

**Zeitschrift:** Domaine public

**Herausgeber:** Domaine public

**Band:** 23 (1986)

**Heft:** 838

**Rubrik:** Transports

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 24.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Dis-moi comment tu roules...

trop familier, ni "nous vous aimons" qui aurait été trop direct, mais "on..."). Kurt Furgler, homme de théâtre et polyglotte, sut interpréter ce quart d'heure vaudois, mais il fut touché. Et il répondit par une profession de foi.

Sa conviction profonde était que toute société, et la Suisse n'échappe pas à la loi générale, affronte des problèmes d'évolution. L'homme d'Etat ne doit pas faire confiance au temps qui décante ou arrange ; il doit, en prenant des risques, relever le défi comme s'il lui était personnellement lancé.

Un tel engagement n'était pas celui d'un réformiste. Le réformiste croit ou veut croire à un progrès peut-être possible, vers lequel on ne marche qu'à petits pas. La vision furglierienne était de l'ordre du dramatique. L'acteur qu'il était, - parfois bon, parfois cabotin - donnait l'impression qu'il jouait un rôle. Mais s'il jouait, c'est qu'il interprétait l'histoire et la politique en termes de théâtre. Le même mot peut désigner celui qui joue et celui qui agit. Furgler était et se voulait acteur.

Sa dramaturgie politique impliquait la perception et l'anticipation des dangers, des menaces auxquels il fallait échapper par les vertus et la vertu du héros. Pour que la tragédie n'aille pas vers un dénouement fatal, il faut que le héros intervienne assez tôt, et non au cinquième acte. Furgler se voulait plus rapide que Zorro.

Il se sentait de la sorte investi, non pas seulement d'une responsabilité, mais d'une mission. C'était un missionnaire.

Je me souviens d'une autre scène.

Devant les représentants de tous les Cantons réunis, Furgler tentait de démontrer que l'utilisation des procédures d'exception (art. 89 bis) était légitime pour permettre à la Confédération d'améliorer son budget. C'était une mauvaise cause défendue par un avocat brillant. L'aisance intellectuelle peut faire croire que tout est, verbalement, démontrable. Cet homme de conviction était tenté, parfois y succombant, par les facilités du sophiste.

Il fut donc heureux que ce magistrat passionné de bien public mais que menaçait le goût de la dramatisation, il fut donc sain que cet homme de grande intelligence que guettait la facilité du "tout-démontrable" ait rencontré de solides résistances, celles de la collégialité et celles de la démocratie directe. Il entendit ainsi des répliques qui n'étaient pas dans le texte préparé. Perdant le beau rôle, il fut astreint à jouer un rôle de moindre gloire, mais qui ne l'a pas amoindri. Du théâtre noble à la réalité lente.

(nam) Dans notre dernière édition, nous avons présenté le modèle Eco-bonus, élaboré par l'AST, qui vise à diminuer la consommation de carburant par le prélèvement d'une surtaxe incitative. Nous avons dit que ce modèle mériterait d'être affiné, car l'idée en soi nous a paru bonne. Lors de sa sortie en juin 85, la brochure Eco-bonus n'avait d'ailleurs pas récolté que des critiques.

La pollution de l'air et la mort des forêts sont des problèmes que plus personne ne songerait à nier. Par contre, dès que des solutions sont proposées, elles rencontrent un écho de moins en moins favorable au fur et à mesure que l'on s'approche des milieux auxquels des sacrifices risquent d'être demandés. Quoi de plus naturel ? Chacun s'inquiète de voir jaunir les aiguilles des sapins, mais le remède proposé (réduction du trafic) paraît pire que le mal à la majorité des automobilistes. L'usine Ciba-Geigy de Monthey fait œuvre d'écologie en expérimentant des méthodes "douces" de lutte anti-parasitaire dans son domaine des Barges, mais il aura fallu attendre 1986 pour la voir consacrer 20% de ses investissements à la réduction des nuisances qu'elle occasionne, lesquelles se situent depuis des années en dehors des normes admises (24 heures du 23 octobre).

Rien d'étonnant donc à ce que les réactions les plus virulentes contre l'Eco-bonus émanent des milieux automobiles. Tour à tour la Fédération routière suisse, l'ACS et l'Auto-Club romand, dont le président Luc Hafner fait également passer son message par le courrier des lecteurs de la *Tribune de Genève*, qualifient le modèle d'anti-économique, de bêtise asociale, et lui trouvent des relents de dirigisme et de planification. Des chroniqueurs "indépendants" s'acharnent également contre l'Eco-bonus. C'est le cas de José Bessard, de l'agence Correspondance politique suisse, qui le qualifie de "bricolage d'apprenti sorcier". A peine moins virulents, P.A. Lugrinbuhl de l'*Est vaudois*, qui parle de "retour au Moyen-âge" et Joël Hiroz du *Nouvelliste* : "la nature oui, l'imbécilité non".

Alors, aux orties l'Eco-Bonus ? Pas tout à fait, car en feuilletant la presse de cette fin du mois de juin 85, on trouve aussi quelques articles "neutres", qui se contentent de présenter le modèle de manière non polémique. C'est le cas notamment du *Courrier*, de *La Liberté* et de la *Tribune de Genève*. *Le Cheminot* (organe du syndicat des cheminots - SEV) reproduit même sur une pleine page la quasi-intégralité de la brochure avec un titre-choc : "génial".

Malgré cela, la discussion publique que souhaitait l'AST n'a pas eu lieu. Comme cela est souvent le cas, quelques jours après le lancement de l'idée, celle-ci sombre dans l'oubli au moment où la presse cesse d'en parler. Quelques lettres de lecteurs et puis plus rien. Les suites politiques de l'affaire ne furent guère plus spectaculaires. Reprise dans une version édulcorée par l'indépendant Franz Jaeger et la libérale Monique Bauer sous forme de deux motions déposées aux Chambres, l'idée n'a rencontré aucun écho auprès des parlementaires.

Certes le système proposé tient du remède de cheval : 3 fr. le litre d'essence, ça fait mal, même si chacun d'entre nous peut s'attendre à toucher 1000 fr. de bonus à la fin de l'année. Et pourtant : en temps de guerre, personne ne s'offusquerait de voir le Conseil fédéral prendre les mesures nécessaires à la sauvegarde de l'indépendance du pays, au besoin en restreignant les libertés. Nous n'en sommes pas là, mais la situation de notre environnement est grave. Une restriction du trafic consentie librement serait une excellente occasion pour les Suisses de faire montre de sens civique et de solidarité.