

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

DP2220

Edition du
01 octobre 2018

DANS CE NUMÉRO

Crise financière, dix ans après (Jean-Daniel Delley)

Après 2008, vu de Suisse, ce qui a changé et ce qui reste à faire

Europe des transports: un patchwork sur la terre comme au ciel (Michel Béguelin)

Qui osera coordonner le rail et les airs à l'échelle du continent?

L'Islam entre dans les écoles, enfin, et sans faire de bruit (Charlotte Robert)

Après la Nouvelle Histoire des Suisses, celle du monde...

Une exposition éclairante sur l'architecture de «style international» dans les années 1920-1930 (Pierre Jeanneret)

«Habiter la modernité. Villas du style international sur la Riviera vaudoise», Atelier De Grandi à Corseaux, jusqu'au 29 novembre, jeudi à dimanche de 13h30 à 18h

Crise financière, dix ans après

Après 2008, vu de Suisse, ce qui a changé et ce qui reste à faire

Jean-Daniel Delley - 27 septembre 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/33746>

Voici 10 ans, la faillite de la banque Lehman Brothers provoquait un chaos financier planétaire suivi de la plus grave récession depuis les années 1930. Seule l'intervention massive des Etats et des banques centrales permettait d'éviter le pire.

En cause, la déréglementation du système financier justifiée par une foi aveugle dans la capacité d'autorégulation du marché, de faibles taux d'intérêt stimulant l'octroi inconsidéré de crédits et la création de produits douteux – titrisation et amalgames de créances objectivement risquées, pourtant validés par les agences de notation.

Dix ans plus tard, où en est-on? Quelles leçons a-t-on tirées de cette faillite du système financier? Les Etats et les instances internationales ont réagi en imposant aux banques des règles plus strictes, notamment en matière de fonds propres, de liquidités et d'organisation. Ainsi les banques devaient pouvoir affronter de nouveaux soubresauts sans que les pouvoirs publics ne soient dans l'obligation d'intervenir pour sauvegarder l'activité économique.

La Suisse se targue d'être un élève modèle en imposant à ses banques des exigences plus élevées qu'ailleurs. Cette

apparente sévérité ne fait pourtant que traduire l'importance de son secteur financier. Même si les deux grands établissements UBS et Credit Suisse ont réduit leur voilure, ils cumulent encore le tiers des crédits et des dépôts du pays. Au plan international, ils restent leaders dans la gestion de fortune. Entre 2006 et 2017, la somme de leur bilan a diminué de moitié, mais le montant de leurs actifs représente encore pour chacun d'eux 135% du PIB helvétique. En 2017, [la valeur nominale des produits dérivés](#) détenus par Credit Suisse s'élevait à 28'800 milliards de francs, soit 36 fois la somme du bilan et 687 fois ses fonds propres. Plus modeste, UBS plafonnait à 18'500 milliards, soit 20 fois le bilan et 361 fois ses fonds propres.

La manière d'apprécier les risques reste le point faible de la régulation. UBS et Credit Suisse gardent la main sur le calcul des risques auxquels ils sont exposés. En les minimisant, ils peuvent abaisser le niveau de leurs fonds propres et donc augmenter leur rentabilité. Dans son dernier [rapport annuel](#) sur la stabilité financière, la Banque nationale relève que les deux établissements trop grands pour faire faillite «*recentrent progressivement leur*

orientation générale, se consacrant de moins en moins à la réduction de leurs activités et des actifs hérités de la crise financière, et de plus en plus au développement de stratégies de croissance et de nouvelles initiatives commerciales. Les deux établissements cherchent ainsi à accroître de nouveau leur activité et à prendre davantage de risques».

Les grandes banques critiquent le niveau exigé de fonds propres, prétendument trop élevé. Ces exigences affaibliraient leur capacité de prêter et nuiraient donc à l'économie. Pourtant les [analyses empiriques](#) prouvent le contraire: plus les banques disposent de fonds propres importants, plus elles sont actives dans le crédit. Les géants bancaires n'en poursuivent pas moins leurs pressions. On se souvient de l'éventualité d'une [délocalisation](#) évoquée par Sergio Ermotti, le patron d'UBS. En jeu, le niveau de rentabilité au bénéfice des dirigeants comme des actionnaires.

UBS tout comme Credit Suisse sont contrôlés par des groupes internationaux. En définitive, le drapeau suisse profite-t-il d'abord à la Suisse ou aux actionnaires de ce que nous persistons à considérer comme deux fleurons de l'économie

helvétique? La question mérite d'être posée dans un contexte d'instabilité financière majeure

où l'Etat pourrait à nouveau jouer le rôle de dernier recours. Car si la crise paraît surmontée, le système qui ne

l'a pas empêchée demeure en bonne partie inchangé, comme le souligne la [NZZ](#).

Europe des transports: un patchwork sur la terre comme au ciel

Qui osera coordonner le rail et les airs à l'échelle du continent?

Michel Béguelin - 30 septembre 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/33755>

En matière de transports performants, l'Europe perd de plus en plus de terrain par rapport aux autres continents. Un récent [audit](#) de la Cour des comptes européenne sur l'évolution de la grande vitesse ferroviaire porte [en anglais](#) un titre particulièrement éloquent: «*High-speed rail network: not a reality but an ineffective patchwork*».

De leur côté, en plein [boom du transport aérien](#), les compagnies se plaignent des contraintes particulières qu'elles subissent sur [notre continent](#). En l'occurrence, on dénonce les retards du [ciel unique européen](#), ce projet controversé qui devrait mettre fin à «*la fragmentation du ciel*». Les coûts de ce handicap qui sont estimés à quatre milliards d'euros par an.

Le rôle central de la Suisse

L'audit sur la grande vitesse ne porte que sur la moitié du réseau européen, plus précisément sur les quatorze lignes qui travaillent en dessous du seuil de rentabilité, fixé d'autorité à neuf millions

de voyageurs par année. Six pays sont concernés. Par un heureux hasard, nos quatre voisins font partie du lot.

L'audit fournit des données précieuses sur les coûts/avantages de la grande vitesse telle que nous la connaissons par les liaisons franco-suisse Lyria ainsi que par les réseaux allemand, italien et autrichien. Une mention particulière pour le cas de la liaison Munich - Vérone par le nouveau tunnel de base du Brenner, qui se posera dès 2027 en concurrente ou en complément de nos transversales alpines.

La confrontation est déjà décoiffante avec le [tunnel sous la Manche](#), hautement rentable lui, et du coup non concerné par l'audit. Avec le futur troisième membre du club des «*plus grands tunnels du monde*», les comparaisons promettent de belles leçons pour l'Office fédéral des transports et les CFF.

La grande vitesse européenne examinée a peu à voir avec celle pratiquée au Japon ou en

Chine où les trains roulent à 300/350 km/h. Pour le voyageur, c'est la vitesse moyenne sur la totalité d'une liaison qui est déterminante. Sur notre continent, les vitesses moyennes demeurent basses, de l'ordre de 160 km/h.

Quatre raisons à cette différence, à commencer par la fréquence des arrêts: sur les 14 lignes auditées, la distance moyenne entre les arrêts varie entre 41 et 110 km, chaque arrêt rallongeant de 4 à 12 minutes le temps de parcours total. Il y a aussi le mélange très fréquent des trafics voyageurs et marchandises ainsi que l'incorporation plus ou moins importante de tronçons classiques dans l'offre à grande vitesse et, enfin, l'obstacle persistant des frontières. Toutes les liaisons touchant notre pays souffrent plus ou moins fortement de ces contraintes.

Liaisons ferroviaires avec les pays voisins

Les liaisons [avec la France](#), les moins perturbées par le trafic

des marchandises, offrent le meilleur rapport qualité/prix: Paris à trois heures de Bâle, Genève et Delémont; trois et demie de Lausanne; quatre de Zurich, Berne et Neuchâtel.

A noter que l'audit ne dit rien des contributions suisses à l'amélioration du réseau français: le TGV Rhin-Rhône n'est qu'une liaison Dijon-Mulhouse, tandis que les tronçons rectifiés Dole-Vallorbe et Mâcon-Genève ne sont même pas mentionnés. Et pourtant, ces contributions, qui totalisent 300 millions de francs, ont été déterminantes pour la réalisation. Il est vrai qu'elles ont fait l'objet d'un accord passé en 2003 directement entre la France et la Suisse, hors UE donc. Une illustration supplémentaire du *patchwork*.

Avec l'Allemagne, toutes les liaisons dites à grande vitesse passent par Bâle. En Suisse, les trains ICE, aptes à 250-300 km/h, roulent dans l'horaire cadencé des Intercity (IC) indigènes sur les lignes Coire-Zurich et Interlaken-Berne. Sur le sol allemand, la vitesse moyenne est de l'ordre de 150 km/h. La liaison Zurich-Munich est enfin en cours d'amélioration, avec une participation financière suisse. Mais il ne s'agit toujours pas de grande vitesse.

L'Italie a investi pour améliorer les lignes Turin-Milan-Venise et Milan-Rome-Naples. Mais, là aussi, le nombre d'arrêts imposés par la densité de l'habitat provoque une réduction de la vitesse

moyenne.

Vers la Suisse, rien n'est prévu, hormis les actuelles liaisons avec Milan et Venise. Il se peut que dès la mise en service du tunnel de base du Monte Ceneri, en complément au Gothard, une liaison Milan-Zurich-Francfort soit demandée par l'un ou l'autre opérateur italien. Mais, sur le sol suisse, il ne peut s'agir que d'une relation aux performances IC classiques. D'autant que, sur cet axe, le trafic marchandises est prioritaire. Le peuple l'a voulu ainsi et l'Europe l'a admis en son temps avec l'accord de transit.

Côté Autriche, l'audit européen sur la grande vitesse englobe l'axe du Brenner, entre Munich et Vérone. Actuellement en construction, le tunnel de base de 64 km (y compris l'évitement d'Innsbruck) sera mis en service en 2027. On peut prévoir que le trafic des voyageurs y sera plus nettement prioritaire qu'à travers les Alpes suisses. En tout cas, du côté allemand, on s'attend à une baisse du trafic des marchandises sur cet itinéraire.

Cette prévision étonne eu égard aux perspectives contraires annoncées pour le corridor ferroviaire Gênes/La Spezia - Rotterdam qui traverse la Suisse. Car l'Italie investit massivement dans les [infrastructures portuaires et ferroviaires](#), dans la perspective de récupérer dès 2022 le gros du trafic maritime en provenance de Chine. Ceci explique-t-il cela?

Quoi qu'il en soit, la vitesse moyenne des trains voyageurs par la nouvelle ligne du Brenner ne devrait pas dépasser 115 km/h selon l'audit.

A noter qu'actuellement sur la ligne de base du Gothard, entre Lucerne et Lugano, la vitesse moyenne est d'environ 80 km/h, selon l'horaire qui prévoit deux arrêts intermédiaires. La mise en service du nouveau tunnel du Monte Ceneri en 2020 ne devrait améliorer les choses que dans une mesure insignifiante. Par l'autoroute, le parcours Francfort-Bâle-Zurich-Lugano-Milan sera toujours plus rapide que par le train.

Détricoter, coordonner, numériser

L'évolution en cours autour de la Suisse en matière de grande vitesse démontre que le système ferroviaire arrive au bout de ses possibilités au centre du continent. Et chez nous plus encore que chez nos voisins. Dans la logique économique actuelle, réduire les temps de trajet entre métropoles reste un critère du niveau de développement. Pour preuve *a contrario*, il suffit de voir le handicap par rapport aux Etats-Unis, à la Chine et au Japon.

En conséquence, il faudrait envisager en Europe de nouvelles technologies, du genre Swissmetro, obligatoirement souterraines du fait de la densité de l'habitat. Le rail semble

disposer encore de deux petites cartes. La première: contribuer, avec la route, à mettre une partie du trafic des marchandises sous terre pour dégager des capacités en surface pour les voyageurs. Et la seconde carte: développer une coordination avec l'aviation pour les distances entre 300 et 600 km - à définir de cas en cas.

Dans la première option, l'[Allemagne](#) commence à l'intéresser au concept de Cargo sous terrain ([DP 2197](#)). Dans la seconde, il s'agirait de réduire l'encombrement du ciel européen et la pollution engendrée par ce trafic croissant.

Si toutes les liaisons entre grandes villes continentales,

d'une durée effective inférieure à quatre heures environ, se faisaient systématiquement par le rail, le ciel serait dégagé d'autant. Et notre air deviendrait un peu plus respirable. Mais qui va prendre les initiatives nécessaires et assurer le suivi ? Les effets négatifs du *patchwork* européen risquent de se faire sentir très longtemps.

L'Islam entre dans les écoles, enfin, et sans faire de bruit

Après la Nouvelle Histoire des Suisses, celle du monde...

Charlotte Robert - 29 septembre 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/33751>

En 711, les Arabes musulmans entrent en Espagne et l'occupent entièrement ou en partie jusqu'en 1492. Pendant ces 781 ans d'occupation, des jardins magnifiques, des monuments, des lieux de culte sont construits autant par les musulmans que par les chrétiens ou les juifs. Mais beaucoup plus important, les philosophes et les scientifiques de toute l'Europe viennent apprendre des Arabes et découvrir les écrits de l'Antiquité qui sont traduits à Tolède du grec vers l'arabe, l'espagnol (ordinaire) et le latin.

Tout cela je le lis dans le nouveau manuel d'histoire pour les écoles romandes et tessinoises. Le chapitre «*El-Andalus*», le nom que les Arabes avaient donné au califat de Cordoue, tient autant de pages que l'Empire romain ou

les royaumes barbares. Cette période-clé de notre histoire, sans laquelle l'héritage égyptien, grec et romain ne nous serait pas parvenu - ou beaucoup plus tard par de nombreux détours - est enfin enseignée à nos enfants.

Et ces livres sont magnifiquement illustrés, pas dans le sens du luxe mais dans le sens de l'abondance et de l'intelligence du choix: des photos d'intérieur de mosquées, d'églises de synagogues, étonnamment ressemblantes; une carte de Tolède au 11e siècle avec tous les monuments religieux, des enluminures - dont une représentant un musulman et un chrétien jouant aux échecs, un plan d'une pompe à eau, et des photos d'objets utilitaires de toute sorte.

En outre une bonne partie du

texte est constitué de citations d'auteurs de cette période: Al-Idrisi, Alvaro de Cordoue, Jean de Saint-Arnoul, Ibn Abdun, Averroès (selon lequel Cordoue est la ville du monde où il y a le plus de livres), ou de traducteurs comme Jean de Séville, Daniel de Morley ou Gérard de Crémone.

Il suffit de revenir quelques pages en arrière, au chapitre sur les royaumes barbares, pour se rendre compte que l'arrivée des Arabes en Europe a eu un impact considérable. C'est grâce à l'apport des musulmans que la Renaissance a eu lieu.

Je n'ai jamais eu la chance d'apprendre cela à l'école, et l'un de mes voisins qui a fait de longues études universitaires m'a avoué qu'il n'avait même aucune idée du fait que les Arabes avaient occupé

l'Espagne pendant si longtemps et diffusé certaines des connaissances qu'il avait étudiées.

Ce manuel – ou plutôt ces manuels parce qu'il y en a plusieurs selon les âges, avec livres du maître, livres de l'élève, questionnaires pour

l'élève: une pile de 20 cm de haut – est une première: la première fois que les [cantons romands](#) arrivent à se mettre d'accord sur un même texte. Le coup d'envoi a été donné en 2010 et certains manuels sont encore à la phase probatoire.

Comme le dit avec le sourire Simone Forster, la responsable d'un dossier de *L'Éducateur* consacré aux [«Fabriques de l'histoire»](#), les Français et les Allemands qui se sont mis ensemble pour écrire un manuel commun d'histoire du 20^e siècle ont mis moins de temps que les Suisses.

Une exposition éclairante sur l'architecture de «style international» dans les années 1920-1930

«Habiter la modernité. Villas du style international sur la Riviera vaudoise», Atelier De Grandi à Corseaux, jusqu'au 29 novembre, jeudi à dimanche de 13h30 à 18h

Pierre Jeanneret - 25 septembre 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/33739>

C'est l'ancienne villa du peintre Italo De Grandi, devenue musée et lieu d'exposition – un exemple emblématique de l'architecture contemporaine – qui a été choisie par le conseiller d'Etat Pascal Broulis pour inaugurer les Journées européennes du patrimoine 2018 dans le canton de Vaud. Elles ont eu lieu les 1^{er} et 2 septembre.

Or cet espace muséal, liant contenant et contenu, présente actuellement une [exposition](#) fort intéressante sur des espaces bâtis et habitables trop méconnus: les villas de «*style international*». Elle a été conçue par deux institutions liées à l'EPFL, les Archives de la construction moderne et Archizoom.

L'accent a été mis sur la Riviera vaudoise, où plusieurs

de ces villas ont été construites. Il faut dire que les commandes officielles furent rares, vu l'extrême méfiance de l'époque envers ce style alors souvent qualifié de «*cosmopolite*» et «*bolchevique*», parce qu'il rompait tant avec le style historicisant surchargé de colonnes et de stucs qu'avec le «*style national*», dont le Musée historique de Zurich constitue un bon exemple. Ces maisons particulières ont donc été commandées par des familles bourgeoises fortunées et ouvertes à la modernité.

L'expression «*style international*» a été inventée par l'historien Henry-Russell Hitchcock, au tournant des années 1920 et 1930. Se rattachent notamment à ce style les architectes Le Corbusier, Walter Gropius et

Ludwig Mies van der Rohe, pour ne citer que les noms les plus célèbres.

Quels étaient les grands principes de ce mouvement d'avant-garde? Il voulait des surfaces pures, sans introduction de décoration ajoutée n'ayant pas de fonction rationnelle. La beauté devait naître de la structure elle-même, et non de stucs, pilastres, statues ou décors purement ornementaux. Ajoutons à cela le renoncement à la symétrie axiale et l'habitude des larges fenêtres en longueur, laissant mieux pénétrer la lumière.

L'Atelier De Grandi illustre cela par un ensemble de plans, de dessins, et surtout de maquettes très parlantes. Ces documents sont accompagnés de courts textes clairs et

explicites. Une place importante a bien sûr été réservée à la villa «*Le Lac*», construite en 1924 à Corseaux par Le Corbusier, pour ses parents. Ceux-ci étant âgés, tout devait être fonctionnel. C'est ainsi qu'il faut comprendre la fameuse expression «*machine à habiter*», souvent mal interprétée.

Mais l'exposition met aussi en valeur le travail de plusieurs autres architectes modernistes. C'est d'abord Henri Robert von der Mühl, qui construisit en 1930-1931 la maison de l'éditeur musical Maurice Foetisch à Lausanne. C'est René Bonnard, qui bâtit en 1934-1935 pour son épouse fortunée une villa au chemin du Levant, également à Lausanne. Il est intéressant de noter que ses propriétaires se firent les apôtres de la nouvelle architecture, encore très controversée, en ouvrant leur maison au public du 29 juin au 2 juillet 1935.

L'exposition montre aussi de nombreux plans et maquettes

de projets architecturaux non réalisés. Ce fut notamment le cas de Jack Cornaz, qui construisit cependant à Puidoux une très originale maison-tour pour l'éditeur Henry-Louis Mermod. Le plus connu de ces architectes ayant œuvré en Suisse romande est certainement Alberto Sartoris, le bâtisseur de la fameuse église en béton de Lourtier (Valais), qui fit scandale à l'époque.

Sartoris et von der Mühl, alors jeunes architectes inconnus, avaient participé au célèbre Congrès international d'architecture moderne à La Sarraz en 1928. Sartoris a laissé de nombreux plans et dessins de villas des années 1930 non réalisées, mais qui stupéfient encore aujourd'hui par leur modernité, la pureté de leurs lignes. Or l'une de ses rares réalisations concrètes fut précisément la maison-atelier bâtie en 1939 pour le peintre Italo De Grandi, celle-là même qui abrite l'exposition en cours.

Relevons enfin la présence bienvenue de peintures d'Italo De Grandi, toutes en rapport

avec l'architecture moderne. Celle-ci apparaît en toile de fond de plusieurs de ses tableaux.

Comme le dit bien l'historien de l'art Christophe Flubacher dans le riche catalogue de l'exposition, «*les peintres Italo et Vincent De Grandi contournèrent la tendance réactionnaire de l'entre-deux-guerres en Suisse romande*», cette tendance qui se caractérisait par «*une farouche hostilité à l'abstraction constructiviste ou suprématisiste qui nous vient de Russie et à l'expressionnisme qui nous vient d'Allemagne, par une peur hallucinée du bolchevisme, du cosmopolitisme et de l'intellectualisme*».

Tant dans le domaine de l'architecture que de la peinture, il faut donc rendre hommage aux créateurs d'avant-garde, qui réussirent à s'imposer dans un contexte romand réfractaire à la nouveauté. Cette exposition contribue à les arracher à un relatif oubli.

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

Crise financière, dix ans après

<https://www.infosperber.ch/Artikel/Wirtschaft/Lehman-Brothers-der-Bankrott-einer-Bank-und-eines-Systems>

https://www.snb.ch/fr/mmr/reference/stabrep_2018/source/stabrep_2018.fr.pdf

<https://www.letemps.ch/economie/finalement-fonds-propres-stimulent-credit>

<https://www.tdg.ch/economie/siege-ubs-suisse-nest-garanti/story/24059507?track>

<https://www.nzz.ch/wirtschaft/die-systemkrise-ist-nicht-ueberwunden-ld.1420015>

Europe des transports: un patchwork sur la terre comme au ciel

<https://www.eca.europa.eu/fr/Pages/DocItem.aspx?did=46398>

<https://www.eca.europa.eu/en/Pages/DocItem.aspx?did=46398>

<https://nzzas.nzz.ch/wirtschaft/flugverkehr-boomt-ohne-ende-ld.1414561>

<https://airlines.iata.org/analysis/driving-airspace-modernization-in-Europe>

<https://www.touteleurope.eu/actualite/le-ciel-unique-europeen-un-projet-controverse.html>

<https://www.getlinkgroup.com/fr/groupe/exploitation/performances/>

<https://ch.oui.sncf/fr/tgv-lyria>

<https://www.terzovalico.it/progetto/index.html>

<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/projekt-in-der-schweiz-wie-bleiben-wir-auch-in-zukunft-mobil-15724023.html>

<https://www.domainepublic.ch/articles/32900>

L'Islam entre dans les écoles, enfin, et sans faire de bruit

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

<http://www.revue-educateur.ch/dossiers/des-manuels-pour-une-histoire-revisit%C3%A9e>

Une exposition éclairante sur l'architecture de «style international» dans les années 1920-1930

<https://www.facebook.com/events/423673574818641/>