

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)*

DP2250

Edition du  
08 juillet 2019

DANS CE NUMÉRO

---

**Marchés financiers: la Finma elle-même sous surveillance** (Jean-Daniel Delley)  
Entre compétitivité de la place financière et maîtrise des risques qu'elle représente

**Transport de marchandises: le Conseil fédéral est ouvert, mais pas visionnaire**  
(Michel Béguelin)  
Réponse fédérale inadaptée à l'enjeu du projet Cargo sous terrain

**Une identité électronique de service public plutôt que les Gafam** (Jean  
Christophe Schwaab)  
Les qualités et défauts du projet fédéral e-ID

**Oui, «la Suisse occidentale rassemble une rare densité de poètes»** (Pierre  
Jeanneret)  
«Le poème et le territoire. Promenades littéraires en Suisse romande», Lausanne,  
Editions Noir sur Blanc, 2019, 223 pages

# Marchés financiers: la Finma elle-même sous surveillance

Entre compétitivité de la place financière et maîtrise des risques qu'elle représente

Jean-Daniel Delley - 06 juillet 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35201>

Le dossier paraît hautement technique. Et la procédure de consultation menée durant l'été n'éveille guère l'intérêt médiatique. Pourtant le [projet](#) de nouvelle ordonnance relative à la loi sur la surveillance des marchés financiers pose une question d'importance, celle de l'équilibre entre les intérêts du secteur financier et l'intérêt public à assurer la stabilité de ce secteur.

La crise financière de 2008 a révélé une prise de risque inconsidérée de la part des banques et les lacunes du contrôle public de ce secteur. En réaction, les autorités ont resserré le corset réglementaire et créer une nouvelle instance de contrôle, la [Finma](#). Dix ans plus tard, la crise et ses causes semblent oubliées, y compris par UBS, la première banque du pays alors sauvée par l'intervention expresse de l'Etat. Le secteur bancaire ploie sous la réglementation et les coûts afférents et perd en compétitivité, prétend [la branche](#).

Ces plaintes ont trouvé un relais politique. Depuis 2 ou 3 ans, les interventions parlementaires se multiplient, dénonçant l'activité réglementaire prétendument

débordante de la Finma et le dialogue insuffisant avec les acteurs de la branche. La [motion Landolt](#) adoptée par les Chambres résume assez bien le cahier des doléances: la Finma outrepasserait sa mission de surveillance en s'aventurant sur le terrain politique de la réglementation et de la stratégie qui incombent à l'exécutif et au Parlement.

A noter que tout récemment la [commission de gestion](#) du Conseil des Etats a réfuté les accusations de violation des principes de légalité et de proportionnalité à l'encontre de la Finma. Une précision qui n'a pas empêché le Conseil fédéral d'annoncer son intention de mieux cadrer les activités de l'instance de contrôle avant même que le Parlement n'accepte cette motion.

Cette hâte du Conseil fédéral à répondre aux critiques adressées à la Finma reflète le souci de préserver des conditions favorables à la place financière helvétique et à ses acteurs, un [axe prioritaire](#) de la politique fédérale. Le ministre des finances [Ueli Maurer](#) se déplace régulièrement dans le monde à cet effet, le plus souvent accompagné du président de l'Association suisse des banquiers.

La nouvelle ordonnance réitère

ce que [la loi](#) mentionne déjà, à savoir que la Finma contribue à améliorer la compétitivité de la place financière. Mais cette mission peut entrer en conflit avec la protection des investisseurs, des créanciers et des assurés qui incombent également à la Finma. Relâcher la pression réglementaire favorise certes la propension des banques à prendre des risques pour accroître leurs profits. Laisser plus de liberté de mouvement aux acteurs financiers risque de mettre en péril la stabilité du système. Nombreuses sont les [voix autorisées](#) qui mettent en garde contre un tel relâchement et craignent une prochaine nouvelle crise mondiale.

Dans ces conditions, il semble risqué de répondre trop favorablement aux demandes d'assouplissement réglementaire. L'expérience montre que les acteurs financiers privilégient toujours la recherche du profit à court terme, utilisant toutes les astuces offertes par les lacunes juridiques. La guerre est une chose trop grave pour être confiée à des militaires, affirmait Georges Clémenceau. On peut en dire de même de la stabilité financière, trop importante pour en laisser la gestion aux banques.

# Transport de marchandises: le Conseil fédéral est ouvert, mais pas visionnaire

Réponse fédérale inadaptée à l'enjeu du projet Cargo sous terrain

Michel Béguelin - 05 juillet 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35190>

En Suisse, les grandes infrastructures de transports terrestres sont saturées sur leurs axes principaux. Les chances de voir la situation s'améliorer paraissent quasiment nulles. Et les lourds investissements consentis ont toujours l'allure de rattrapages, pas toujours bien coordonnés d'ailleurs ([DP 2238](#)).

Ainsi, les volumes de trafic s'obstinent à augmenter plus rapidement que l'adaptation des capacités. Dès sa mise en service, toute nouvelle infrastructure attire davantage de trafic, avec d'autant plus de force que les usagers ont souffert durant les années de réalisation. En bref, c'est le cercle vicieux parfait.

Dans notre pays, où la population est dense et la liberté de se déplacer une exigence fondamentale, le phénomène devient une constante physique.

## La solution Cargo sous terrain

L'idée de transférer une part la plus importante possible du trafic de marchandises sous terre afin de soulager d'autant les infrastructures routières et ferroviaires, nécessairement liée à un concept de logistique urbaine en desserte fine, fait actuellement l'objet d'une

[procédure de consultation](#) auprès des cantons et des associations économiques. Réponses attendues pour ce 10 juillet sur le [projet de loi](#) sur le transport souterrain de marchandises (LTSM), accompagné d'un rapport explicatif qui deviendra sans doute le *Message* du Conseil fédéral.

D'entrée de jeu, la Confédération a fixé quatre principes:

- elle ne veut [rien payer](#);
- elle se dit prête à faciliter la réalisation en harmonisant les aspects légaux et juridiques;
- elle impose le principe de l'accès non discriminatoire à la nouvelle infrastructure;
- elle exige que la majorité du capital reste en mains suisses.

## Après l'euphorie, la réflexion profonde

L'idée s'est développée dès 2011 en un petit comité composé de professionnels des transports et de la logistique, victimes au quotidien des bouchons, et d'un ou deux représentants de l'Office fédéral des transports.

En 2015, [Cargo sous terrain](#) prend l'aspect informel d'une

association, puis, après une série d'études exploratoires sérieuses, une société anonyme est constituée en mars 2017, rassemblant une quarantaine d'entreprises (transports, distribution, banques, travaux publics, assurances) qui apportent le capital initial prévu de [100 millions de francs](#) en janvier 2018 ([DP 2197](#)).

Le projet futuriste est, à ce moment-là, largement soutenu et salué au-delà même de l'économie, à commencer par la conseillère fédérale Doris Leuthard. Une première étape, sous la forme d'un tunnel de 67 kilomètres, est prévue entre la région d'Olten et l'agglomération de Zurich, après quoi tous les centres économiques du pays seront progressivement reliés pour former un véritable réseau souterrain. Soit à terme pas moins de trente milliards d'investissement. Une somme qui impose le respect.

Désormais, la pesée des intérêts entre dans le vif. Un certain doute s'insinue donc, auquel répondent des convictions renforcées.

Du côté routier, on se demande si la généralisation de camions électriques autorisés à rouler la nuit ne serait pas une meilleure solution. Mais des [camions électriques](#) de 40 tonnes

emporteront pratiquement une charge utile de 30 tonnes seulement, en raison du poids des batteries. Regroupés en convois de 200 mètres, formant de véritables trains routiers, ils seront pratiquement indépassables par les véhicules individuels plus rapides. Sur le réseau routier actuel - pensez à l'axe Lausanne-Genève - de tels convois ne peuvent constituer une solution à long terme. De toute façon avec l'e-commerce planétaire, la distinction entre trafics de jour et de nuit a de moins en moins de pertinence; le «*juste à temps*» impose progressivement ses contraintes sur des infrastructures aux capacités restreintes.

Le côté ferroviaire possède un petit temps d'avance. Les trains de marchandises existent déjà: un seul pilote de locomotive déplace couramment jusqu'à 1'200 tonnes nettes. Mais, comme sur la route, l'intégration de ce trafic dans les flux de voyageurs présente un défi de plus en plus difficile à relever.

Maintenant, la saturation du réseau conduit la justice à trancher. Le Tribunal administratif fédéral vient de donner la [priorité au S-Bahn zurichois](#) par rapport au trafic de marchandises intérieur - les accords internationaux prescrivent la priorité inverse en trafic de transit.

La capacité insuffisante des infrastructures de transport en surface devient un fait incontournable. Seule l'option

souterraine pour le trafic intérieur des marchandises offre des perspectives d'améliorations à long terme, avec en plus des économies possibles de terrains et des réductions de nuisances.

### **Définir les responsabilités du risque**

Dans son rapport explicatif, le Conseil fédéral se voit dans les rôles de facilitateur et de coordinateur. Rien de plus.

Question responsabilités, le [futur Message](#) précise: «*Un modèle prévoit que Cargo sous terrain (CST) sera composée d'une société exploitante et d'une société propriétaire, chacune étant autonome. La société propriétaire met l'installation à disposition et la société exploitante fournit la prestation commerciale aux clients. La société propriétaire est responsable de la construction et du financement du système CST [...] La société exploitante supporte le risque commercial et paie une redevance d'utilisation à la société propriétaire*».

Dans cette configuration, le rôle de l'Office fédéral des transports sera double: approuver les plans et jouer le rôle de l'autorité de surveillance, étant entendu que «*la construction et l'exploitation des installations, ainsi que l'exploitation des véhicules qui y circulent seront encadrés par une législation appropriée*».

En parlant «*d'un modèle*», le Conseil fédéral sous-entend

qu'il peut en exister d'autres, même si tout le contexte fait expressément mention du projet Cargo sous terrain.

### **Déclassé de national à intercantonal**

Les ambiguïtés et les contradictions du texte du Conseil fédéral sont éclatantes. A la page 21 dudit message, chiffre 1.5, on lit: «*La proposition s'inscrit dans la stratégie du Conseil fédéral visant à ce que la Confédération crée un environnement économique optimal à l'intérieur du pays et renforce la compétitivité de la Suisse (objectif 2). La proposition soutient également l'objectif de maintenir la Suisse à la pointe de la formation, de la recherche et de l'innovation et de mieux exploiter le potentiel de sa force de travail*».

Mais à la page 31 du même document, chiffre 4.2.4, on lit: «*Le projet est axé systématiquement sur les besoins de l'industrie commandant les transports et il ne génère qu'une légère utilité pour le grand public*». Ce qui n'empêche pas une partie des professionnels de ladite industrie de s'opposer au [coûteux projet](#) visionnaire.

En page 27, le chiffre 4.1.5, intitulé *Prise en compte des intérêts des cantons*, contient un passage révélateur: «*Le transport souterrain de marchandises selon le projet CST est un projet intercantonal. Le sous-sol relève en principe de la*

*souveraineté des cantons et le transport souterrain de marchandises profitera en grande partie à des régions spécifiques*». Autrement dit, les cantons touchés par ce réseau souterrain, par définition à vocation nationale, n'ont qu'à payer s'ils le souhaitent. Ce que la plupart semblent décidés à faire, tout en dénonçant la [dérobade du Conseil fédéral](#) - qu'ils espèrent corriger.

Le sommet de la marche arrière fédérale est atteint, si l'on peut dire, en page 39, au chiffre 6.1.2, traitant des conséquences sur l'état du personnel: «*La Confédération devra probablement supporter des dépenses supplémentaires en personnel à hauteur d'un poste à temps plein pour assurer le suivi du projet CST*». Vous avez bien lu. Un poste, un seul, il est vrai généreusement complété par la précision «*à temps plein*».

### **Passer d'une caricature de**

### **projet à un défi de l'importance des Transversales alpines**

Au stade actuel, le projet de loi du Conseil fédéral tient de la caricature. Le papier expose la confrontation au sein du gouvernement entre, d'une part, l'ouverture vers un projet d'avenir conforme aux conditions de vie de notre époque et, d'autre part, l'attitude attentiste - ça ira mieux si on ne prévoit rien - évidemment camouflée avec l'éternel argument en granit des Alpes de «*la situation financière préoccupante de la Confédération*».

On aurait attendu du gouvernement qu'il synthétise les deux aspects, qu'il ouvre par exemple l'horizon vers d'autres idées de financement en liaison avec le deuxième pilier, etc. Il se borne à présenter les deux options, attendant de voir les réactions.

Pourtant le granit des Alpes se perce, avec des retombées positives pour la collectivité et en maîtrisant les coûts. Comme le prouvent les Transversales alpines.

Cargo sous terrain est un nouveau réseau, évidemment national, qui allègera progressivement les deux réseaux existants, routiers et ferroviaires, dorénavant plus ou moins soumis à une saturation permanente coûteuse, et cela sans accaparer de nouvelles surfaces. L'exemple même d'une vision d'avenir.

### **Comblent le vide**

Le résultat de la procédure de consultation sera publié probablement vers la fin de l'été. L'enjeu revêt aussi un aspect institutionnel majeur: le Conseil fédéral prendra-t-il la main, gouvernera-t-il? Faute de quoi, le Parlement et les cantons combleront inmanquablement le vide.

## **Une identité électronique de service public plutôt que les Gafam**

Les qualités et défauts du projet fédéral e-ID

Jean Christophe Schwaab - 29 juin 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35172>

Lorsque l'Etat atteste de l'identité d'un résident, il ne tient pas seulement un registre utile pour l'accomplissement de ses tâches. Il atteste aussi officiellement de l'existence d'une personne et permet à cette dernière de s'en prévaloir

juridiquement.

Un document d'identité étatique permet non seulement de bénéficier de prestations publiques, mais aussi de s'obliger envers d'autres privés. Ces derniers peuvent

compter sur le fait que leur cocontractant existe bel et bien et avoir la certitude qu'ils sont effectivement en relation avec cette personne.

Jusqu'ici, l'Etat garantissait l'identité exclusivement sur un



support physique. Cela pouvait poser problème au moment d'accomplir un acte ou de conclure une transaction sur Internet. En effet, pour avoir la garantie de l'existence de la personne concernée, il fallait une preuve de l'existence d'un document physique. La preuve pouvait être numérique, mais le document physique devait exister dans tous les cas.

De nombreux pays ont mis sur pied des identités électroniques. L'Estonie en est l'exemple le plus convaincant. Près des 98% de la population utilisent la carte d'identité électronique pour toutes sortes de tâches quotidiennes ou administratives: prendre les transports publics, se faire délivrer des médicaments en pharmacie, obtenir des subventions agricoles ou encore voter.

La Suisse a déjà tenté l'aventure de l'identité numérique avec SuisseID, un identifiant sur clef USB ou carte à puce ayant la même valeur qu'une signature manuscrite. Essentiellement destinée aux entreprises, elle n'a eu que peu de succès.

Le Conseil fédéral a voulu remédier à cette situation en créant une identité électronique (e-ID) reconnue par l'Etat. Cet identifiant unique doit avoir pour double avantage d'éviter tant l'usurpation d'identité que l'utilisation ardue de multiples identifiants, lesquels entraînent souvent une perte de contrôle de ses données personnelles. Alors que la révolution

numérique touche désormais tous les aspects de la société, il était temps!

### **Plateformes à tout faire**

Il était aussi temps qu'une solution étatique soit mise sur pied. Car, à défaut, la seule offre aurait été celle des identifiants numériques mis à disposition par les grandes entreprises technologiques. Or, ces identifiants entraînent non seulement un risque énorme de captation de données personnelles, mais aussi d'enfermement à l'intérieur de l'écosystème d'une de ces entreprises tentaculaires.

En effet, les «Gafam» (Google, Apple, Facebook, Amazon, Microsoft) ont pour stratégie non pas tant de positionner leur service-phare par rapport à celui de leurs concurrents que, en misant sur l'effet de réseau, de capter l'intégralité de la consommation numérique de leurs clients en leur proposant directement ou indirectement tous les services dont ils ont besoin.

Facebook, par exemple, fait en sorte que ses utilisateurs ne s'en servent pas uniquement comme d'un réseau social, mais aussi à d'autres fins: messagerie instantanée, navigateur Internet, lecteur et diffuseur de vidéos, moteur de recherche, place de marché, système de réservation d'offres de loisirs et de voyages, consultation des horaires de transports collectifs ou individuels, revue de presse, etc. Le tout, désormais, avec [un moyen de paiement maison](#).

Ces plateformes prennent garde que l'utilisateur ne soit à aucun moment tenté de recourir à un service proposé par un concurrent, ce qui le pousserait à changer d'écosystème non seulement pour le service souhaité, mais aussi pour tous les autres. Elles mettent donc à la disposition de leurs clients, mais aussi de leurs partenaires commerciaux, un identifiant numérique, en général sous forme d'une application qui a le double avantage de rendre les partenaires captifs et de leur faire assumer l'essentiel des coûts de développement, par le visionnement de la publicité et la revente et réutilisation de leurs données.

Les faits et gestes numériques des clients peuvent désormais être traqués, même lorsqu'ils n'utilisent pas directement la plateforme, ce qui permet facilement d'établir des profils de personnalité extrêmement détaillés sans qu'ils ne s'en rendent compte, ni ne donnent le consentement éclairé exigé par la [loi sur la protection des données](#).

Cela dit, laisser l'économie privée développer ces identifiants numériques pose aussi le problème tant de la validité de l'identification - les réseaux sociaux regorgent d'identités erronées, caduques ou usurpées - que de la multiplication des identifiants. Un système piloté par l'Etat est donc nécessaire.

### **Le mauvais choix fédéral**

Hélas, la Confédération a fait le

choix du partenariat public-privé et confié la mise en place de l'identité numérique reconnue par l'Etat à un consortium composé de grandes banques, des assurances, des CFF, de la Poste et de Swisscom.

Les promoteurs de cette solution la justifient d'abord par l'éternelle rengaine du «moins d'Etat» et invoquent ensuite le mythe suivant lequel ce dernier – que l'on a voulu faible – ne serait pas en mesure de conduire lui-même des projets numériques de grande ampleur ni capable de répondre assez rapidement à l'évolution technologique. On a ajouté à cet argumentaire une touche de Réduit national, à l'instar du conseiller aux Etats Ruedi Noser (PLR/ZH) qui a soutenu, en substance, que «mieux valait une e-ID pilotée par UBS et consorts que par Google ou Amazon».

Le Parlement a largement accepté le [projet du Conseil fédéral](#). Les opposants roses-

verts se sont notamment appuyés sur le scepticisme des [organisations de protection des consommateurs](#), mais aussi sur un [sondage représentatif](#) montrant que plus de 87% des personnes refusaient que des privés puissent émettre des documents d'identité. Un [sondage en ligne de la SSR](#) arrive même à un taux de refus de 91%.

Le Conseil des Etats a toutefois accepté de renforcer un peu la protection des données, en décidant que celles-ci ne pourront pas être utilisées à d'autres fins que l'établissement de l'identité numérique. Ce qui est la moindre des choses, tant [le principe de finalité](#), c'est-à-dire l'utilisation des données uniquement dans le but annoncé lors de leur collecte, est central en matière de protection des données.

Quoi qu'il en soit, ce n'est pas sur la nationalité des entreprises qui proposeront un service d'e-ID que le débat doit

porter, mais plutôt sur l'instance qui, dans un Etat de droit, peut et doit attester de l'identité des personnes. Il doit aussi porter sur ce que l'Etat doit faire pour que ses prestations soient compatibles avec la révolution numérique et sur les moyens qu'il se donne pour y arriver. Déléguer des tâches centrales à l'économie privée par crainte de ne pas pouvoir les assumer est une solution de facilité, mais aussi un abandon de souveraineté et de contrôle démocratique.

Cette discussion n'est pas sans rappeler celle sur le vote électronique, dont certains des partisans sont prêts à déléguer l'organisation à des entreprises privées afin que le système soit opérationnel au plus vite et au moindre coût. En matière d'e-ID aussi, les questions sur le rôle et les tâches des collectivités publiques semblent moins importantes que d'introduire coûte que coûte et le plus vite possible de nouvelles prestations numériques.

## Oui, «la Suisse occidentale rassemble une rare densité de poètes»

«Le poème et le territoire. Promenades littéraires en Suisse romande», Lausanne, Editions Noir sur Blanc, 2019, 223 pages

---

Pierre Jeanneret - 07 juillet 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35207>

Voici un bon et beau [livre](#). Il a été élaboré par plusieurs chercheurs de l'Université de Lausanne, ou venus d'autres

universités, sous la responsabilité du professeur de littérature française Antonio Rodriguez. Cela en

collaboration avec la Ville de Lausanne, dont Isabelle Falconnier est la déléguée à la politique du livre.

«*Beau*», car il bénéficie des remarquables illustrations de Marco de Francesco, retravaillées de manière synthétique à l'ordinateur sur la base de tableaux, par exemple de Courbet pour Chillon, ou de photographies. On y trouvera aussi la reproduction de tableaux représentant les lieux ou les personnages évoqués, des photographies, ainsi que des plans permettant les promenades littéraires que suggère le sous-titre de l'ouvrage.

Un livre que l'on peut aborder systématiquement de A à Z, ou en privilégiant telle auteure ou tel autre, ou telle ou telle région géographique, ou encore *in situ*, face aux lieux évoqués. Ainsi, on pourra lire, par exemple, un poème de Rilke en suivant le sentier viticole de Muzot à Salgesch dans la région de Sierre.

Sept régions ou villes de Suisse romande ont été considérées (la Riviera, le Valais, Lausanne, Vaud, Genève, Fribourg, le Jura comprenant Neuchâtel). Pour chacune d'entre elles, les artisans du livre ont retenu deux ou trois poètes, suisses ou étrangers, dont le lien avec elle fut particulièrement fort ou qui l'a magistralement exprimée. Le terme de «*poètes*» doit d'ailleurs être pris au sens large: nombre de textes sont en prose, souvent il est vrai écrits dans une langue poétique. A chaque fois un texte introductif, didactique sans pédanterie, nous éclaire sur la biographie de l'écrivain, en mettant l'accent sur le rapport

avec la région qui l'a inspiré.

Pour la Riviera, l'incontournable Byron, auteur du *Prisonnier de Chillon*, a bien sûr été retenu. Il y était accompagné par Shelley. Tous deux, dans une perspective romantique, sont notamment en quête des lieux qu'avaient fréquentés Julie et Saint-Preux, les héros de *La Nouvelle Héloïse* de Jean-Jacques Rousseau.

Victor Hugo a aussi découvert et aimé la Riviera. Il a cependant parfois la dent dure. Ainsi lorsqu'il évoque l'église de Vevey: «*Elle a subi cette espèce de dévastation soigneuse, méthodique et vernissée que le protestantisme inflige aux églises gothiques.*»

Quant à la Fête des Vignerons, bien actuelle en cette année 2019, elle est littérairement illustrée par des extraits des livrets des deux Debluë, Henri pour 1977 et son neveu François pour 1999.

«*Le Valais, dernier Eden*», est représenté d'abord par l'Anglais William Wordsworth. Pour lui, la réalité, souvent, ne correspond pas à l'idée qu'il s'en fait. C'est un paradigme du romantisme. Il en va ainsi quand il contemple le mont Blanc depuis le col de Balme. Rainer Maria Rilke, lui, s'est attaché davantage au Valais de la plaine et des vignobles. Le lecteur appréciera le fait que les auteurs aient réuni les écrits de Maurice Chappaz et de Corinna Bille, comme furent unies leurs vies jusqu'au décès trop précoce de l'épouse.

Les textes, comme on l'a vu à propos de Victor Hugo, ne sont pas tous enthousiastes. Chez Chappaz apparaissent l'inquiétude, la colère et l'indignation devant le saccage, au nom du profit, des paysages qui inspireront *Les Maquereaux des cimes blanches* et qui vaudront au poète tant d'insultes dans son canton.

Le chapitre consacré à «*Lausanne de collines et de rêves*» met en valeur deux critiques littéraires européens, qui furent aussi des poètes. Sainte-Beuve et l'exilé polonais Adam Mickiewicz enseignèrent tous deux à l'Académie de Lausanne, la future Université. Comme le dit lui-même le second, il fut «*le premier professeur catholique depuis la fondation de cette académie archi-protestante*» par les Bernois.

Les écrivains sont souvent sur la trace de leurs prédécesseurs. Le grand romancier britannique Thomas Hardy est à la quête du souvenir de l'illustre historien Gibbon et du poète Shelley. Moins attendue, la présence de la poétesse Anne Perrier, dont la vie et l'œuvre furent intimement liées à Lausanne.

Il convenait de distinguer Lausanne du Pays de Vaud. Lamartine retrouva au bord du Léman les émotions qu'il avait éprouvées sur les rives du lac du Bourget. Avec son emphase et sa grandiloquence habituelles, il écrivit ces alexandrins: *La Suisse est l'oasis de mon*



*âme attendrie;  
J'y chéris mon berceau, j'y  
cherche une patrie!*

Nul sans doute mieux que Gustave Roud, par sa poésie comme par ses photographies, n'a exprimé les plaines du Jorat autour de Carrouge. Jacques Chessex et Philippe Jaccottet se sont reconnus comme les disciples de cette figure tutélaire. Le lecteur pourra lire sur les lieux mêmes le poème *Cimetière de Ropraz* de Chessex, où il repose lui-même depuis 2009.

On appréciera la place faite à Jean Villard-Gilles, dont la carrière fut loin de se limiter au canton de Vaud, mais qui écrivit ce qui peut être considéré comme le poème vaudois par excellence, *La Venoge*.

«Genève, à la jonction du monde» est quant à elle représentée par deux étrangers, Jorge Luis Borges et Pierre Jean Jouve, et par deux natifs, Georges Haldas et

Nicolas Bouvier. Les auteurs ont su dégager ce qui rapproche Haldas et Bouvier malgré leurs grandes différences: le premier sédentaire, le second avide de grands espaces.

Pour Fribourg, les concepteurs de l'ouvrage ont retenu Pierre Voélin et Frédéric Wandelère, des noms sans doute moins connus du public romand. Les deux sont poètes, le second est également éditeur avec *Le feu de nuit*, une petite maison qui s'attache à éditer avec le plus grand soin (mise en page, impression, choix des papiers) les textes de poésie.

Le livre s'achève avec «*les monts du Jura*». Alexandre Voisard s'est totalement identifié à la terre qui l'a vu naître, jusqu'à épouser le combat pour l'indépendance et la création du nouveau canton, dont il est devenu le poète emblématique.

Plus étrange peut nous paraître

la présence de Blaise Cendrars qui n'a cessé de fuir l'étroitesse de son pays, puisque cet écrivain du voyage et de l'errance s'en est vite éloigné, jusqu'en Russie et en Amérique du Sud. Savait-on, hors du cercle des spécialistes, qu'il a aussi écrit sur le lac de Neuchâtel parcouru par le joran?

Enfin Friedrich Dürrenmatt, qui passa une partie de sa vie dans les vignes de Gléresse surplombant le lac de Bière, puis dans le vallon de l'Ermitage, à l'écart de la ville de Neuchâtel, a situé en ces lieux son roman policier *Le Juge et son bourreau*.

C'est donc à une balade littéraire aussi variée qu'insolite que nous invite cet ouvrage de belle facture. Il rend hommage à un territoire aimé par des écrivains qui y sont nés et par d'autres, étrangers, qui le visitèrent ou s'y attachèrent, jusqu'à y être enterrés comme Borges au cimetière des Rois à Genève.

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

### **Marchés financiers: la Finma elle-même sous surveillance**

[https://www.efd.admin.ch/efd/fr/home/dokumentation/nsb-news\\_list.msg-id-74867.html](https://www.efd.admin.ch/efd/fr/home/dokumentation/nsb-news_list.msg-id-74867.html)

<https://www.finma.ch/fr/>

<https://www.swissbanking.org/fr/themes/reglementation/l2019avenir-de-la-reglementation>

<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20173317>

<https://www.parlament.ch/press-releases/Pages/mm-gpk-s-2018-07-03-02.aspx>

<https://www.efd.admin.ch/efd/fr/home/themen/wirtschaft--waehrung--finanzplatz/finanzmarktpolitik/fokus-finanzplatz.html>

<https://www.efd.admin.ch/efd/fr/home/themen/wirtschaft--waehrung--finanzplatz/finanzmarktpolitik/fokus-finanzplatz.html>

<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20052624/index.html#a4>

<https://www.infosperber.ch/Artikel/Wirtschaft/Crash-Risiken-fur-nachste-weltweite-Finanzkrise-nehmen-zu>

### **Transport de marchandises: le Conseil fédéral est ouvert, mais pas visionnaire**

<https://www.domainepublic.ch/articles/34696>

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/actualites/communiqués-de-presse.msg-id-74550.html>

[https://www.admin.ch/ch/f/gg/pc/documents/3034/Transport-souterrain-de-marchandises\\_Projet-LF\\_fr.pdf](https://www.admin.ch/ch/f/gg/pc/documents/3034/Transport-souterrain-de-marchandises_Projet-LF_fr.pdf)

<https://www.nzz.ch/schweiz/cargo-sous-terrain-ld.1472294>

<https://www.cst.ch/fr/>

<https://www.cst.ch/fr/cargo-sous-terrain-mobilise-100-millions-chf/>

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

<https://www.nzz.ch/meinung/lieber-e-fuels-elektromobilitaet-lohnt-nur-im-nahbereich-ld.1488118>

<https://www.nzz.ch/zuerich/s-bahn-in-zuerich-schlaegt-laut-gerichtsurteil-gueterverkehr-ld.1485402>

[https://www.admin.ch/ch/f/gg/pc/documents/3034/Transport-souterrain-de-marchandises\\_Rapport-expl\\_fr.pdf](https://www.admin.ch/ch/f/gg/pc/documents/3034/Transport-souterrain-de-marchandises_Rapport-expl_fr.pdf)

<https://www.nzz.ch/schweiz/unterirdische-gueterbahn-wenig-rueckhalt-fuer-das-milliardenprojekt-ld.1475930>

<https://www.nzz.ch/schweiz/kantone-stellen-sich-hinter-die-u-bahn-fuer-gueter-ld.1489104>

### **Une identité électronique de service public plutôt que les Gafam**

<https://www.lesechos.fr/idees-debats/editos-analyses/la-cryptorevolution-de-facebook-1029678>

<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19920153/index.html#a4>

<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20180049>

<https://www.frc.ch/quel-role-pour-une-entreprise/>

[https://www.frc.ch/wp-content/uploads/2019/05/DemoSCOPE\\_BGEID.pdf](https://www.frc.ch/wp-content/uploads/2019/05/DemoSCOPE_BGEID.pdf)

<https://www.srf.ch/news/wirtschaft/gesetz-im-parlament-sollen-private-kuenftig-die-e-id-ausstellen>

<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19920153/index.html#a4>

### **Oui, «la Suisse occidentale rassemble une rare densité de poètes»**

<http://www.leseditionsnoirsurblanc.fr/le-poeme-et-le-territoire-isabelle-falconnier-9782882505774>