

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](http://domainepublic.ch)*

DP2165

Edition du  
22 mai 2017

DANS CE NUMÉRO

---

**Vive le «Republik»!** (Yvette Jaggi)

Un marketing à succès pour un projet qui mérite de séduire et fait communauté

**Concurrence sur rails** (Michel Béguelin)

Comment concilier une émulation stimulante entre exploitants avec un réseau intégré dans l'intérêt public

**On manque d'ingénieurs** (Lucien Erard)

A trop se focaliser sur le système dual, la politique suisse de formation entretient la pénurie dans des professions d'avenir

**La Suisse romande face aux régions d'Europe: une mascarade** (Jacques Guyaz)

Quand une opération de marketing invente une région économique romande

# Vive le «Republik»!

Un marketing à succès pour un projet qui mérite de séduire et fait communauté

Yvette Jaggi - 20 mai 2017 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/31537>

Pendant trois ans, ils ont travaillé – la nuit souvent – leur projet d’un magazine en ligne, indépendant et sans publicité. Ils ont rédigé un [manifeste](#), développé leur dessein, défini leurs objectifs, établi un plan d’affaires, inventé un système de financement, constitué une équipe de journalistes et de techniciens.

Au début de l’année, une dizaine de personnes ont pris leurs quartiers provisoires en l’Hôtel Rothaus sis dans l’un des arrondissements rouges de la métropole zurichoise, le long de la fameuse Langstrasse, à dix minutes à pied de la gare centrale.

C’est devant le même hôtel que les premiers coopérateurs de *Republik* ont fait la queue, sous un parapluie multicolore, dès 7h du matin le mercredi 26 avril dernier, pour payer comptant leur part sociale de 240 francs, valant abonnement d’une année dès janvier 2018.

Ces vaillants pionniers ont inauguré, dans une joyeuse mise en scène, la plus efficace opération de [financement participatif](#) – *alias crowdfunding* – jamais organisée et réussie en Suisse. Il s’agissait de trouver 3’000 abonnés et 750’000 francs en cinq semaines. Résultat obtenu le même jour, en à peine huit heures, par la grâce d’un site Internet finement pensé et fort

bien mis en forme, simple, prompt et réactif à souhait.

Le 1er mai, la barre des 10’000 abonnés est franchie, celle des deux millions et demi de francs aussi. Le 19 mai, à 12 jours de l’échéance du *crowdfunding* et un peu plus de sept mois avant la mise en ligne de la première édition du magazine, *Republik* affiche plus de 12’000 coopérateurs-abonnés et plus de 3 millions de francs encaissés.

A ce montant s’ajoutent 3,5 millions de francs réunis l’automne dernier auprès d’investisseurs privés, de fondations notamment. Le modèle de financement prévoit que les investisseurs et les abonnés détiennent chacun environ 40% du capital, dont un cinquième reste donc en main des collaborateurs. Ainsi, aucun des trois groupes ne peut faire à lui seul la majorité. Rien à comparer avec les journaux dont l’un des copropriétaires majoritaires fait aussi partie de la minorité de blocage, comme dans le cas de Pierre Bergé au sein de la SA qui rassemble le [groupe Le Monde](#), par exemple.

A noter que chacune des tranches de 2’000 abonnés supplémentaires à *Republik* correspond à une augmentation des effectifs de journalistes et de leurs prestations (nombre d’articles, d’enquêtes et aussi

de recherches approfondies à 60’000 francs la pièce). Par leur versement, les futurs lecteurs, en grande majorité des agglomérations de Zurich, Bâle et Berne, savent qu’ils enrichissent le contenu de leur magazine à venir.

*Republik* devrait atteindre le seuil de rentabilité au bout de cinq ans. Un lustre qui aura exigé un investissement total de l’ordre de sept millions de francs.

## Le désir d’une autre presse

Le succès rencontré par l’appel de fonds lancé par *Republik* correspond d’abord à une aspiration de la part des lecteurs potentiels. Constantin Seibt, 51 ans, et Christof Moser, 38 ans, les [deux journalistes](#) venus de la presse écrite qui ont imaginé la formule, ont parfaitement su exploiter les circonstances qui suscitent la méfiance à l’égard de l’information diffusée par les médias. Il suffit de penser aux effets ravageurs de l’élection-surprise de Donald Trump, du processus accéléré de concentration dans l’industrie de la presse, de l’accumulation de données permettant de devancer les désirs de l’internaute.

Autant de facteurs encourageant l’aspiration à une information plus crédible aux yeux des lecteurs – en ligne

comme sur papier – qui se sentent davantage vendus aux annonceurs que destinataires de contenus originaux. D'où le contentement de pouvoir se défendre [en commun](#), l'envie de participer ensemble à la création d'une offre alternative, bref de sacrifier au goût d'une aventure qui s'annonce bien.

De gauche à droite, les journaux existants soulignent tous, partagés entre une pointe de jalousie et la dénonciation d'un marketing opportuniste, combien le désir d'une autre presse pourrait d'abord être dans l'air du temps. Ainsi, la [Wochezeitung](#) soupçonne Moser et Seibt d'utiliser l'histoire en évoquant jusque

dans leur titre les temps de la République instaurant la liberté de la presse, et de le faire «*sans rien perdre de leur flair pour les préoccupations actuelles*». De son côté, la [NZZ am Sonntag](#) relève qu'il existe encore de grandes maisons d'édition qui misent sur la qualité journalistique (suivez son regard) et que, de toute manière, la part des recettes publicitaires des journaux tend à diminuer, au point que le lancement d'un magazine en ligne exempt de publicité n'a «*rien d'un acte héroïque*».

Ces deux hebdomadaires tombent pourtant d'accord sur un point: ils souhaitent l'un et

l'autre bon vent à ce magazine *Republik* tant attendu.

Pour notre part, nous nous réjouissons ouvertement de ce projet, parent dûment promu d'un [Infosperber](#) que nous apprécions tout spécialement. Le sens des proportions nous interdit de comparer *Domaine Public* à ces deux grands frères alémaniques, animés exclusivement par des professionnels, bénévoles dans le cas d'*Infosperber*. Nous reviendrons sur les initiatives comparables prises par d'autres journalistes pour prendre une part du marché, modeste et de surcroît hétérogène, de la presse en ligne en Suisse romande.

## Concurrence sur rails

Comment concilier une émulation stimulante entre exploitants avec un réseau intégré dans l'intérêt public

Michel Béguelin - 16 mai 2017 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/31517>



Le renouvellement de la concession accordée par la Confédération aux CFF pour le trafic des grandes lignes échoit au changement d'horaire de décembre 2017, avec un délai au 9 septembre pour présenter une demande.

Jusqu'à présent cette procédure était de pure forme, puisque les CFF exploitent en exclusivité le [réseau national](#) comprenant les trains Inter- et Eurocity, Interregio (IR) et certains RegioExpress, en vertu d'une concession octroyée en 1999, renouvelée pour dix ans en 2007 et adaptée en fonction des différents aménagements ferroviaires (Rail 2000, tunnels de base du Lötschberg et du Saint-Gothard).

Or, cette année, une grande nouveauté est annoncée: la [société anonyme](#) Bern-Lötschberg-Simplon (BLS), dont le canton de Berne et la Confédération sont les principaux actionnaires, s'est mise sur les rangs pour obtenir une concession sur les axes Zurich-Bern-Interlaken et Bâle-Berne-Lötschberg-Simplon-Domodossola ainsi que pour la ligne interrégionale Berne-

Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, entre autres.

Les trois cas illustrent l'éventail des formes de collaboration et de concurrence possibles entre entreprises ferroviaires.

### Des délais trop courts

L'Office fédéral des transports (OFT) est à la manœuvre. Il a élaboré un [guide](#) de 23 pages fixant des «*Principes relatifs au trafic grandes lignes*». Comme le réseau supporte aussi une part importante de trafic régional et d'agglomération, les cantons sont évidemment concernés. Les offices cantonaux des transports ont eu jusqu'au 15 avril pour participer à une «*consultation informelle*».

Pour obtenir une concession du trafic grandes lignes, il faut satisfaire à des conditions-cadres aussi claires que contraignantes: horaire cadencé, structure tarifaire, taux d'autofinancement, faisabilité au niveau de l'exploitation et stratégie 2025 d'utilisation du réseau.

Dès lors, la marge de manœuvre pour une réelle mise en concurrence telle qu'elle est précisée par l'[ordonnance sur le trafic des voyageurs](#) paraît bien étroite. *A priori*, la collaboration entre sociétés d'exploitation constitue un mode de fonctionnement plus conforme à la tradition helvétique. C'était probablement la conviction de l'OFT au début du processus, à l'automne dernier, au moment où il a invité à un tour de table les trois prestataires principaux sur le marché du transport ferroviaire, soit, en plus des CFF et du BLS, la compagnie SOB, active en Suisse orientale et intéressée par la ligne de faite du Gothard. Les discussions se sont poursuivies jusqu'en février dernier, date de leur rupture. Le chacun pour soi, une première en Suisse. Depuis lors, les cantons ont été consultés et l'OFT se borne à observer la partie.

Le BLS prépare son dossier d'entente avec les autorités cantonales concernées. Il comporte trois volets principaux: interrégional, grandes lignes et transalpin.

### L'exemple neuchâtelois et la nécessité suisse

Le BLS exploite déjà la ligne (Berne)-Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds depuis un an et demi, visiblement avec davantage de succès que les CFF: «*La fréquentation est bonne et la demande est en hausse.*» Actuellement, le BLS investit, d'entente avec les partenaires régionaux, dans le développement touristique des Montagnes neuchâteloises, dénommées *Bijouland* pour l'occasion — par opposition à *Heimatland* qui désigne les environs de Berne, l'Emmental et autres régions garnies de géraniums. Sur une ligne au tracé de 1860, dont l'infrastructure et les tunnels arrivent à leur limite, cette renaissance est à saluer. Elle est typique du «*style BLS*», toujours proche des sensibilités régionales.

Mais cette heureuse évolution risque de se briser, à court terme, sur un choix crucial. Il s'agira de procéder soit au renouvellement complet de la ligne, impliquant plusieurs années de travaux estimés entre 450 et 700 millions de francs selon les variantes, soit à son remplacement par un tunnel direct mettant le Haut du canton à 14 minutes du Bas, pour un chantier à 850 millions de francs mais sans perturbations pour les usagers.

De son côté, l'OFT souhaite faire de cette liaison directe une ligne test permettant d'introduire l'automatisation au moins partielle de la conduite des trains ([DP 2160](#)). C'est à l'évidence la solution d'avenir à moyen terme, qu'il faut donc impérativement préserver. Une perspective que le BLS se doit de soutenir et de prendre en compte, au lieu de les compromettre par ses propres projets.

Le BLS vise aussi la liaison Zurich-Aéroport - Berne/Interlaken/Brigue. Si cette intention devenait réalité, la cohérence et l'efficacité de l'axe essentiel du Plateau se trouveraient remises en cause. Or la force du système suisse réside précisément dans son intégration, gage d'une qualité égale pour tous. Toutes les améliorations, quelles que soient les sources, y compris celles venant du BLS, doivent bénéficier à l'ensemble du réseau. Et non pas seulement à

certaines liaisons passant par Berne, siège de la SA BLS.

## **Rentabilité différenciée et concurrence limitée**

Les lecteurs de DP savent que les coûts d'exploitation de l'axe du Gothard sont sensiblement plus élevés que ceux du Lötschberg (DP [2135](#), [2149](#), [2150](#)). En particulier, l'onéreux maintien de l'exploitation sur la longue ligne de façade - pour une moyenne de 500 voyageurs/jour - et les coûts engendrés par la résistance de l'air dans le nouveau tunnel de base de 57 kilomètres au gabarit plus étroit, engendrent de gros surcoûts d'exploitation. Selon les CFF eux-mêmes, ils sont estimés à 110 millions par an - dont 50 millions pour la seule ligne de façade.

Inversement, comme en témoigne la carte ci-dessus, l'exploitation de l'axe du Lötschberg est plus rentable, grâce à des conditions particulières et favorables — à commencer par l'absence de toute concurrence routière. En bonne logique d'entreprise, le BLS veut exploiter seul «*sa ligne*». Il n'existe aucune raison pour que la compagnie contribue à couvrir, sous une forme ou une autre, les lacunes d'exploitation du Gothard. Le BLS souffre déjà bien assez des insuffisances d'infrastructure au sud du tunnel du Simplon dont les corrections, expressément voulues par le Parlement à hauteur de 50 millions de francs, continueront de se faire attendre pendant des années.

Les deux transversales alpines du Gothard et du Lötschberg sont depuis toujours en concurrence plus ou moins larvée. Le «*petit*» BLS s'en est accommodé en soignant toujours au mieux «*sa*» clientèle et en développant des trouvailles techniques, en matière de traction par exemple, dont les CFF ont finalement bénéficié.

Il n'empêche: des cas de dérapage de la concurrence sont aussi survenus, par exemple lorsque les CFF, au début des années 2000, refusaient d'accrocher les locomotives BLS aux trains en transit de Vallorbe à Domodossola, obligeant cette compagnie à envoyer (en taxi depuis Neuchâtel) un agent de la manœuvre pour effectuer cet accrochage...

Le rôle d'aiguillon tenu par le BLS face aux CFF présente un bilan très positif pour la collectivité. Dans la situation actuelle de l'axe du Gothard, en rodage long et pénible pour plusieurs années encore, l'exemple d'efficacité de la gestion BLS du Lötschberg-Simplon sert au mieux le transit nord-sud et, par conséquent, l'ensemble du réseau national.

## **Choisir dans l'urgence?**

Compte tenu des enjeux, l'OFT a fixé des délais beaucoup trop courts. Il semble en être bien conscient: dans sa présentation devant le comité d'Ouestrail le 16 mars à Neuchâtel, Anna Barbara Remund, sous-directrice responsable de la division Infrastructure de l'OFT, a tenu à préciser que, le cas échéant, «*un changement d'exploitant se ferait progressivement au cours des prochaines années*». Il faut effectivement prévoir une telle transition pour que le [débat politique](#) puisse se dérouler ouvertement et non pas à la sauvette, aussi bien au niveau des cantons qu'à celui de la Confédération.

L'OFT n'a plus le temps d'observer et doit désormais jouer pleinement son rôle d'acteur disposant des pouvoirs appropriés pour apporter une double garantie. D'une part, il faut veiller à ce que les entreprises travaillent en toutes circonstances au bénéfice du système intégré national. Et, d'autre part, il incombe à l'OFT de prévenir la destruction de ce système par la concurrence des bus.



# On manque d'ingénieurs

A trop se focaliser sur le système dual, la politique suisse de formation entretient la pénurie dans des professions d'avenir

Lucien Erard - 17 mai 2017 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/31521>

La Suisse manque cruellement d'ingénieurs, plus encore que d'informaticiens, de cadres, de personnel de santé. Ce cri d'alarme d'economiesuisse s'appuie sur une [étude](#) du Seco qui évalue le manque de personnel dans les différentes professions.

La pénurie se fait sentir là où l'on exige des qualifications particulièrement élevées, où le chômage est inférieur à la moyenne, où l'on recrute à l'étranger le personnel que l'on ne trouve pas chez nous, où le nombre de places vacantes est important, là où enfin l'emploi augmente rapidement.

Selon [economiesuisse](#), il va manquer à terme 50'000 ingénieurs. D'abord, on n'en forme pas assez. En outre, les employeurs, qui ont des besoins très spécifiques, se refusent souvent à recruter du personnel qui n'y répond pas exactement et dont il leur faudrait compléter la formation. L'enquête menée auprès des ingénieurs membres de [Swiss Engineering UTS](#) le confirme. Les salaires et le manque de perspectives de carrière jouent aussi un rôle. Mais c'est d'abord le manque d'ingénieurs suisses qui explique la difficulté d'en recruter et de les conserver.

Il faut donc former davantage d'ingénieurs, en commençant

par motiver les jeunes gens et les jeunes filles pour ce métier. Il faut aussi améliorer l'enseignement des «MINT» - mathématiques, informatique, sciences naturelles et techniques. Il faut enfin offrir aux ingénieurs suisses la possibilité de faire une véritable carrière pour qu'ils restent dans leur profession. Plus d'un tiers des ingénieurs changent d'orientation au cours de leur vie.

Mais ni l'étude d'economiesuisse, ni les [commentaires de la presse](#) n'abordent les priorités de nos politiques de formation. Il est naturellement réjouissant d'entendre notre ministre de la science et de la recherche, mais aussi ses partenaires étrangers, vanter notre système dual, où les élèves se forment en entreprise, souvent dès leur 15e année. Ils suivent encore des cours et pourront, plus tard, développer de nouvelles qualifications dans une haute école.

Reste que les professions où l'on manque de personnel diplômé - ingénieurs mais aussi informaticiens et personnel de santé - leur seront fermées, ou en tout cas difficiles d'accès.

[A défendre à tout prix le système dual](#), on va jusqu'à éliminer, par ce qui ressemble à un véritable *numerus*

*clausus*, des élèves qui pourraient parfaitement poursuivre un cursus scolaire. On leur ferme ainsi l'accès à des métiers où l'on manque de personnel et où l'on doit faire appel à des étrangers.

Beaucoup de nos enfants - garçons et filles - rêvent de ces professions fascinantes, bien payées et où l'on ne connaît pas le chômage: médecins, professeurs, chercheurs, infirmières, ingénieurs, juristes, cadres administratifs. Ce sont ceux qui nous manquent. Ceux qui entre 10 et 15 ans ont vu les portes de ces professions se fermer parce que l'école ne leur avait pas apporté la formation nécessaire. Or c'est à ce niveau qu'il faudrait investir. C'est justement ce que prévoit le président Macron qui veut réduire les effectifs des classes dans les quartiers défavorisés.

Que la Suisse, l'un des pays les plus riches du monde, en soit à économiser sur la formation de ses enfants et à recruter à l'étranger les cadres dont elle a besoin devrait nous faire réfléchir. Voir les professions les plus enviables largement offertes à des immigrés pourrait bien expliquer le rejet, toujours plus marqué, de la libre circulation des travailleurs.

Le monde politique a beau jeu

de faire comprendre qu'on ne peut se passer de main-d'œuvre étrangère. Ceux que le

système scolaire a empêchés de choisir leur métier, les mères que le manque d'aide empêche d'exercer l'une de ces

professions, n'acceptent plus les yeux fermés l'afflux d'étrangers.

## La Suisse romande face aux régions d'Europe: une mascarade

Quand une opération de marketing invente une région économique romande

Jacques Guyaz - 18 mai 2017 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/31527>

Les classements internationaux sont à la mode. On connaît bien ceux des universités ([DP 2123](#)) qui s'appliquent à des entités comparables et clairement définies. Et le [Crea](#) vient de publier son dixième [rapport](#) sur le produit intérieur brut (PIB) romand pour pouvoir le comparer dans un classement des régions d'Europe dont les médias se sont fait l'écho.

Les données sont extraites des bases de données d'[Eurostat](#) et de l'[Office fédéral de la statistique](#). Bien entendu et comme d'habitude dans ce genre de liste, les «régions suisses» sont en tête, devancées uniquement par Inner-London-West et le Luxembourg.

L'Office fédéral de la statistique a divisé la Suisse en sept grandes régions, dont une région lémanique qui comprend les cantons de Vaud, de Genève et du Valais. Premier problème: le Crea a inventé une région romande regroupant tous les cantons romands. Or il ne s'agit ni d'une entité politique, ni d'une entité linguistique si l'on tient

compte de la Singine et du Haut-Valais, ni d'une entité économique. Il n'existe pas de bassin d'emploi romand, ni d'activité économique comparable entre les différents cantons. Le découpage de l'OFS est sans doute plus pertinent. L'arc lémanique, son bassin versant, la vallée du Rhône, l'aéroport de Genève et les axes de communications ferroviaires et autoroutiers confèrent une certaine logique à la création d'une région statistique avec Genève, Vaud et le Valais.

Second problème: la définition des [régions](#) par Eurostat reste très approximative malgré un louable effort d'harmonisation. La région présentée comme la plus riche d'Europe, Inner-London-West, comme son nom l'indique, comprend essentiellement les quartiers centraux de la capitale britannique du bon côté de la Tamise, avec la City comme pôle d'attraction. Le même classement comprend, au hasard, la Guyane, la Calabre et le Mecklembourg-Poméranie. Une telle liste n'a tout simplement aucun sens.

Nos journaux, jamais en retard d'une petite [pointe ironique](#) vis-à-vis de nos voisins français, soulignent que la région Rhône-Alpes n'a que la moitié du PIB par habitant de la Suisse romande. Si l'on comparait la ville de Lyon et le canton du Jura, le résultat serait différent. Une telle comparaison n'aurait bien sûr aucune valeur. Il en va de même de la totalité de ce classement par région. Bien sûr il existe des zones économiques pauvres ou prospères en Europe, mais elles sont souvent diffuses, malaisées à définir, pas forcément en rapport avec des découpages politiques, ni même avec les frontières nationales.

Les auteurs de l'étude se livrent à un certain nombre de contorsions, en proposant un autre classement tenant compte de la valeur du franc suisse ou de notre niveau des prix, ce qui rejette les régions helvétiques plus bas dans le classement. Mais ces manipulations sont elles aussi quelque peu arbitraires. La valeur du franc reflète aussi en partie la force de l'économie

suisse. Ce n'est pas une donnée extérieure.

Le pot aux roses apparaît vite en examinant les *sponsors* et les signataires de l'étude. Elle a été présentée lors du Forum des 100 le jeudi 11 mai. Le logo de toutes les banques cantonales romandes figure sur

le [communiqué de presse](#) et 7 des 11 signataires sont des collaborateurs et des responsables de communication des banques cantonales.

En partant de prémisses fausses, une unicité supposée

de l'économie romande, et en l'absence d'une définition précise de la notion de région par l'Union européenne, qui ne se réfère qu'à un niveau de population, cette étude n'est rien d'autre qu'une opération de communication promotionnelle, une mascarade sans signification.

Ce magazine est publié par [Domaine Public](#), Lausanne (Suisse). Il est aussi disponible en édition eBook pour Kindle (ou autres liseuses) et applications pour tablette, 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

### **Vive le «Republik»!**

<https://www.republik.ch/manifest>

<https://tink.ch/2017/05/ein-crowdfunding-das-alle-rekorde-bricht/?l=de>

<http://www.sdllemonde.fr/le-groupe-le-monde>

<https://www.republik.ch/crew>

<http://www.tagesanzeiger.ch/zuerich/stadt/die-republik-ist-gegruendet/story/21597727>

<http://www.woz.ch/1718/auf-allen-kanalen/werber-des-jahres>

<https://nzzas.nzz.ch/notizen/medienkritik-rebellen-republik-und-ihre-werbeluege-ld.1289395>

<http://www.infosperber.ch/Home>

### **Concurrence sur rails**

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/l-oft/taches-de-l-office/financement/financement-du-traffic/financement-du-transport-des-voyageurs/financement-du-traffic-grandes-lignes.html>

<https://www.bls.ch/fr/unternehmen/ueber-uns/aktionaere>

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/actualites/consultations/consultations-terminees/informelle-konsultation-zur-wegleitung-grundsaeetze-fuer-den-fern.html>

<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20091712/index.html>

<https://www.domainepublic.ch/articles/31315>

<https://www.domainepublic.ch/articles/29915>

<https://www.domainepublic.ch/articles/30800>



<https://www.domainepublic.ch/articles/30840>

<https://www.nzz.ch/meinung/wettbewerb-auf-dem-eisenbahnnetz-nicht-durch-die-hintertuer-ld.154050>

### **On manque d'ingénieurs**

[https://www.seco.admin.ch/seco/de/home/Publikationen\\_Dienstleistungen/Publikationen\\_und\\_Formulare/Arbeit/Arbeitsmarkt/Informationen\\_Arbeitsmarktforschung/fachkraeftemangel-in-der-schweiz---ein-indikatorensystem-zur-beu.html](https://www.seco.admin.ch/seco/de/home/Publikationen_Dienstleistungen/Publikationen_und_Formulare/Arbeit/Arbeitsmarkt/Informationen_Arbeitsmarktforschung/fachkraeftemangel-in-der-schweiz---ein-indikatorensystem-zur-beu.html)

[https://www.economiesuisse.ch/sites/default/files/articles/downloads/dp05\\_Ingenieurmangel\\_FR.pdf](https://www.economiesuisse.ch/sites/default/files/articles/downloads/dp05_Ingenieurmangel_FR.pdf)

<http://swissengineering.ch/index.php?lang=fr>

[https://www.nzz.ch/wirtschaft/fachkraeftemangel-weshalb-der-schweiz-die-ingenieure-fehlen-ld.1291574?mkcid=nled&mktcval=107\\_2017-5-8](https://www.nzz.ch/wirtschaft/fachkraeftemangel-weshalb-der-schweiz-die-ingenieure-fehlen-ld.1291574?mkcid=nled&mktcval=107_2017-5-8)

<https://www.domainepublic.ch/articles/28431>

### **La Suisse romande face aux régions d'Europe: une mascarade**

<https://www.domainepublic.ch/articles/29346>

<http://www.unil.ch/crea/home/news.html?showActu=1494406926398&showFrom=1>

<https://repopub.unil.ch/newsunil/document/1494406926398.D1494407688845>

<http://ec.europa.eu/eurostat/fr/home>

<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home.html>

<http://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/overview>

<http://www.24heures.ch/economie/suisse-romande-pole-prosperite-europe/story/19029463>

<https://repopub.unil.ch/newsunil/document/1494406926398.D1494407615363>