

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

DP2289

Edition du
15 juin 2020

DANS CE NUMÉRO

Repenser les assurances sociales plutôt qu'au revenu de base inconditionnel

(Jean-Daniel Delley)

L'idée de revenu de base inconditionnel ressurgit, c'est l'occasion d'élaguer la jungle du système des assurances sociales

Pile et face, la dette est exorbitante (Benoît Genecand)

Les emprunteurs sont évalués, la dette se chiffre, mais qu'en est-il de ce train de vie qui puise dans le futur?

La livraison de marchandises, un défi de mobilité urbaine (Michel Rey)

Les achats en ligne augmentent, leur acheminement aussi. Une stratégie concertée pour soulager les villes s'impose

Gérard A. Jaeger, de matelot-écrivain à passager du Queen Victoria (Pierre

Jeanneret)

Gérard A. Jaeger, un Suisse passionné par les océans, signe Octroi de mer, mémoires et récit de voyage

Repenser les assurances sociales plutôt qu'au revenu de base inconditionnel

L'idée de revenu de base inconditionnel ressurgit, c'est l'occasion d'élaguer la jungle du système des assurances sociales

Jean-Daniel Delley - 10 juin 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/36840>

La crise actuelle semble donner un nouvel élan à l'idée d'un revenu de base inconditionnel (RBI). En Suisse, le projet a été rejeté en 2016 par un vote populaire. Mais les Jeunes Verts viennent de déposer une [pétition](#) pour un RBI, sans préciser son montant, son coût ou son financement.

Sandro Cattacin, [sociologue](#) à l'Université de Genève, voit dans le revenu universel un moyen de répondre à la précarité mise en pleine lumière, ces dernières semaines, par les files d'attente devant la distribution hebdomadaire de colis alimentaires. Et, lors des fêtes de Pâques, le [pape](#), lui-même, a préconisé un salaire universel.

Durant la campagne de 2016 sur l'initiative populaire revendiquant un RBI, nous en avons souligné les faiblesses ([DP 2117](#) et [DP 2118](#)). Cette proposition pourrait conduire à l'abandon des droits sociaux et des budgets qui leur sont consacrés. Le RBI garantirait certes un revenu, mais plus que modeste, comme si l'argent seul suffisait à répondre à tous les besoins.

Par ailleurs, le risque existe de voir se développer une société duale - d'un côté les actifs sur le marché du travail, de l'autre

les laissés pour compte. Le RBI s'apparente ainsi à une robinsonnade - le rêve d'une société différente mais parallèle.

Les effets économiques et sociaux de la pandémie ont mis en évidence le besoin de couvrir rapidement la perte ou la baisse de revenus des personnes. Les lacunes de cette couverture, par exemple pour les indépendants et les travailleurs précaires qui ne bénéficient pas de l'assurance-chômage, sont clairement apparues.

Ces lacunes découlent très directement du modèle qui sous-tend les assurances sociales, à savoir celui d'un salarié à plein temps, actif sans interruption et de préférence dans la même entreprise. Ce modèle ne correspond plus à la réalité actuelle de l'emploi.

Des discontinuités peuvent marquer une carrière professionnelle, tant dans le taux de travail (plein ou partiel), que dans la nature de l'emploi (stable ou précaire) ou le statut de l'actif (salarié ou indépendant). D'où l'idée d'instituer une [assurance générale du revenu](#) (AGR) durant la vie active.

Cette AGR regrouperait les

différentes branches de la sécurité sociale et délivrerait aussi bien les indemnités de chômage que les prestations complémentaires pour les familles, les prestations d'intégration individualisée et l'aide sociale.

Elle garantirait le revenu des personnes actives, quels que soient les aléas de leur parcours professionnel. Elle offrirait également conseils et soutien en vue d'une réintégration dans l'activité économique.

Soumise il y a plus de dix ans au parlement, la [proposition](#) d'une AGR n'a pas encore convaincu. Elle permettrait pourtant d'élaguer la jungle que constituent les assurances sociales, dont les obstacles bureaucratiques et les contradictions empêchent trop souvent les individus de faire valoir rapidement leurs droits.

On peut imaginer de pousser plus loin encore la réflexion. L'AGR s'inscrit dans la perspective d'une réinsertion dans le système productif de biens et de services dotés d'une valeur monétaire. Et si l'on concevait ce droit d'abord comme une possibilité de favoriser l'autonomie individuelle, de permettre aux gens de vivre et travailler

différemment, en agissant hors du marché, via un [revenu de participation](#).

Ce dernier rétribuerait par exemple des activités socialement utiles, répondant à des besoins essentiels: des tâches éducatives, de «care» (aide aux personnes âgées,

invalides, enfants...), de gestion de l'environnement, d'animation sociale ou des engagements politiques.

Le revenu de participation est en somme un compromis entre le RBI - un revenu sans travail - et le modèle social actuel - un

revenu lié à l'exigence, ou pour le moins à l'effort, de revenir sur le marché du travail. Il serait une solution pour contenir le processus de marchandisation qui vise à élargir sans cesse l'emprise du marché sur les activités humaines et sur les revenus qu'elles procurent.

Pile et face, la dette est exorbitante

Les emprunteurs sont évalués, la dette se chiffre, mais qu'en est-il de ce train de vie qui puise dans le futur?

Benoît Genecand - 11 juin 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/36847>

La dette c'est quoi? Définition. Faire une dette, c'est obtenir de l'argent maintenant et le rembourser plus tard, demain, la semaine prochaine, en 2021, dans dix ans, dans trente ans, jamais pour certains emprunts étatiques joliment appelés [dettes perpétuelles](#).

Tout le monde peut s'endetter. Les ménages pour financer un canapé, une voiture ou pour s'acheter un appartement. Les entreprises, pour lubrifier leur trésorerie entre les dépenses et les recettes, acheter de nouvelles machines ou gober un concurrent. Les États, bien sûr, pour tout ce que les États font.

Emprunteurs de AAA à D

Les meilleurs emprunteurs sont les États justement. Avec de fortes [différences](#) entre eux toutefois. La Suisse est sur la première marche du podium, AAA comme disent les agences de *rating* (à ne pas confondre avec les «ah, ah, ah!», que l'on a exprimé à propos de ces mêmes agences après la débandade des subprimes...).

AAA aussi pour le Canada, le Danemark, l'Allemagne et quelques *happy few*. À l'autre extrémité, appelés D comme défaut, il y a le Venezuela, l'Argentine, l'Égypte ou l'Ukraine. Les bons élèves paient peu pour leurs dettes, les

mauvais beaucoup.

En fait, depuis quelque temps, les bons élèves ne paient plus rien. On les paie même pour qu'ils s'endettent. C'est le cas de la Suisse qui [émet](#) régulièrement des obligations avec un taux d'intérêt négatif. Ceux qui prêtent aujourd'hui cent francs à la Confédération recevront en retour un montant inférieur dans dix ans. C'est Alice aux pays des merveilles.

À combien se montent ces dettes mondiales? Le montant total, dettes des particuliers, des entreprises et des États, s'élevait à deux cents cinquante-trois mille milliards de dollars en septembre 2019. C'est [l'Institut of International Finance](#) qui le dit. Information mise en perspective par CNBC dans une vidéo intitulée [«Is a global debt crisis coming?»](#).

Trois mille cerveaux

253 000 000 000 000, est-ce que cela veut encore dire quelque chose? C'est environ trois mille fois le nombre de neurones dans un [cerveau](#) humain pour prendre une comparaison hasardeuse. Plus pertinente est la mise en rapport avec le produit brut mondial, de quatre-vingt-six mille milliards de dollars en [2018](#).

La montagne de dettes mesure donc presque trois fois la production annuelle. Et ceci avant les largesses budgétaires qui accompagneront la pandémie. Même si le montant de ces interventions étatiques n'est pas encore connu, on peut l'estimer à 10% du produit brut mondial, soit huit mille six cents milliards de dollars qui iront grossir le total. Voir à ce sujet un intéressant document de [Bruegel](#), un *think tank* européen centré sur les questions économiques.

Bon, mais une fois qu'on s'est amusé et effrayé avec les lettres et les chiffres, on a dit quoi exactement? Est-ce bien, pas bien, un motif de satisfaction ou de peur panique? Si on limite son regard aux dettes publiques, il est admis que le ratio entre les dettes et le produit national brut est un bon indicateur de la santé financière d'un pays. Là aussi, la fourchette entre les parcimonieux-frugaux et les cigales est très large.

Le tableau pays par pays dressé par le Fonds monétaire international [montre](#) d'ailleurs une image un peu contre-intuitive. Il faut être un pays développé et riche pour se payer une dette importante en relation avec la production nationale.

Les États-Unis ont dépassé le ratio de 100% avant la crise du Covid-19. Comme l'Italie ou le champion toute catégorie qu'est le Japon avec ses 248%. Le Congo par exemple peut paraître exemplaire avec ses 18% de dettes publiques par rapport à son produit national brut, idem pour la Russie (17%) ou le Nigeria (11%).

«On ne prête qu'aux riches»

Le mieux est de pouvoir s'endetter et de ne pas l'avoir fait durant les années de vaches grasses. C'est le cas de la Suisse. Elle pourrait ajouter quelques dizaines de milliards de dettes sans que son *rating* se détériore et sans même commencer à payer un taux d'intérêt positif. Ses créanciers continueront de lui donner de l'argent pour le plaisir d'augmenter son endettement. Formidable, n'est-ce pas?

On trouve d'ailleurs la même situation chez les particuliers qui visitent leur banquier en

Helvétie: plus les revenus sont importants, plus importante pourra être la dette hypothécaire. Dettes hypothécaires qui se montent à neuf cents milliards de francs. Chiffre qui suscite à intervalle régulier un frémissement de panique comme en janvier 2020 dans un [article](#) intitulé «*La dette hypothécaire, une épée de Damoclès macro-économique*».

Mais, là aussi, la même question se pose: Est-ce un problème? Ne doit-on pas regarder les deux côtés du bilan d'un individu, d'une entreprise ou d'une collectivité?

Dette helvétique

Pour les Suisses, la situation apparaît tout de suite moins flippante: face aux dettes hypothécaires se trouve un patrimoine de quatre mille six cent septante-trois milliards, composé de la valeur des immeubles, des droits sur les caisses de pension et d'autres placements mobiliers.

Soit une «*valeur nette des ménages suisses*», selon la terminologie de la Banque nationale suisse, de trois mille sept cent septante-deux milliards ([chiffres 2018](#)).

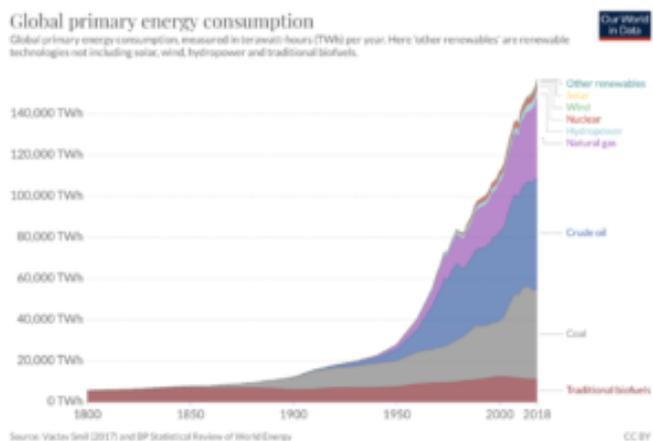
Petit pays hyper connecté, la Suisse doit sa prospérité à une longue période de paix et de croissance économique mondialisée. Malgré cette bonne santé financière, se pose donc aussi, et égoïstement, la question de savoir si l'endettement global, grossi encore par les interventions post-Covid, est soutenable.

Même si la dette atteint désormais des sommets tant en chiffres absolus que relatifs, il est difficile de dire que ce système va implorer, qu'il est donc insoutenable. On voit bien avec quelle diligence les banques centrales s'appliquent à baisser les taux d'intérêts. Or, avec des taux proches du plancher voire en dessous, n'importe quel montant de dette est supportable.

Et dette planétaire

Ce qui semble plus intéressant, et d'une certaine manière plus évident, est le constat suivant: l'économie mondiale n'a jamais produit autant que maintenant. Cette production s'est faite en

consommant des ressources énergétiques accumulées dans les sols depuis des millions d'années. La croissance de cette consommation a été exponentielle – le [graphique de Our World in Data](#) est éloquent – et notre fourniture d'énergie dépend encore quasi totalement de ressources qui émettent du CO₂.



Il y a cumul mondial de deux problématiques: un train de vie financier qui va puiser par avance des ressources dans le futur et un mode de vie qui accroît chaque jour une dette écologique difficile à rembourser. Plus exactement, les pays

développés concentrent la grande majorité des dettes et des émissions.

On voit mal comment ces deux défis vont être attaqués en même temps. Pour que le système d'une économie qui marche à crédit garde sa stabilité, il faut une croissance continue du gâteau à partager. Pour que les gaz à effet de serre diminuent dans l'air, il faudra arrêter de brûler des énergies fossiles et donc restreindre drastiquement la production économique.

Bien sûr, certains prophètes du moindre mal annoncent que l'on peut à la fois assurer la croissance économique et éviter le réchauffement climatique.

Loin d'être rassurante, cette affirmation est plutôt le témoignage le plus récent de cette capacité des humains, surtout des adultes, à se raconter des histoires à dormir debout. Peut-être dans l'espoir enfantin que demain soit le miroir à peine terni du bel aujourd'hui. Ou plus cyniquement, pour faire comme si de rien n'était et passer le bâton merdeux à la génération qui vient.

La livraison de marchandises, un défi de mobilité urbaine

Les achats en ligne augmentent, leur acheminement aussi. Une stratégie concertée pour soulager les villes s'impose

Michel Rey - 13 juin 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/36864>

Elles véhiculent des logos connus de tous et sont de plus en plus nombreuses à sillonner les rues des villes, à s'arrêter sur le peu de places qui leur sont réservées, voire en double file ou empiétant sur les trottoirs. Elles, ce sont les camionnettes de livraison de colis destinés aux clients du commerce en ligne.

Les commandes par Internet

explosent et le nombre de colis acheminés en Suisse ne cesse de croître. Ce mode de consommation est en train de modifier le transport des marchandises en milieu urbain, en termes de fréquence, de volume ou de poids des colis autant que de logistique.

Les entreprises de distribution se disputent ce marché en tentant d'offrir les meilleures

conditions (livraison à domicile garantie dans la journée) et au moindre coût, impliquant par ailleurs des conditions salariales douteuses.

Dans le paysage urbain, rares sont les surfaces adaptées au transbordement de marchandises. Les rues manquent de possibilités d'arrêt de courte durée. Il y a donc forcément une

augmentation des conflits et des perturbations.

Logistique du «dernier kilomètre»

Les livraisons s'opèrent dans des villes soucieuses de limiter les émissions de CO₂, mais confrontées à un engorgement croissant de leur trafic. Et les camionnettes de livraison sont la partie visible de ce que les experts mandatés par l'Union des villes suisses appellent la [logistique urbaine](#).

Il s'agit de «l'ensemble des mesures et concepts touchant au transport régional et urbain de marchandises qui contribuent à l'amélioration de l'efficacité et de la compatibilité environnementale du trafic de marchandises».

La logistique urbaine a longtemps été éclipsée par les déplacements des personnes et par la mobilité douce, imposée par les mobilisations de cyclistes notamment, qui sont au cœur des politiques des transports des villes. Mais les cantons de Bâle, Zurich, Saint-Gall, Argovie ou Berne ont récemment pris des initiatives pour maîtriser le transport des marchandises.

La Poste et les CFF ne sont pas en reste. La première envisage d'aménager de petits centres de distribution à partir de son réseau. Le secteur immobilier des seconds veut développer des sites au centre des villes; ceux de La Praille à Genève, Sébeillon à Lausanne, Wolf à Bâle et Hardfeld à Zurich doivent apporter une

contribution à la logistique urbaine.

L'Union des villes suisses a dressé un état des lieux; elle a dégagé les marges de manœuvre locales pour relever les défis liés à la livraison des marchandises en milieu urbain. Les villes sont ainsi invitées à élaborer des concepts de trafic de marchandises, à réserver des surfaces appropriées pour des sites logistiques, à développer les coopérations entre acteurs privés et publics, ainsi qu'à promouvoir les véhicules de dimensions et d'émissions économes.

Credit Suisse propose [quatre axes d'action](#) pour maîtriser le «dernier kilomètre» qui correspond à la remise des marchandises transportées à leurs destinataires. Il faut trouver des alternatives à la livraison classique par camionnettes: véhicules électriques, drones, vélos cargo.

De nouveaux modèles de livraison comme des points de retrait et des boîtes à colis doivent être testés. La coopération entre les spécialistes de logistique, les commerçants, les prestataires de livraison et de stockage des colis constitue le facteur clé d'une amélioration de la situation actuelle. Enfin, les entrepôts centraux des agglomérations doivent travailler avec un réseau de petits centres disséminés au sein des villes.

La concrétisation de ces axes d'action demande une collaboration étroite entre tous

les partenaires, dont les entreprises de livraison à domicile. Voudront-elles jouer le jeu, partager leurs informations? On peut en douter, car elles sont en situation de concurrence sur ce marché.

Le [canton de Genève](#) a adopté en 2018 un plan d'action pour 2019-2023, inscrit dans la «*dynamique de mutation profonde de la mobilité*». Parmi les mesures annoncées: la création d'une plate-forme au centre-ville à partir de laquelle les marchandises seront livrées par des véhicules moins polluants ou la reprise directe des emballages afin de limiter la circulation de camions.

Villes et camionnettes

Les possibilités d'action des villes en matière de logistique et de régulation du trafic de marchandises sont relativement importantes. Les communes peuvent prendre des mesures dans le domaine de la circulation et des conditions d'accès aux centres (créneaux horaires de livraison, restriction du trafic, limitations de dimension et de poids des véhicules).

Mais, d'une part, elles sont largement conditionnées par les réglementations ressortant de compétences cantonales (mesures de protection du bruit, législation sur l'aménagement du territoire) et fédérales (homologation de nouveaux moyens de transport). D'autre part, la logistique urbaine doit concilier les exigences de rentabilité et

de qualité de services délivrés par le secteur privé avec les

soucis de sécurité et de bien-être urbain. Voilà le défi pour un partenariat entre les

collectivités publiques et les entreprises de transport.

Gérard A. Jaeger, de matelot-écrivain à passager du Queen Victoria

Gérard A. Jaeger, un Suisse passionné par les océans, signe *Octroi de mer*, mémoires et récit de voyage

Pierre Jeanneret - 14 juin 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/36869>

La fin d'*Octroi de mer* de Gérard A. Jaeger présente une imposante bibliographie personnelle s'étendant sur cinquante années de recherches. L'essentiel de ses livres est consacré aux mers et aux océans, notamment à la piraterie, aux flibustiers et corsaires, aux mutins, aux naufrageurs et autres aventuriers.

C'est aussi à cette thématique qu'il a consacré sa thèse de doctorat. Gérard A. Jaeger ne s'est pas contenté d'étudier l'histoire et l'art maritimes dans les livres. Il s'est embarqué un jour à Saint-Malo comme matelot-écrivain sur le *Belem*, un trois-mâts construit en 1896 pour le transport du cacao.

Sur ce navire-école, il a appris la rude discipline régnant dans la marine à voile. Il en maîtrise d'ailleurs parfaitement le vocabulaire: «*Soudain, une goélette croise notre route à trois ou quatre milles par le travers avant; elle a pris plusieurs ris dans sa grand-voile auriq. À son bord,*

affaires à choquer la toile et tenir le cap, son équipage... » Ceci enchante sans doute les lecteurs-navigateurs.

Octroi de mer est cependant un peu à part dans son œuvre. S'il relate, au début de celui-ci, ses expériences marines et le contenu de ses recherches académiques ou journalistiques, l'essentiel est consacré à un tour du monde effectué en 2019 avec son épouse sur un paquebot de luxe, le *Queen Victoria*. Il pourrait s'agir d'un banal récit de voyage pour touristes fortunés.

Toutefois l'ouvrage présente plusieurs intérêts. À travers l'expérience de ce long voyage, l'auteur vit une quête de soi. L'évolution des rapports dans le couple, y compris dans leur plus grande intimité, occupe aussi quelques pages, comme l'avait fait Daniel de Roulet dans son livre consacré à son périple avec sa femme à travers l'Amérique du Sud.

Le navire appartient à la prestigieuse Cunard Line. Or

celle-ci a ses codes, vestimentaires et de conduite. Salle de bal, théâtre, soirée du capitaine, cocktails en abondance, «*baptême*» lors du passage de la ligne de l'Équateur, agrémentent le voyage. C'est un monde un peu suranné, qui a incontestablement son charme.

D'ailleurs, Gérard A. Jaeger dit clairement qu'il n'éprouve aucun goût pour les périple «*sac au dos*» des routards. Il a cependant emprunté, par le passé, des cargos mixtes offrant une poignée de cabines à des voyageurs intrépides, car ces navires sont chahutés par le roulis et le tangage. Lui et sa femme, qui a beaucoup navigué dans sa jeunesse, gardent le souvenir de terribles tempêtes.

Mais l'intérêt principal d'*Octroi de mer* est ailleurs. À propos de chaque escale - et il y en aura trente-trois réparties dans vingt-cinq pays - l'auteur utilise ses connaissances géographiques et historiques pour présenter de courts récits

vivants.

Par exemple, sur Southampton plane l'ombre du Titanic et du plus célèbre naufrage de l'Histoire. Les îles du Pacifique lui permettent de rappeler le souvenir de l'écrivain Robert-Louis Stevenson, auteur de *L'Île au trésor*, et du capitaine James Cook.

Jaeger évoque aussi des mythes fameux, comme ceux du Triangle des Bermudes ou des sirènes et tritons. Les considérations sociologiques ne sont pas non plus absentes. Notamment lorsqu'il dénonce les pavillons de complaisance et leurs conséquences sociales pour un personnel soumis à un véritable esclavage moderne.

L'auteur montre la dégradation des sites naturels, en particulier à Bali, où les feuilles

de bananiers biodégradables ont été remplacées par les emballages en plastique. Comme lui, nous avons été le témoin attristé, à Nha Trang au Vietnam, d'une ville complètement défigurée, que nous avons connue comme une plage idyllique bordée de bungalows et de petits hôtels.

À propos de Hong Kong, Gérard A. Jaeger rappelle qu'il avait assisté, en 1997 comme journaliste, à la passation des pouvoirs entre le Royaume-Uni et la Chine. Ses prédictions d'alors sur la mainmise impitoyable de Pékin sur l'îlot se sont révélées exactes. Dans un autre ordre d'idées, il s'en prend à certains touristes qui, lors de visites telles que celle d'Alcatraz, terrible lieu de souffrance humaine, se croient dans un parc d'attractions.

Cela dit, un tel voyage en paquebot de luxe autour du monde n'est pas sans poser certaines questions. Et d'abord écologiques. Mais aussi d'ordre culturel. Qu'apportent vraiment ces sauts de puce d'un pays à l'autre, d'une courte escale à l'autre?

L'évocation du Sri Lanka en fournit un bon exemple. L'auteur n'a rien vu du pays, à part Colombo, qui n'est absolument pas représentative de l'île, dont nous avons parcouru pendant trois semaines les beautés naturelles. Reste le récit d'un voyage qui fait (parfois) rêver, ce dont nous avons bien besoin en cette période de post-confinement...

Gérard A. Jaeger, *Octroi de mer*, Vevey, Éditions de l'Aire, 2020, 303 p.

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

Repenser les assurances sociales plutôt qu'au revenu de base inconditionnel

<https://www.jeunesverts.ch/medienmitteilung/1390>

<https://www.tdg.ch/geneve-la-riche-peut-aider-les-plus-demunis-893553300466>

<https://www.vaticannews.va/fr/pape/news/2020-04/le-pape-reve-d-un-salaire-universel-pour-les-exclus.html>

<https://www.domainepublic.ch/articles/29124>

<https://www.domainepublic.ch/articles/29174>

http://www.denknetz.ch/wp-content/uploads/2018/02/Reseau_de_reflexion_lance_un_debat_de_reforme.pdf

<https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20093655>

<https://www.socialeurope.eu/reconfiguring-welfare-in-an-eco-social-state-participation-income-and-universal-services>

Pile et face, la dette est exorbitante

http://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/textes/l15b2914_proposition-resolution

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_credit_rating

https://www.snb.ch/fr/i/about/stat/statrep/id/current_interest_exchange_rates#t2

<https://www.iif.com/>

<https://www.cnbc.com/2020/05/13/coronavirus-governments-issued-more-debt-than-ever-last-month.html?&q=searchterm=global%20deb>

<https://www.futura-sciences.com/sante/actualites/biologie-votre-cerveau-15-chiffres-cles-51904/>

<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>

<https://www.bruegel.org/publications/datasets/covid-national-dataset/>

<https://www.imf.org/external/datamapper/DEBT1@DEBT/OEMDC/ADVEC/WEOWORLD>

<https://bonpoulatete.com/actuel/la-dette-hypothecaire-une-epee-de-damocles-macro-economique>

<https://data.snb.ch/fr/topics/uvo#!/cube/frsekgevehup>

<https://ourworldindata.org/energy#all-charts-preview>

<https://www.domainepublic.ch/wp-content/uploads/Our-World-in-Data-1.png>

La livraison de marchandises, un défi de mobilité urbaine

https://uniondesvilles.ch/cmsfiles/cvm_logistique%20urbaine_f_191127.pdf?v=20200225212524

<https://www.credit-suisse.com/ch/fr/unternehmen/unternehmen-unternehmer/aktuell/die-logistik-erobert-die-stadt.html>

<https://www.ge.ch/transport-marchandises/plan-action-marchandises-logistique-urbaine-2019-2023>

Gérard A. Jaeger, de matelot-écrivain à passager du Queen Victoria