

Crise financière, dix ans après : après 2008, vu de Suisse, ce qui a changé et ce qui reste à faire

Autor(en): **Delley, Jean-Daniel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2018)**

Heft 2220

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1023303>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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