

**Zeitschrift:** Domaine public

**Herausgeber:** Domaine public

**Band:** 29 (1992)

**Heft:** 1092

**Artikel:** Bouchons

**Autor:** Delley, Jean-Daniel

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1022001>

### 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

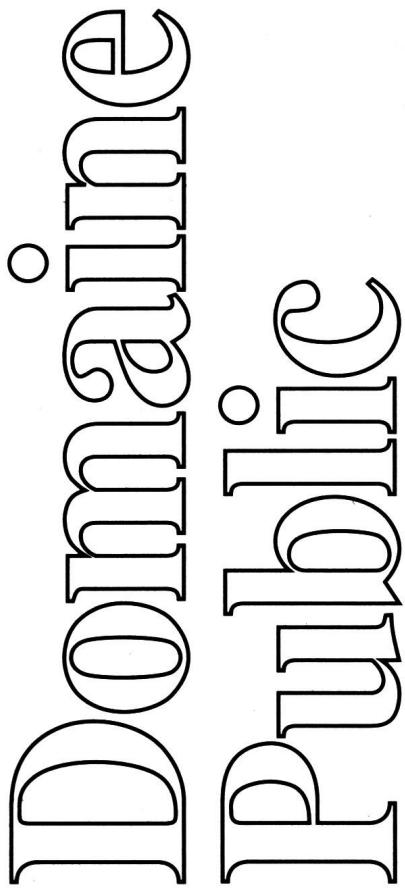
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 30.01.2026

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



# DP

JAA  
1002 Lausanne

## Bouchons

Avec l'été reviennent les traditionnels «bouchons» sur les grands axes routiers européens, pudiquement baptisés ralentissements, même lorsqu'ils contraignent les migrants estivaux à la plus complète immobilité temporaire. Dans la journée du 1<sup>er</sup> août, la France a dénombré sur son territoire des colonnes de véhicules à l'arrêt totalisant 500 kilomètres.

On peut bien sûr préconiser le développement du réseau afin de mieux adapter les infrastructures aux besoins. Quitte, en répondant à un besoin de pointe quelques jours par an seulement, à stimuler le trafic le reste de l'année. Il y a quelques semaines à la TV française, Jacques Delors n'a pas hésité à recommander ce choix, à la fois pour améliorer le réseau européen et pour stimuler la relance économique.

On peut aussi imaginer mettre un frein à cette frénétique transhumance en fixant des prix de déplacement plus conformes aux nuisances et aux coûts qu'ils engendrent — bruit, pollution de l'air et du sol, destruction des paysages, décès, blessures et invalidités (voir p. 2 l'article sur le développement durable). L'économie mondiale n'est pas au mieux de sa forme. Les locomotives que sont le Japon, l'Allemagne et les Etats-

Unis ne semblent pas prêtes à remettre en mouvement le convoi. Les instruments classiques de la relance n'opèrent plus et les consommateurs inquiets sont plutôt réticents à la dépense. L'avenir économique paraît bouché. L'occasion de se poser la question de la validité d'un système qui ne survit qu'au rythme accéléré de la consommation et de distinguer les besoins prioritaires à l'aune d'un capital de ressources naturelles limité et du déséquilibre grandissant entre les populations de la planète dès lors qu'il s'agit d'accéder aux biens et aux services.

L'endettement et le déficit budgétaire des collectivités publiques suisses, s'ils n'atteignent pas le niveau de nos voisins, ne laissent pas d'inquiéter. Comme la charge fiscale est chez nous relativement modérée en comparaison internationale, il est tentant pour faire face d'augmenter les impôts. Mais en Suisse c'est une décision qui relève du peuple, lequel montre actuellement une réticence marquée à donner son accord. Blocage. Les uns crient à la catastrophe, comme si chaque franc dépensé par l'Etat et chaque poste de la fonction publique représentaient un apport essentiel à la

JD

suite en page 2

## Eurocompatibles, les assurances

(y) Les compagnies d'assurances compétent, et c'est notoire, au nombre des sociétés les mieux préparées à l'Europe et à ses exigences, notamment en matière de présentation des comptes et du bilan. Pour preuve: les derniers rapports annuels pour l'exercice 1991 des groupes Zurich et de La Bâloise, avec comptes consolidés et force explications sur les principes de consolidation et d'évaluation.

La Bâloise se lance même dans un lexique des termes techniques «pour une meilleure compréhension du langage de l'assurance» tandis que le groupe Zurich pousse la transparence jusqu'à donner le détail de la répartition du bénéfice net (262 969 321 francs) en précisant que les

dix administrateurs (dont la moitié membres du comité) touchent des tantinières pour 800 000 francs. De quoi alimenter la petite caisse de Mme Vreni Spoerry, conseillère nationale, comme de MM. David de Pury (ABB), Helmut Maucher (Nestlé) ou du conseiller aux Etats Markus Kündig.

Au reste, les deux compagnies soulignent tout l'intérêt des marchés offerts par les nouveaux Etats fédérés allemands, où La Bâloise enregistre «une croissance extraordinaire de la production» tandis que le groupe Zurich y a réalisé «une bonne moitié» de la croissance des primes obtenue en Allemagne.

A noter enfin cette bonne nouvelle pour les automobilistes: l'assurance casco de La Bâloise couvre désormais aussi les dommages causés par les «morsures» de petits animaux vivant en liberté, par exemple les martres. ■

# Une couche de peinture verte ne suffira pas

*(jd) En prélude au sommet de Rio, Stephan Schmidheiny a fait la une de nombreux magazines. Le «milliardaire vert», à la tête d'un groupe industriel et commercial qui emploie près de 50 000 salariés à travers le monde, présentait alors son ouvrage «Changer de cap», la réflexion d'un groupe international d'entrepreneurs pour conjuguer économie et écologie dans la perspective d'un développement durable. Une tentative séduisante puisqu'elle propose de réconcilier deux dimensions apparemment contradictoires et pourtant perçues comme indispensables à la survie de l'humanité.*

## Une modernisation écologique

Jusqu'à présent nous nous sommes inquiétés des effets néfastes de la croissance économique sur l'environnement. Aujourd'hui ce sont les conséquences négatives des atteintes à l'environnement sur l'avenir de l'activité économique qui doivent nous préoccuper. En effet, si nous voulons préserver la possibilité du développement économique, il s'agit de ménager les ressources naturelles et de traiter la nature comme un bien rare. Le changement que propose Schmidheiny passe par une révolution technologique qui permettra de produire plus avec moins de matières premières et d'énergie tout en réduisant les déchets. Le mot d'ordre est à l'efficacité. Mais cette révolution ne se réalisera que si des contraintes suffisantes nous y obligent. Non pas des interdictions et des contrôles bureaucratiques accrus, lourds et coûteux, mais la création de marchés pour ces technologies efficaces grâce à des taxes d'incitation, des

certificats d'émissions, des impôts écologiques qui traduisent la rareté des ressources naturelles et l'effet négatif de la production sur l'environnement. Cette «modernisation écologique» devrait garantir un développement durable et répondre aux exigences justifiées des populations du tiers monde à un niveau de vie plus décent.

Schmidheiny a-t-il découvert la panacée qui va permettre à l'humanité enfin réconciliée avec son environnement naturel de se lancer avec espoir dans l'aventure du prochain millénaire ?

## Les contraintes du marché

Si le modèle est séduisant, il recèle pourtant plusieurs faiblesses. Pour sa réalisation, Schmidheiny en appelle à la conscience de toutes les personnalités dirigeantes. Mais s'agit-il d'un problème de conscience dès lors que l'action proposée doit se conformer aux mécanismes du marché ? Le patron d'entreprise, quelle que soit sa conscience des

problèmes écologiques, ne peut raisonner à long terme : c'est chaque année qu'il est contraint de faire un chiffre d'affaires et de devancer ses concurrents s'il veut survivre. Et lorsque des entreprises, en général multinationales, renoncent à telle production particulièrement polluante, c'est plus par crainte de voir leur image de marque ternie dans l'opinion et chuter leur chiffre d'affaires que par conscience écologique.

Des économistes soucieux de l'environnement ont imaginé bien avant Schmidheiny des instruments de protection de l'environnement conformes à l'économie de marché. Or qu'observe-t-on ? Les milieux économiques voient aux gémomies les réglementations liberticides et louent des conditions-cadre à la fois plus souples et plus efficaces telles que les préconise l'industriel helvétique. Mais lorsqu'un projet dans ce sens est présenté, les mêmes lui trouvent tous les défauts. Argument décisif, la concurrence internationale : la Suisse ne peut faire cavalier seul au risque de renchérir ses coûts de production ; la Communauté européenne se résoudra à introduire une taxe sur le CO<sub>2</sub> lorsque ses concurrents américains et japonais feront de même. Bâle qui a introduit des certificats d'émissions annonce que le système a peine à démarrer (voir ci-contre). Bref les producteurs, et les exceptions confirment la règle, cherchent avant tout à s'affranchir au mieux de toutes les contraintes qui alourdiraient leurs charges, et c'est bien compréhensible. Hugo Lever, secrétaire général du Conseil européen des industries chimiques, n'a-t-il pas traité récemment le projet Schmidheiny d'académique et de puéril et proposé à la CE d'améliorer de 15% l'efficacité énergétique de l'industrie chimique à condition que Bruxelles renonce à une taxe sur le CO<sub>2</sub>. L'Association européenne de l'industrie du plastique s'est opposée avec succès à une directive imposant aux producteurs et aux distributeurs de reprendre les emballages de leurs produits — à l'instar de ce que fait l'Allemagne —, au profit de l'encouragement à l'incinération des déchets.

## Plus qu'un enjeu technique

Le physicien Willy Bierter, l'un des fondateurs de l'écocentre de Langenbruck, adresse une critique plus fondamentale encore aux propositions de Schmidheiny (*Das Magazin*, n° 22, 29 mai 1992). Cette transformation écologique de

## Bouchons

*(suite de l'édito)*

survie de la société. Les plus téméraires prescrivent une cure d'amargissement brutal sans trop se soucier des dégâts probables au tissu social.

Cette situation pourtant constitue une chance, celle d'analyser sans préjugés les prestations publiques et de dégager des priorités. Il sera peut-être nécessaire d'alourdir la fiscalité, mais une fois acquise la certitude que sont restreints les gaspillages et

supprimées les rentes de situation injustifiées.

Le malaise qui semble saisir la population, l'indifférence croissante à la vie politique et la méfiance à l'égard des autorités ne sont probablement pas sans rapport avec la multiplication des bouchons. Mais vouloir les faire sauter pour continuer comme avant — trafic, consommation, rôle de l'Etat —, c'est prendre le risque de casser la bouteille et d'altérer le breuvage.

JD