

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 29 (1992)  
**Heft:** 1092

## Titelseiten

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### 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. [Voir Informations légales.](#)

### 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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

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

# Domaine Public DP

JAA  
1002 Lausanne

6 août 1992 - n° 1092  
Hebdomadaire romand  
Vingt-neuvième année

## 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 comptent, 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 tantièmes pour 800 000 francs. De quoi alimenter la petite caisse de M<sup>me</sup> 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. ■