

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 60 (1980)  
**Heft:** 1

**Rubrik:** Flash sur les entreprises franco-suissees

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

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

# 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 révélèrent 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.