

DP

# DOMAINE PUBLIC

**Analyses, commentaires et informations sur l'actualité suisse**

Un point de vue de gauche, réformiste et indépendant

*En continu, avec liens et commentaires, sur [domainepublic.ch](http://domainepublic.ch)*

DP2091

Edition du  
07 septembre 2015

DANS CE NUMÉRO

---

**Asile: l'heure n'est pas aux renvois** (Albert Tille)

Quand l'actualité brûlante s'invite dans le processus législatif

**Le «Tax Freedom Day», un indicateur trompeur** (Jean-Daniel Delley)

Voir dans le calendrier un jour de la libération fiscale est la manifestation d'un individualisme socialement destructeur

**La tarification de la mobilité ne permet pas de maîtriser ses coûts, qui explosent** (Michel Rey)

Des mesures techniques ne pourront pas se substituer à un débat politique sur la mobilité

**La surévaluation «extrême» du franc** (Jean-Pierre Ghelfi)

Les entreprises annoncent le pire... qui se fait toujours attendre

# Asile: l'heure n'est pas aux renvois

Quand l'actualité brûlante s'invite dans le processus législatif

Albert Tille - 07 septembre 2015 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/28012>

L'Europe est choquée par les drames de l'asile à ses frontières, par les exilés naufragés ou étouffés dans le camion des passeurs. C'est dans cette émotion populaire que la présidente de la Confédération Simonetta Sommaruga recevait, jeudi 3 septembre à Berne, Angela Merkel et partageait avec la chancelière allemande une vision commune et ouverte sur l'asile.

Le système de Dublin, qui entend traiter les demandes d'asile dans le premier pays d'accueil européen, ne fonctionne pas. Il faut répartir équitablement les requérants en Europe. Angela Merkel vient d'annoncer que son pays gardera chez lui les exilés syriens. La France s'allie à l'Allemagne pour revoir le droit d'asile européen. En avril dernier, Simonetta Sommaruga soutenait déjà devant les ministres européens l'introduction de quotas ([DP 2077](#)).

Coïncidence de l'agenda, la cheffe du département de justice et police défend la révision de la loi sur l'asile ce mercredi 9 septembre au Conseil national. Elle en avait jeté les bases il y a tantôt cinq ans ([DP 1912](#)). Les réformes législatives avancent prudemment et ne suivent pas les aléas de l'actualité. La réforme Sommaruga entend

accélérer les procédures pour que les requérants incertains de leur sort ne soient pas renvoyés après des années de présence en Suisse. Pour forcer le trait, disons que les parlementaires devront débattre mercredi de l'accélération des renvois au moment même où notre présidente dit qu'il ne faut pas réexpédier les requérants dans le premier pays d'accueil européen déjà surchargé.

Faudrait-il donc refuser d'entrer en matière sur un projet dépassé par les événements? Certainement pas. Le tri reste indispensable entre les émigrés économiques et les victimes de la guerre ou de la répression, qui ont droit à l'asile. Le régime actuel qui disperse les requérants dans les cantons en pleine procédure est inefficace. Il doit être réformé.

Mais, selon l'Office fédéral des migrations, la moitié des requérants sont des «cas Dublin». Et comment dans la situation actuelle peut-on se hâter, comme prévu dans le projet, de renvoyer dans les 140 jours, tous ces «Dublin» en Italie et en Grèce, ou dans la Hongrie de Viktor Orbán? Il y a donc un malaise. Celui-là même qu'avaient ressenti Robert Cramer, Luc Recordon et Liliane Maury Pasquier en s'abstenant d'accepter la

réforme à l'issue du débat, cet été, au Conseil des Etats ([DP 2086](#)).

Le Conseil national devrait se rallier aux décisions du Conseil des Etats qui reprend l'essentiel du projet Sommaruga en le renforçant quelque peu. C'est ce que laissent prévoir les travaux de sa [commission](#). Ainsi, les parlementaires entendent pénaliser financièrement les cantons qui traînent dans leur tâche de renvoi, y compris dans un pays européen de premier accueil.

On pourrait espérer que le plénum du National biffe cet amendement hors saison. On pourrait aussi rêver au succès d'une proposition de minorité (Amarelle, van Singer, etc.) analogue à celle faite par le conseiller aux Etats Recordon en juin passé: permettre de déposer une demande d'asile dans une ambassade ou un lieu proche des conflits pour éviter au requérant le racket des passeurs, le risque de noyade ou d'asphyxie et pour parvenir en lieu sûr.

Où on pourrait imaginer le dépôt d'une motion imposant au Conseil fédéral de surseoir à toute décision de renvoi en Europe dans l'attente d'une refonte de l'accord de Dublin réclamée avec insistance le président de la Commission Jean-Claude Juncker.

# Le «Tax Freedom Day», un indicateur trompeur

Voir dans le calendrier un jour de la libération fiscale est la manifestation d'un individualisme socialement destructeur

Jean-Daniel Delley - 01 septembre 2015 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/27990>

Les indicateurs chiffrés sont censés nous fournir une information utile et facilement compréhensible. Or trop souvent ils travestissent la réalité et obéissent à des objectifs idéologiques. Ainsi du *Tax Freedom Day*, en français le jour de la libération fiscale.

Imaginé dans les années 1970 par une fondation américaine, la [Tax Foundation](#), cet indicateur révèle le jour de l'année à partir duquel le contribuable moyen est libéré des prélèvements obligatoires (impôts, taxes et cotisations). Il doit permettre de comparer la charge fiscale des personnes physiques selon leur domicile.

Cette fondation fut créée par des représentants de grandes entreprises américaines, elle aujourd'hui encore dirigée par des entrepreneurs et financée par ces entreprises. On ne s'étonne pas de trouver parmi les donateurs d'une institution qui prône ouvertement le moins-disant fiscal les très réactionnaires [frères Koch](#), proches du Tea Party et contempteurs inlassables de l'Etat.

Hans-Rudolf Merz fit de cet

indicateur une [information officielle](#) diffusée chaque année par le département fédéral des finances, mais en «*oubliant*» de compter les cotisations et primes des assurances privées obligatoires, de manière à améliorer la position de la Suisse dans le classement international. Eveline Widmer-Schlumpf y renonça lorsqu'elle prit les rênes du département. Ce qui n'empêche pas l'indicateur de perdurer. Ainsi la dernière livraison a inspiré ce titre accrocheur et trompeur au [Tages-Anzeiger](#): «*Chacun travaille la moitié de l'année pour l'Etat*».

Trompeur tout d'abord parce que le contribuable moyen n'existe pas. La charge fiscale varie fortement selon le domicile et la situation financière. Trompeur surtout parce que cet indicateur subodore que les impôts et taxes nourrissent les caisses publiques au détriment du porte-monnaie du contribuable. Il contribue à asseoir l'[image d'enfer fiscal](#) que les partisans du moins d'Etat s'efforcent d'instiller dans les esprits.

Aussitôt publié, l'indicateur a suscité la rogne des [Jeunes](#)

[UDC](#) qui revendiquent une baisse généralisée des impôts et des taxes.

Cette approche réductrice - l'impôt payé est un revenu perdu - fait fi des prestations publiques nécessaires à l'acquisition du revenu des personnes: de la formation à la santé, en passant par les infrastructures, la sécurité et la justice notamment. Elle fait l'impasse sur la solidarité et la culture qui constituent pourtant des éléments indispensables à une société civilisée. Les calculs d'épicier qui président à l'élaboration de cet indicateur ignorent allègrement toutes ces tâches de l'Etat, conditions nécessaires tout à la fois à la vie sociale et économique.

Quant aux comparaisons internationales, elles sont vides de sens si l'on ne met pas en regard les dépenses publiques et la qualité de vie de celles et ceux qui les financent. Autant l'évaluation permanente de l'efficacité et de l'efficience de l'action publique se justifie, autant la diffusion de tels indicateurs ne sert que la cause d'un individualisme socialement destructeur.

# La tarification de la mobilité ne permet pas de maîtriser ses coûts, qui explosent

Des mesures techniques ne pourront pas se substituer à un débat politique sur la mobilité

Michel Rey - 03 septembre 2015 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/27998>

La maîtrise des coûts de la mobilité exige un débat politique sur la mobilité elle-même, à partir d'une vision sur ses finalités dans notre société. Ce débat fait défaut.

En mai 2015, le Conseil fédéral a lancé une procédure de consultation sur son [Rapport stratégique sur la tarification de la mobilité](#). Les prises de position sont attendues pour la mi-septembre.

La tarification de la mobilité repose sur le principe du *Pay as you use*. Quiconque consomme des prestations de mobilité doit être incité à se soucier des coûts. L'objectif n'est pas de rendre la mobilité plus chère, mais d'en modifier le mode de financement. La tarification remplacera (progressivement) les impôts indirects, taxes et redevances actuelles. Fini la vignette, l'abonnement général CFF, l'impôt sur le carburant. La personne qui se déplace beaucoup paie davantage, conformément au principe de l'utilisateur payeur.

La tarification doit s'appliquer aux deux modes de transport, la route et le rail, et sur l'ensemble du territoire national. Elle vise à utiliser plus efficacement les capacités routières et ferroviaires existantes et réduire les pics

d'affluence et les bouchons. Le rapport fédéral propose divers modèles de tarification, qui intègrent d'une part les autoroutes, les routes cantonales ainsi que les routes traversant les agglomérations et, d'autre part, les transports publics ferroviaires et routiers.

Selon le département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Detec), la tarification de la mobilité présente plusieurs avantages. En coordonnant les tarifs d'accès aux différentes infrastructures de transports, il devient plus facile de tirer profit des synergies entre la route et le rail. Il est possible de prendre en compte la qualité des infrastructures ferroviaires (le prix du billet du chemin de fer sera plus élevé entre deux grandes agglomérations que sur une ligne régionale), mais aussi routières. Des tarifs différenciés sont possibles selon les heures d'utilisation du mode de transport. On peut intégrer des critères de politique régionale ou d'environnement pour définir les tarifs d'utilisation.

Les partisans de la tarification affirment que sa mise en œuvre est facilitée avec les nouvelles technologies télématiques et informatiques (puce

électronique, GPS, etc.).

Lors de l'annonce de la mise en consultation du rapport, les premiers avis étaient contrastés.

Pour Avenir Suisse, qui défend la tarification de la mobilité, les transports sont de fait massivement subventionnés. Du coup, les usagers n'en paient pas les coûts effectifs, ce qui entraîne une consommation excessive de la mobilité. En appliquant les mécanismes du marché dans le secteur des transports, il sera possible de mieux les réguler.

Les [écologistes](#) sont plutôt favorables à la tarification de la mobilité, moyennant des mesures sociales de correction des inégalités. Elle doit permettre d'établir la vérité des coûts réels des transports, en prenant en compte les nuisances et la pollution engendrées par le trafic routier.

Du côté du lobby routier (TCS), l'appréciation est plutôt négative, *«la hausse de la population impose d'abord de revoir à la hausse les infrastructures routières, pas de rationner leur utilisation»*.

Au terme de la consultation, on peut s'attendre à des avis mitigés et contradictoires.

## Les obstacles à la mise en œuvre de la tarification

Pour le Detec, la mise en œuvre de la tarification soulève beaucoup d'interrogations qui doivent encore être clarifiées. Il y a les aspects politiques et juridiques, à commencer par la suppression de l'interdiction de la perception de redevance pour l'utilisation des routes, inscrite dans la Constitution fédérale. Il faut aussi prévoir toute une série de dispositions: la compatibilité avec les systèmes étrangers, les modalités de prélèvement de la redevance, le partage des compétences entre la Confédération et les cantons, les liens avec la planification des transports et l'aménagement du territoire ainsi que le montant des tarifs, sans oublier la protection des données personnelles.

De véritables travaux d'Hercule pour des résultats aléatoires. La complexité de ces questions fait douter d'une mise en application possible et rapide de la tarification.

Nous avons abordé à plusieurs reprises (DP [1899](#), [1930](#), [1942](#), [2000](#) et [2013](#)) la problématique des coûts et des modalités des transports. Les potentialités comme les ambiguïtés de la tarification de la mobilité y sont relevées, notamment dans sa mise en œuvre.

Petit exercice pratique à partir de deux cas de figure pour fixer le prix du kilomètre parcouru par la route ou le rail: dans la région lémanique entre Lausanne et Genève et dans le

canton du Jura entre Porrentruy et Delémont. Deux régions dotées d'une liaison autoroutière et ferroviaire. Le tarif ferroviaire sera-t-il plus élevé dans la région lémanique que dans le Jura, compte tenu de la qualité et de la fréquence des liaisons? Les bouchons sont fréquents sur l'autoroute Lausanne - Genève, mais absents sur l'autoroute jurassienne: quelles conséquences sur le prix du kilomètre? J'évite les bouchons, je paie moins cher! Un prix différencié selon que vous êtes pendulaire, frontalier ou touriste? Quel est le prix à prévoir pour une utilisation optimum du rail et de l'autoroute?

Selon le professeur [Mathias Finger](#), de l'EPFL, il n'y a pas vraiment d'alternatives à la tarification de la mobilité. Le trafic va continuer à augmenter. Le financement des infrastructures, par contre, stagne - ou tend à diminuer. Il faut donc inéluctablement aller vers un autre mode de tarification de l'utilisation des infrastructures de transport, rail et route.

### La mobilité implique des décisions politiques

Le rapport fédéral s'intéresse aux questions concernant: quel système? qui paiera? où percevoir la redevance et à quel moment? comment compenser le montant perçu? Essentiellement des questions techniques. Mais il laisse en suspens la question politique centrale: qui fixe le prix du kilomètre parcouru par la route

ou par le rail dans la région lémanique et dans le Jura?

Les défenseurs de la tarification sont convaincus de son efficacité pour maîtriser l'explosion de la mobilité, grâce à la vérité des coûts. Ils oublient que ces coûts seront toujours définis politiquement. Et que l'on ne peut réduire la gestion de la mobilité à des questions de kilomètres parcourus et de temps de déplacement.

La mobilité est à la fois un choix et une contrainte. Le pendulaire a-t-il le choix du moment de son déplacement? Le prix de la mobilité ne peut être la finalité - ce n'est qu'un moyen - d'une politique des transports. Celle-ci doit être conçue en fonction d'une vision de développement territorial de la Suisse, vision qui fait défaut sous l'angle de la mobilité. Parce qu'en Suisse, on continue à penser qu'il est possible de financer partout l'expansion des infrastructures et des prestations de transports pour répondre à l'explosion de la demande de mobilité.

Une publication récente ([Mobilité et transports, statistique de poche de l'OFS 2015](#)) fournit de nombreuses données au sujet de cette explosion. On y apprend qu'en 2010, la distance totale parcourue en Suisse et à l'étranger par une personne domiciliée dans notre pays était en moyenne de 20'500 kilomètres, ce qui correspond à peu près à un demi-tour du monde.

L'agenda politique de la Confédération comprend plusieurs votations concernant les transports: [deuxième tunnel du Gothard](#), initiative «*Pour un financement équitable des transports*», dite [Vache à lait](#), financement du Fonds pour le trafic d'agglomération et les

routes nationales ([Forta](#)). Autant d'occasions d'aborder la thématique de la mobilité. Mais le débat va se focaliser sur les coûts et sur leur financement, qui restera toujours à la charge du contribuable (via l'impôt et les taxes) et de l'utilisateur (frais

de transport à sa charge).

Le débat sur la tarification de la mobilité sera renvoyé aux calendes grecques. Comme celui sur le sens et les finalités de la mobilité dans notre société. Or cette mobilité continue d'exploser en Suisse.

## La surévaluation «extrême» du franc

Les entreprises annoncent le pire... qui se fait toujours attendre

Jean-Pierre Ghelfi - 05 septembre 2015 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/28007>

Le mois dernier, l'agence Bloomberg annonçait un recul du produit intérieur brut (PIB) au cours du deuxième trimestre de l'année, en se fondant sur les avis des «*experts*» qu'elle avait interrogés.

Sur cette base, la plupart des médias, privés et publics, enchaînaient, sans recours au conditionnel, pour annoncer que la hausse du PIB serait en fait une baisse. Le recul était donc acquis, comme sa cause, qui ne faisait pas un pli: le «*franc fort*», évidemment.

Mais pas de chance. Le Secrétariat d'Etat à l'économie (Seco) a [annoncé](#) que le PIB, d'un trimestre à l'autre, avait augmenté de 0,2%. La hausse, sur une année, atteignait même 1,2%. Ces pourcentages ne sont sans doute pas géniaux par rapport à d'autres périodes de notre histoire. Toutefois, dans le contexte international actuel, et avec un franc fort, ce n'est pas si mal.

C'est même si bien que les médias, au lieu de se poser des questions sur le pourquoi du comment, ont plutôt choisi de dire que ce résultat ne pouvait être que sinon le fruit du hasard, du moins de circonstances momentanées, et que cette tendance ne pourrait pas durer: l'entrée en récession, définie comme deux trimestres consécutifs de recul du PIB, n'était que partie remise.

*Le Temps* du 29 août écrivait: «*Personne ne met sa main au feu que la Suisse ne connaîtra pas, à court ou à moyen terme, un nouveau trimestre de croissance négative*». Forcément qu'à «*moyen terme*» l'économie suisse, comme n'importe quelle autre, finira par enregistrer un nouveau trimestre de croissance négative - ce qui ne serait pas encore une entrée en récession puisqu'il faut deux trimestres consécutifs...

Ceci dit, loin de nous l'idée que le franc fort est indolore pour une part significative de l'économie nationale et ne confronte pas de nombreuses entreprises, et donc aussi les personnes qui y travaillent, à des difficultés d'organisation, de production et de vente, tout spécialement pour les sociétés actives sur les marchés étrangers.

Ce n'est toutefois pas suffisant de répéter, comme une sorte de mantra, que la [décision](#) de la Banque nationale suisse (BNS) prise le 15 janvier de supprimer le cours plancher de 1,20 CHF pour un euro est l'origine et la cause de toutes les difficultés commerciales. Ce n'est pas ainsi qu'on fournit des éléments d'analyse qui permettent de comprendre comment fonctionne notre système économique qui, notons-le, paraît «*tourner*» plutôt mieux et a une capacité d'adaptation supérieure à ce que la très large majorité des

commentaires laissait entendre depuis janvier 2015.

Mais il n'y a là rien de nouveau! Des textes aux contenus pratiquement identiques avaient paru entre l'été 2011 et le printemps 2012, lorsque notre monnaie s'était envolée au point d'amener, le 6 septembre 2011, la BNS à prendre la [décision](#) de fixer le cours plancher de 1,20 CHF pour un euro, afin de lutter contre la surévaluation «*extrême*» du franc. Certains des textes parus ces derniers mois peuvent d'ailleurs donner l'impression qu'ils en sont des copiés-collés.

Hans Hess, le président de [Swissmem](#), prévoyait le pire à l'automne 2011 et concédait au

printemps 2012 que le nombre des emplois supprimés serait bien moindre qu'annoncé: les «*entreprises ont réagi rapidement et sont plus robustes qu'attendu*». Ce sont les mêmes propos que l'on entend maintenant: les variations attendues des emplois dans les entreprises liées à Swissmen ne dépasseront pas en 2015 les fluctuations habituelles dans la branche.

Mais au fond, n'est-ce pas le même discours qu'on entend non pas seulement depuis quelques mois ou années, mais depuis maintenant une quarantaine d'années? Ose-t-on rappeler que le cours du dollar tournait autour de 4,30 CHF en

1970 et que le cours de cette même monnaie est maintenant inférieur à un franc? Notre monnaie a ainsi été au cours de ces dernières décennies soumise à une pression constante, sinon continue, de réévaluation. Et cela est vrai non seulement par rapport à la monnaie américaine, mais aussi par rapport à toutes les autres monnaies: la livre sterling, le franc français, la lire italienne, le mark allemand, et maintenant l'euro.

L'économie suisse doit être une des seules au monde (?) à avoir été et à être confrontée à une telle évolution. Peut-on en tirer quelques leçons? Nous reviendrons sur cette thématique au cours des prochaines semaines.

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](http://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

### **Asile: l'heure n'est pas aux renvois**

<http://www.domainepublic.ch/articles/27536>

<http://www.domainepublic.ch/articles/17491>

<http://www.domainepublic.ch/articles/27828>

<http://www.parlament.ch/f/mm/2015/Pages/mm-spk-n-2015-08-14.aspx>

### **Le «Tax Freedom Day», un indicateur trompeur**

[https://en.wikipedia.org/wiki/Tax\\_Foundation](https://en.wikipedia.org/wiki/Tax_Foundation)

[https://en.wikipedia.org/wiki/Koch\\_Industries](https://en.wikipedia.org/wiki/Koch_Industries)

[http://www.estv2.admin.ch/f/dokumentation/zahlen\\_fakten/tax\\_freedom\\_day/2011/](http://www.estv2.admin.ch/f/dokumentation/zahlen_fakten/tax_freedom_day/2011/)

<http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Jeder-arbeitet-ein-halbes-Jahr-fuer-den-Staat/story/18770562>

[http://www.letemps.ch/Page/Uuid/dff020d4-e131-11e4-aa18-ff4de01147fa/Comment\\_la\\_Suisse\\_sest\\_transform%C3%A9e\\_en\\_enfer\\_fiscal](http://www.letemps.ch/Page/Uuid/dff020d4-e131-11e4-aa18-ff4de01147fa/Comment_la_Suisse_sest_transform%C3%A9e_en_enfer_fiscal)

[https://books.google.ch/books?id=L\\_9EBAAAQBAJ&pg=PA8&lpq=PA8&dq=eichenberger+enfer+fiscal&source=bl&ots=rKNNQHPWjc&sig=ul1pEu1y7OhJuufjmgO7mCOT22w&hl=fr&sa=X&ved=0CDsQ6AEwBGoVChMI4s2rutbJxwIVircUCh1kFQLR#v=onepage&q=eichenberger%20enfer%20fiscal&f=false](https://books.google.ch/books?id=L_9EBAAAQBAJ&pg=PA8&lpq=PA8&dq=eichenberger+enfer+fiscal&source=bl&ots=rKNNQHPWjc&sig=ul1pEu1y7OhJuufjmgO7mCOT22w&hl=fr&sa=X&ved=0CDsQ6AEwBGoVChMI4s2rutbJxwIVircUCh1kFQLR#v=onepage&q=eichenberger%20enfer%20fiscal&f=false)

<http://jsvp.ch/blog/tax-freedom-day-jsvp-fordert-tiefere-steuern-abgaben-und-gebuehren/>

### **La tarification de la mobilité ne permet pas de maîtriser ses coûts, qui explosent**

[https://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&print\\_style=yes&msg-id=57390](https://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&print_style=yes&msg-id=57390)

<http://www.tdg.ch/suisse/Berne-lance-la-taxe-variable-au-kilometre-pour-tous-/story/18161352>

<http://www.domainepublic.ch/articles/16709>

<http://www.domainepublic.ch/articles/18832>

<http://www.domainepublic.ch/articles/19635>

<http://www.domainepublic.ch/articles/23817>

<http://www.domainepublic.ch/articles/24600>

[http://www.aggloy.ch/fileadmin/user\\_upload/Fichiers/Fichiers\\_PDF\\_Actualite/Coupures\\_de\\_presse/Mobilite/2014.10.25\\_-\\_La\\_revolution\\_des\\_tarifs\\_de\\_la\\_mobilite\\_s\\_est\\_mise\\_en\\_marche.pdf](http://www.aggloy.ch/fileadmin/user_upload/Fichiers/Fichiers_PDF_Actualite/Coupures_de_presse/Mobilite/2014.10.25_-_La_revolution_des_tarifs_de_la_mobilite_s_est_mise_en_marche.pdf)

<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/news/publikationen.html?publicationID=6677>

<http://www.parlament.ch/f/dokumentation/dossiers/gotthard/Pages/gotthard-gesetzestext.aspx>

<https://www.admin.ch/ch/f/pore/vi/vis439.html>

<https://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=724>

### **La surévaluation «extrême» du franc**

<http://www.seco.admin.ch/aktuell/00277/01164/01980/index.html?lang=fr&msg-id=58483>



[http://www.snb.ch/fr/mmr/reference/pre\\_20150115/source/pre\\_20150115.fr.pdf](http://www.snb.ch/fr/mmr/reference/pre_20150115/source/pre_20150115.fr.pdf)

[http://www.snb.ch/fr/mmr/reference/pre\\_20110906/source/pre\\_20110906.fr.pdf](http://www.snb.ch/fr/mmr/reference/pre_20110906/source/pre_20110906.fr.pdf)

<http://www.swissmem.ch/>