actuels, ses articles sont particulièrement précieux.

Les auteures et les auteurs sont toutes et tous bénévoles, mais la production de *DP* implique des frais pour l'édition, pour le fonctionnement et le développement continu du site.

Lorsqu'il était payant, l'abonnement se montait à 100 francs par année. Si *DP* vous plaît, vous stimule et vous paraît un élément utile du débat politique, vous pouvez contribuer à sa pérennité par un don au moyen d'un virement

IBAN CH10 0900 0000 1001 5527 9

Compte postal 10-15527-9

ou d'un [paiement électronique](#) via carte de crédit.

Votre soutien nous est précieux. D'ores et déjà, toute l'équipe de *Domaine Public* se joint à moi pour vous remercier de votre intérêt, de votre fidélité et de votre générosité.

Dominique von Burg

Président du Conseil d'administration

- - -

Une version de cette lettre a déjà été envoyée aux personnes dont nous disposons des adresses postales ou électroniques. Avec nos excuses pour ces multiples sollicitations, et nos remerciements pour les dons effectués et les messages de soutien reçus.

Un jalon historique pour la justice climatique

Décision réjouissante de la Cour européenne des droits de l'homme. Et si six jeunes Portugais gagnaient une bataille contre le réchauffement climatique ?

Raphaël Mahaim - 05 décembre 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/37932>

Six jeunes Portugais ont [attaqué en justice](#) 33 États européens pour violation de leurs obligations en matière climatique et atteinte à leurs droits fondamentaux découlant de la Convention européenne des droits de l'homme. Et la Cour européenne (CEDH) a rendu lundi 30 novembre une [décision](#) historique.

Ce n'est pas encore la décision finale dans cette affaire, mais cela représente un tournant très spectaculaire qui pourrait réellement annoncer un changement de paradigme complet pour la protection du climat dans le monde. Explications en cinq points pour comprendre comment une décision de justice, au-delà du jargon juridique souvent obscur, pourrait bouleverser la politique climatique des États, en Europe et dans le monde.

1. La décision rendue porte sur la recevabilité de la requête, ce qui ne dit encore rien de son admission complète à la fin de la procédure. C'était toutefois à ce stade - l'examen de la recevabilité - que l'on pouvait redouter un échec immédiat. La Cour européenne des droits de l'homme ne déclare qu'une infime proportion de requêtes recevables: seuls 5 % de toutes celles déposées passent le stade de la recevabilité et font l'objet d'un arrêt, selon les [statistiques de la Cour](#).
2. Dans l'affaire des jeunes Portugais, la CEDH n'a pas seulement déclaré la requête recevable. Elle l'a aussi considérée comme urgente et prioritaire, ce qui est un signal extrêmement fort et très singulier pour une instance judiciaire qui est connue pour ses délais de traitement particulièrement longs. À titre d'exemple, la [dernière décision](#) de la CEDH concernant la Suisse - à propos des conditions de détention à Champ-Dollon (GE) - a été rendue près de quatre ans après le dépôt de la requête. Celle des

jeunes Portugais a été déposée en septembre 2020 et la Cour impartit maintenant un délai à la fin du mois de février 2021 aux 33 États pour s'expliquer !

3. L'un des écueils principaux sur le chemin de ceux qui saisissent la CEDH est de se voir reconnaître le statut de victime au sens de l'[article 34](#) de la Convention européenne des droits de l'homme. C'est sur la base de cet argument que le Tribunal fédéral suisse a [refusé](#) d'entrer en matière sur le recours des «*Aînées pour la protection du climat*», avec un [raisonnement](#) aberrant: les plaignantes ne sont pas encore atteintes avec une intensité suffisante par les conséquences du réchauffement climatique, car le réchauffement prohibé par l'Accord de Paris - «*à maintenir nettement en dessous de 2 degrés*» - ne sera atteint qu'à «*moyen ou long terme*». C'est comme si l'on disait à quelqu'un qui fonce à 100 km/h dans un mur qu'il peut encore ralentir à temps s'il commence à freiner à trois mètres de l'obstacle... Avec sa décision, la CEDH semble donc infliger indirectement et à distance un camouflet au Tribunal fédéral.
4. La justice climatique est en plein essor dans le monde entier. Un [ouvrage](#) récent paru en France tente d'en dresser un panorama. La Suisse n'est pas en reste, avec l'affaire des «*Aînées pour la protection du climat*» et celle des activistes contre Credit Suisse qui ont défrayé la chronique cette année (voir les deux chapitres concernant ces cas, p.169 et 575). L'affaire Urgenda aux Pays-Bas représentait un premier tournant: pour la première fois, un État avait été condamné pour violation de ses obligations légales en matière climatique. Les juristes d'Urgenda en disent tous la même chose: cette

[décision](#) a eu un impact majeur et inédit sur l'agenda politique néerlandais. Un pas supplémentaire est franchi avec l'affaire des jeunes Portugais, car on se situe désormais à l'échelon européen... et les 33 États du Conseil de l'Europe sont concernés.

5. La mise en œuvre du droit international est complexe. Combien de traités internationaux sont restés lettre morte ou se sont cassés les dents sur la souveraineté des États, à un stade ou à un autre ? C'est tout l'enjeu autour de l'Accord de Paris: réussira-t-on à lui donner la portée nécessaire et à en obtenir les résultats escomptés ? Les droits de l'homme constituent l'un des rares domaines du droit international où l'on a pu [aménager des voies de recours](#) ouvertes à chaque individu touché. Si la CEDH vient à confirmer que l'un ou l'autre État européen viole ses obligations en matière climatique et porte atteinte à des droits fondamentaux – le droit à la vie (art. 2),

l'interdiction des traitements dégradants (art. 3), le droit au respect de la vie privée et familiale (art. 8), l'interdiction des discriminations (art. 14)... ou plus simplement le [droit à un environnement sain](#), déduit des droits précités – cela conduira à une décision contraignante pour l'État responsable de cette violation. Une telle décision européenne pourrait inspirer les juridictions chargées du respect des droits de l'homme sur d'autres continents...

Évidemment, il ne faut pas vendre la peau de l'ours trop tôt. Un long chemin reste à parcourir. Mais il y a de quoi se réjouir en cette année 2020 si morose. Dans un procès, il y a souvent un moment où tout bascule, un moment où l'on a subitement un fort pressentiment que l'on va perdre ou gagner. Pour l'enjeu du siècle qu'est la lutte contre le réchauffement climatique, cette décision de la CEDH pourrait bien représenter ce moment. Un moment d'Histoire, avec un grand H.

Entonnoir sud, entonnoir ouest, focus sur le réseau ferroviaire helvétique

Alors que cet automne était inauguré le tunnel de base du Ceneri, qu'en est-il des problèmes et solutions actuelles et à venir?

Michel Béguelin - 06 décembre 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/37934>

Le 4 septembre dernier, le «[corridor du siècle](#)» s'est grand ouvert avec l'inauguration du tunnel de base du Ceneri, célébrée par la Présidente de la Confédération et les autorités tessinoises. Lors de cette fête «*covidement*» fort modeste, deux aspects ont été mis en évidence: l'achèvement de la ligne de base du Gothard, d'une part, et le bond qualitatif extraordinaire apporté au canton du Tessin par ce «*petit*» tunnel de base de 15 km, d'autre part.

Or la mise en service de cet ouvrage signifie

seulement l'achèvement de la ligne de base Erstfeld-Lugano, remplaçant le parcours de montagne de l'axe du Gothard. Il ne signifie pas du tout que l'axe européen du trafic de marchandises Rotterdam-Gênes soit achevé. Nous en sommes loin. Au mieux à mi-parcours, y compris pour la partie intérieure à la Suisse. Il est temps d'élargir la vision aux deux [raccordements sud et ouest](#) du pays au réseau européen, pratiquement bouchés sur notre territoire. Et d'en [payer le prix](#).

Au-delà de nos frontières, tout d'abord. Pour

l'axe nord-sud, les lacunes au niveau de nouvelles capacités d'infrastructures sont encore nombreuses, en Allemagne surtout. Quant à l'Italie, elle achève la nouvelle ligne à travers les montagnes ligures vers Gênes - projet Terzo Valico avec un tunnel de base de 37 km, en vue d'une mise en service vers 2025 - alors que la saturation du nœud de Milan peine à trouver une solution.

Gestion interne suisse difficile

Dans l'immédiat, l'ouverture du tunnel de base du Monte Ceneri va transformer les prévisions théoriques en réalités à résoudre durablement. L'aspect principal: imaginé à l'origine pour achever la mise à plat du tracé de montagne de l'axe du Gothard (Flachbahn) afin de faciliter le rail pour le trafic transalpin des marchandises, cet ouvrage concentrera désormais tous les trafics.

En plus des trains de marchandises «européens» de 740 mètres - jusqu'à 260 convois par jour, dont 180 via le Ceneri - qui roulent entre 100 et 120 km/h, il y aura également les flux de voyageurs Eurocity et Intercity qui, eux, circulent en principe à 200 km/h. Surtout, il y aura aussi le système RER tessinois - cadence à la demi-heure. Ce «triangle» TILO à 160 km/h, qui relie Lugano-Locarno-Bellinzona/Biasca, représente un saut qualitatif extraordinaire pour la population tessinoise. À titre de comparaison, on peut évoquer l'effet dynamisant, sensible dans tout le canton, des 11,4 km de la ligne M2 dans l'agglomération lausannoise.

Concernant le trafic d'agglomération en général, il faut rappeler la décision de principe du Tribunal fédéral, datée du 25 juin 2020. Cet arrêt, méconnu hors du canton de Zurich qui avait soulevé le problème, affirme la [priorité](#) dudit «trafic d'agglomération» par rapport à celui des marchandises. On voit d'ici la complication supplémentaire, à grande échelle, pour la ligne de base du Ceneri. Et si le canton du Tessin décidait dans cinq ans de passer à la cadence au quart d'heure pour son système TILO ?

Entonnoir Sud – Forza!

La nouvelle ligne de base du Ceneri part de Bellinzona et s'arrête juste avant Lugano - alors même que la ligne de faite avec ses rampes de 26 pour mille est maintenue. Il y a donc deux doubles voies.

En revanche, depuis Lugano et jusqu'à Chiasso, à la frontière sud, il n'existe toujours qu'une seule double voie, dont le tracé sinueux impose une vitesse unique de l'ordre de 80 km/h à tous les trains. Cette limitation garantit à la fois une pleine capacité d'exploitation et une stabilité d'horaire optimale. Le tronçon ferroviaire en question, d'une longueur de 26 km, est parcouru en 23 minutes au mieux. Soit une vitesse commerciale de 68 km/h pour les trains Eurocity et Intercity !

Cette «performance» actuelle n'a aucune chance d'être améliorée avant une quinzaine d'années au moins. Pire, la détérioration semble irrémédiablement programmée, au fur et à mesure de l'augmentation du degré de saturation.

Axe Lötschberg-Simplon d'aucun secours

Fâcheuse coïncidence: l'axe jumeau ouest de la NLFA ne sera plus d'aucun secours dans un futur proche. Si la voie du Lötschberg a pu alléger le trafic via le Gothard lorsque ce dernier était en travaux, il n'en ira plus ainsi, pendant une douzaine d'années au moins. Le temps pour l'axe Lötschberg-Simplon de subir des travaux de grande ampleur.

Ce vaste chantier concernera d'abord le [tronçon Sud-Simplon](#), dont les capacités seront enfin pleinement adaptées au trafic des semi-remorques et autres porteurs de grands conteneurs. L'enjeu est aussi de réduire les coûts d'exploitation, actuellement démesurés sur ce tronçon.

Principale amélioration: le [tunnel de base](#) du Lötschberg sera enfin mis à double voie sur les 15,3 km supplémentaires, déjà percés. On pourrait en faire autant sur les 7,4 derniers kilomètres à forer vers la sortie de Frutigen, si cette variante devait s'avérer la meilleure pour

assurer le maintien de la plus grande capacité possible durant toute la durée du chantier.

Par ailleurs, le [tunnel de faîte](#) se trouve en cours de modernisation et les travaux – présentement retardés par un conflit juridico-financier – s’étireront sur plusieurs années.

L’ensemble de ces trois chantiers va réduire sensiblement la capacité de cet itinéraire. Outre la fermeture totale de la ligne de base qui devrait durer jusqu’à huit mois, il y aura de multiples restrictions ponctuelles. De ce fait, dès 2021 et jusqu’en 2033 au moins, la ligne du Gothard devra supporter un important supplément de trafic, de marchandises principalement.

Aucun itinéraire européen ne pourra apporter de l’aide. Aux dernières nouvelles, la construction du Brenner semble prendre un sérieux retard par rapport à l’échéance de fin 2026, tandis que le premier coup de pioche est toujours attendu au Mont-Cenis, qui devrait devenir un tunnel de base aussi long que le Gothard.

Entonnoir ouest, saturation bis

L’axe longitudinal du Plateau, qui va du Bodensee au Lac Léman, se termine à l’ouest par le tronçon Lausanne-Genève. Ce bout de ligne de 60 km subit exactement la même saturation que le tronçon Lugano-Chiasso. En effet, si l’absence de trafic de marchandises européen en transit se trouve partiellement compensée par le trafic de marchandises intérieur, elle s’avère surtout largement augmentée dans une mesure au moins trois fois plus élevée du trafic de voyageurs, toutes distances et fréquences confondues. La saturation est une réalité permanente, avec une circulation de [670 trains par jour](#) et une seule double voie sur la majeure partie du parcours.

Comme entre Lugano et Chiasso, quand les flux frisent la capacité disponible, les performances chutent. Comparaison éloquentes: en 1953, les trains les plus rapides (125 km/h) parcouraient la distance Genève-Lausanne en 32 minutes ; aujourd’hui, 67 ans plus tard, l’optimisation de la capacité de la ligne impose 36 minutes aux

trains de la dernière génération, qui peuvent rouler à 200 km/h, voire plus vite encore dans le cas du TGV ! ([DP 2238](#)). Évidemment, avec de telles contraintes, les coûts d’entretien et d’exploitation explosent.

Chance et longue patience, Covid et bonne nouvelle

Les deux entonnoirs, situés à l’extrémité de chacune des branches de la «*croix fédérale de la mobilité*» sont les deux maillons faibles du réseau national. De plus, ils possèdent une caractéristique unique: ils sont incontournables, dans le sens absolu du terme. Aucune voie d’évitement utilisable en cas d’interruption.

Logiquement, du fait de leur influence négative permanente sur l’horaire cadencé général, de tels tronçons devraient figurer en tête de liste des infrastructures à améliorer. C’est le cas pour les gares de Genève ([DP 2304](#)) et de Lausanne; la première, dans son ensemble plurisite, fait partie du bouchon, la seconde, gare de transit en l’occurrence, beaucoup moins.

S’agissant de la ligne elle-même, des projets partiels ont été réalisés – troisième voie Coppet-Genève, voie de dépassement de Founex – ou bien ils sont intégrés dans le programme Prodes 2035 ([DP 2234](#)). Ces projets se réaliseront par étapes successives, compatibles avec les contraintes du fédéralisme prises en compte dans le [plan sectoriel des transports](#) (Partie Infrastructure, Rail, Adaptations et compléments 2021).

Pour le tronçon Lugano-Chiasso, la solution d’une nouvelle ligne directe sous le Monte-Generoso est étudiée, de même qu’un nouveau tunnel à simple voie pour augmenter encore une fois la capacité marchandises de la [ligne de Luino](#) (Fiche d’objet SC 6.2). Mais l’ampleur des coûts impose un financement particulier.

Il pourrait en aller de même en ce qui concerne le tronçon Lausanne-Genève. Par rapport aux multiples petites étapes, les CFF, d’entente avec le canton de Vaud, étudient la variante d’une [nouvelle ligne souterraine](#).

Dans les deux cantons, Tessin et Vaud, cette

variante présenterait un avantage primordial pour la clientèle. Les perturbations dues aux travaux seraient bien moindres. Par ailleurs, le financement de ces infrastructures de base pourrait trouver des sources originales adaptées à l'évolution du marché post-pandémie.

Momentanément, la chute du trafic allège les problèmes de capacités entre Lausanne et Genève ainsi qu'entre Lugano et Chiasso. Mais, dans une année ou deux, la reprise sera là. La bonne nouvelle: le pays dispose d'un peu de temps afin de réfléchir aux meilleures solutions applicables.

Shopping et parking en ville, pratiques en question

Même si des mécontentements surgissent, l'attractivité des magasins en centre-ville n'est pas menacée par la politique restrictive de stationnement

Michel Rey - 07 décembre 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/37942>

Les commerçants en sont convaincus. La limitation du stationnement dans le centre-ville porte préjudice à leur activité. C'est pourquoi, majoritairement, ils manifestent leur opposition face à cette politique. Ces craintes peuvent se comprendre, mais l'adaptation aux nouvelles pratiques de mobilité urbaine est inéluctable.

En effet, la gestion du stationnement fait partie des politiques urbaines qui visent à améliorer la qualité du cadre de vie des villes et de leurs centres en particulier. La voiture y a occupé une grande place qui se réduit progressivement au profit des autres modes de déplacement (transports collectifs, mobilité douce et déplacements à pied).

Et cette [tendance](#) va se poursuivre à l'avenir. La diminution du nombre de places de stationnement et l'augmentation de leur prix sont donc au programme.

Le stationnement, instrument clé, mais clivant

La politique de stationnement doit répondre à des besoins contradictoires. Les pendulaires cherchent à stationner pour la journée, à proximité de leur lieu de travail, les résidents veulent bénéficier d'une place proche de leur domicile et les clients souhaitent accéder aux commerces et services du centre-ville.

Aussi l'offre de stationnement est-elle un des sujets les plus clivants en matière de politique de mobilité. Aucun élu n'échappe à des critiques lorsqu'il veut supprimer des places de parc ou simplement les rendre payantes et/ou à durée limitée. Mais à terme, les solutions proposées sont acceptées et les conflits s'apaisent.

La régulation du stationnement s'est faite en trois phases. On a d'abord réduit les espaces illimités (suppression progressive des zones blanches) et le temps de stationnement (augmentation des zones bleues). Puis on a introduit le parcage payant avec des tarifs différenciés dans les centres-villes, étendus progressivement à des zones plus vastes. Enfin, le stationnement a été intégré aux politiques de gestion de la demande de mobilité, notamment sous forme de limitation de l'accessibilité automobile aux centres et par la création de parkings-relais aux abords des villes.

La politique de stationnement offre des avantages évidents pour la collectivité. Elle n'exige pas de gros investissements, sauf à prévoir de nouveaux parkings souterrains. Elle peut se réaliser en peu de temps et met l'accent sur l'acceptabilité de la gestion du stationnement. Et la tarification du parking, assortie d'amendes, peut même générer des revenus substantiels pour la collectivité. Pour autant qu'ils soient alloués pour améliorer la

mobilité afin d'éviter les critiques d'un impôt déguisé.

Les déplacements s'opèrent tout autant en voiture qu'en transports publics, à vélo et à pied. L'accessibilité des centres-villes en transports publics s'est sérieusement améliorée au cours de ces dernières années. Et la population a tendance à suivre les autorités. Preuve en est la votation récente de Genève où les votants ont accepté à plus de 58 % la suppression de 4 000 places de parc.

Gestion fine et concertée

Il appartient aux autorités communales d'être attentives aux besoins de stationnement correspondant aux attentes des commerçants. Ce qui n'a pas toujours été le cas.

Si les modalités de faire des courses au centre doivent être prises en compte, la politique du stationnement doit se concevoir et s'appliquer de manière concertée. Ceci permet de déterminer notamment les besoins pour le trafic professionnel ou pour la livraison des marchandises.

La tarification peut être utilisée dans l'intérêt des commerçants. Par exemple, une première heure gratuite permet d'attirer le client, mais une augmentation rapide du tarif découragera le stationnement de longue durée. Ainsi, pour dynamiser le commerce au centre, la ville de Sion a décidé d'offrir la gratuité des parkings municipaux de l'hypercentre du vendredi à 17 heures au samedi minuit, mais aussi celle des transports publics urbains.

Les commerçants peuvent également faire preuve d'initiative. En ce sens, ceux du centre de Lausanne assurent le transport gratuit des achats de leurs clients, vers le parking central de la Riponne.

Selon Sébastien Munafò, directeur du bureau de recherche nommé (6-t), la perception des

commerçants résulte souvent d'un biais cognitif. Ils identifient plus facilement les clients qui arrivent en voiture et repartent avec des achats parfois volumineux et ils surestiment leur importance. À l'inverse, ils sous-estiment les clients qui ne viennent pas en voiture, achètent peut-être moins, mais plus régulièrement.

Cette politique assez restrictive en centre urbain pourrait être accompagnée d'une politique plus contraignante en périphérie. On sait qu'une tarification, même minime, dans les centres commerciaux excentrés réduit l'attractivité de ce type de magasin et introduit une égalité de traitement avec les commerces en ville. Mais son application s'avère très difficile, car la plupart de ces parkings sont privés et les communes périphériques n'y voient guère leur intérêt.

Centre toujours attractif

L'attractivité des centres-villes est une préoccupation constante des politiques d'urbanisme. Preuve en est le [prix Wakker](#) décerné chaque année pour récompenser ces efforts. Ce fut le cas pour Baden, Sion ou Aarau. L'association pour l'aménagement du territoire, [EspaceSuisse](#) (anciennement ASPAN) a développé une structure d'appui aux autorités communales dans leur approche des changements structurels qui touchent les centres de localité. Elle a déjà conseillé plus de 70 communes sur l'ensemble du territoire, avec le souci de concilier accessibilité et qualité de l'urbanisme lors de la densification ou la revalorisation de centres historiques ([DP 2166](#)).

Selon les auteurs de l'ouvrage, [La mobilité en question](#), «l'attractivité de la plupart des villes ne semble pas avoir diminué, au contraire: les espaces rendus aux piétons ont permis d'augmenter la qualité de vie et de séjour et ainsi été bénéfiques aux commerces, restaurants et cafés installés dans les centres-villes». La voiture indispensable devant les boutiques semble une pratique en (bonne) voie d'être dépassée.

Vingt entreprises sous la loupe, entre petite et grande histoire

Le deuxième volume de «20 sagas de l'économie suisse» propose un récit de réussites économiques helvétiques. Un certain point de vue en cette période de Covid-19 qui menace certaines

Pierre Jeanneret - 04 décembre 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/37916>

Il y a un an, nous présentions «20 sagas de l'économie suisse», une série de textes rassemblés après leur parution dans le magazine *Bilan* (DP 2265). Devant le succès de cet ouvrage conçu pour le grand public, il a été décidé d'en publier un deuxième tome portant le même titre.

Ce second recueil de synthèses sur des entreprises ayant réussi présente les mêmes qualités - concision, clarté, style alerte, intérêt des illustrations - et suscite les mêmes réserves. Il s'agit là d'une histoire essentiellement patronale. Sur les ouvriers et employés qui contribuèrent largement au succès, on n'apprend pas grand-chose. Ici ou là, on peut lire une formule pudique, selon laquelle tel ou tel patron a dû «se séparer de 40 collaborateurs»...

Entre couteau suisse et F/A 18

La première partie de l'ouvrage est consacrée aux «champions industriels». Elle débute par la présentation de *Victorinox*, célèbre dans le monde entier pour ses *Swiss Army Knives*. L'entreprise fut créée à la fin du XIX^e siècle par Karl Elsener. Elle a englobé son concurrent jurassien *Wenger* et, en 2017, elle a vendu son 500 millionième couteau. Mais en 2020, la pandémie de Covid-19 a fait chuter ses ventes.

En 1993, Joseph Bobst devient constructeur de machines pour l'imprimerie et l'emballage. L'entreprise, longtemps sise à Prilly et aujourd'hui à Mex, présente la particularité de former tous ses apprentis et de les engager ensuite. Avec des usines dans plusieurs continents, elle a fait sa globalisation.

Sait-on que quatre billets de banque sur cinq sont passés par les imprimantes très spécialisées de *Koenig & Bauer Banknote Solutions*, et que cette monnaie fiduciaire résiste fort bien aux cartes de crédit et autres modes de paiement

digitaux ? Quant à l'entreprise genevoise *Jean Gallay*, fondée en 1898, elle est passée des emballages en fer blanc aux composants pour les avions Hunter, Mirage III, Tiger et F/A 18 achetés par l'armée suisse.

Le lustre des palaces

La suite du volume s'intéresse aux «palais mythiques» que sont les hôtels de luxe. Le *Beau-Rivage Palace* de Lausanne a accueilli des cohortes de personnages illustres, tels que Victor Hugo, Coco Chanel, Charlie Chaplin, Churchill ou Nelson Mandela. L'histoire de ce fleuron hôtelier est indissociable de la famille Sandoz. Le *Lausanne Palace*, inauguré en 1915, a également hébergé de nombreuses stars du cinéma et d'éminentes personnalités politiques, mais il est aussi devenu le lieu de résidence des présidents du Comité international olympique. Ces deux palaces ont su s'adjoindre, pour leurs cuisines, des chefs de grand talent.

Le *Zermatterhof* est bien sûr lié à l'essor de l'alpinisme, d'abord le fait de la *gentry* britannique. Il appartient toujours à la Bourgeoisie - une institution typiquement valaisanne - de Zermatt. À son propos, on lira une anecdote désopilante concernant un cheikh de Dubaï... Quant au *Beau-Rivage* de Genève, il correspond à une saga familiale, celle des hôteliers Mayer. Et c'est sous ce toit que Sissi, l'impératrice d'Autriche, poignardée par un anarchiste italien, rendit son dernier soupir.

Rolex & Co

La troisième partie est vouée aux «gardiens du temps». D'abord *Jaeger Le Coultre* au Sentier, dans la vallée de Joux. Signalons notamment l'invention de la Reverso en 1931, qui permettait à la montre au poignet de résister aux chocs. Après être passée entre diverses mains, la fabrique appartient aujourd'hui au groupe

Richemont. Propriété de la marque *Rolex* fondée par Hans Wilsdorf en 1926, *Tudor* devient en 1946 une marque indépendante, créée par le même Wilsdorf.

L'histoire du groupe *Franck Muller* a connu bien des rebondissements, qu'il nous est impossible de résumer ici. La marque *Hublot*, elle, se distingue par l'investissement dans le marketing et le sponsoring de sports populaires comme le football.

Nos banques, leurs banques

La partie du livre «*veilleurs de trésor*» est peut-être plus austère en raison d'une histoire liée à la bourgeoisie protestante genevoise. Il en va ainsi de *Pictet & Cie*, mais aussi des familles patriciennes de Candolle et Turretini-Necker. Et, on le sait, l'essor de la banque va être favorisé par la révolution industrielle. Du statut de banque privée, elle devient en 2014 société anonyme. «*Avec 576 milliards de francs sous gestion, 4 500 collaborateurs et 28 sites à travers le monde à la fin de 2019, Pictet compte à ce jour parmi les principaux acteurs de la gestion privée et institutionnelle en Europe.*»

Même si le texte passe pudiquement sur une certaine «*affaire BCV*» qui eut des suites judiciaires en 2007, on voit tout de même que l'histoire de la *Banque Cantonale Vaudoise* (BCV) n'a pas été «*un long fleuve tranquille*». Elle est née de la révolution radicale de 1845 et de la volonté d'encourager le développement de l'économie vaudoise. Après différents affolements et des grandes ambitions, la banque s'est recentrée sur son canton et le soutien de ses entreprises.

Puis l'on passe à deux banques privées, restées

en mains familiales. En 1842, Louis *Gonet* a 21 ans et fonde son propre établissement bancaire. Celui-ci se fait aujourd'hui connaître du grand public par son sponsoring de champions de tennis. La banque *Bonhôte*, fondée elle aussi au XIX^e siècle, reste à ce jour la seule banque privée neuchâteloise, dont la clientèle est essentiellement suisse.

Affaire de goût

La dernière partie, intitulée «*Saveurs helvétiques*», met l'eau à la bouche. Qu'il s'agisse de la société *Reitzel* à Aigle ou de *Roland Murten*, sis à Morat comme son nom l'indique, spécialisé dans la biscotte, la flûte, le stick ou le bretzel.

De *Villars Maître Chocolatier*, au nom lié à la commune de Villars-sur-Glâne (FR), on nous rappelle qu'il s'y inventa les «*larmes de kirsch*» en 1935 et surtout la célèbre «*tête de nègre*», devenue tête au choco. On peut encore voir, au bord des routes, quelques exemplaires de son emblématique vache de tôle.

Enfin, qui ne connaît pas les bonbons *Ricola* ? La société a été créée en 1930 et son succès, selon les auteurs, «*est surtout dû au travail acharné et sans fin du patron*». On peut néanmoins supposer que ce dernier avait quelques ouvriers pour l'aider...

Le tour d'horizon que propose ce livre permet donc d'en apprendre beaucoup sur l'histoire, les mutations technologiques et économiques, les succès et parfois les revers d'une série d'entreprises. Certaines sont fort connues, d'autres moins.

«*20 sagas de l'économie suisse*», t. 2, Éditions Slatkine, Genève, 2020, 156 p.

Expresso

Les brèves du kiosque de DP

Louées le dimanche, abandonnées au quotidien

«*Ne pas affaiblir les PME*». L'argument a fait florès au cours de la campagne contre les deux initiatives populaires rejetées dimanche dernier. Par contre, lorsqu'il s'est agi de venir en aide aux PME confrontées à la pandémie, ces mêmes thuriféraires ont peiné à desserrer les cordons de la bourse, que ce soit pour les aides aux cas de rigueur, les réductions des loyers et les allocations pour perte de gain des indépendants. Seule la gauche a osé prendre la défense des petits patrons. | *Jean-Daniel Delley, 03.12.2020*

Ce magazine est publié par [Domaine Public](#), Lausanne (Suisse). Il est aussi disponible en édition eBook pour tablettes, smartphone ou ordinateur.

La reproduction de chaque article est non seulement autorisée, mais encouragée pour autant que soient respectées les conditions de notre [licence CC](#): publication intégrale et lien cliquable vers la source ou indication complète de l'URL de l'article.

Abonnez-vous gratuitement sur [domainepublic.ch](#) pour recevoir l'édition PDF de DP à chaque parution. Faites connaître DP - le magazine PDF à imprimer, l'eBook et le site - autour de vous! Vous pouvez aussi soutenir DP par un [don](#).

Index des liens

Ce sont ses lectrices et ses lecteurs qui financent DP

<https://www.domainepublic.ch/>

<https://www.domainepublic.ch/abo>

<https://www.domainepublic.ch/10393-2>

Un jalon historique pour la justice climatique

https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/09/03/six-jeunes-portugais-attaquent-33-etats-afin-de-les-contraindre-a-agir-contre-la-crise-climatique_6050882_3244.html

<https://sah4bui0.files.wordpress.com/2020/11/glan-climate-case-press-release-embargoed-until-00.01-30.11.20.pdf>

https://www.echr.coe.int/Documents/Stats_month_2020_FRA.PDF

[https://hudoc.echr.coe.int/fre#%7B%22itemid%22:\[%22001-206407%22\]%7D](https://hudoc.echr.coe.int/fre#%7B%22itemid%22:[%22001-206407%22]%7D)

<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19500267/index.html#a34>

<https://www.rts.ch/info/suisse/11339611-les-ainees-pour-la-protection-du-climat-ont-ete-deboutees.html>

https://www.bger.ch/files/live/sites/bger/files/pdf/fr/1C_37_2019_2020_05_20_T_f_15_15_28.pdf

https://dice.univ-amu.fr/sites/dice.univ-amu.fr/files/public/cdd10_-_les_grandes_affaires_climatiques_2.pdf

<https://www.actu-environnement.com/ae/news/climat-justice-contentieux-urgenda-pays-bas-34714.php4>

https://www.echr.coe.int/Documents/Convention_Instrument_FRA.pdf

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00734256/document>

Entonnoir sud, entonnoir ouest, focus sur le réseau ferroviaire helvétique

<https://www.letemps.ch/suisse/corridor-siecle>

<https://www.nzz.ch/schweiz/eroeffnung-ceneri-tunnel-bald-freie-fahrt-ans-mittelmeer-ld.1574318>

<https://www.nzz.ch/meinung/schweiz-transitverkehr-auf-die-schiene-bringen-ld.1576858>

<https://www.zvv.ch/zvv/de/allgemeine-seiten/medienmitteilungen/2020/positiver-entscheid-s3.html>

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/publications/communiqués-de-presse.msg-id-80281.html>

<https://www.24heures.ch/la-renovation-de-lancien-tunnel-du-loetschberg-coupera-plus-cher-603593996866>

<https://www.bernerzeitung.ch/zeitungsarchiv-930530868737>

<https://www.24heures.ch/news/news/2019-chantier-perpetuel-poursuivra-rails-lemaniques/story/22945980>

<https://www.domainepublic.ch/articles/34696>

<https://www.domainepublic.ch/articles/37697>

<https://www.domainepublic.ch/articles/34430>

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/publications/consultations/consultations-en-cours/sis-2021.html>

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/publications/consultations/consultations-en-cours/sis-2021.html>

<https://www.24heures.ch/le-canton-veut-prendre-en-main-son-avenir-ferroviaire-485060104005>

Shopping et parking en ville, pratiques en question

<https://revueautomobile.ch/2020/11/04/places-de-parc-en-voie-de-disparition/>

http://www.heimatschutz.ch/index.php?id=3022&L=1&utm_medium=email&utm_campaign=100_museen

<https://www.espacesuisse.ch/fr/conseil/conseil-en-amenagement/analyses-et-recommandations/analyse-du-lieu/espacesuisse-und>

<https://www.domainepublic.ch/articles/31559>

<https://www.epflpress.org/produit/832/9782889151721/la-mobilite-en-questions>

Vingt entreprises sous la loupe, entre petite et grande histoire

<https://www.domainepublic.ch/articles/35736>

Espresso