

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1983)
Heft: 687

Artikel: Experts : compte routier : des millions dans le flou
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024971>

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: 29.01.2026

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

technocrates à modifier le destin des jeunes délinquants.

La vague d'économie qui souffle actuellement, stimulant dans l'opinion publique les réflexes les plus proches du porte-monnaie, met un terme brutal aux illusions de surdéveloppement de certaines maisons d'éducation.

En un mot, la philanthropie, en voulant sortir de son lit (au sens fluvial du terme) est violemment «recanalisée» dans ses anciennes limites, à savoir une aide familiale et éducative à la jeunesse en difficulté, et non pas la mise en place d'une techno-structure médicalisée et universitaire qui a fait exploser les coûts.

Certains dénonceront dans ce retour à ce qu'il y a de plus traditionnel en matière d'éducation, un repli défaitiste devant le sentiment populaire le plus conservateur, l'égoïsme. Il faut répondre à cela que «le modèle médical» dont on a usé et abusé dans certaines institutions-pilotes a produit lui-même ce reflux massif de l'égoïsme.

La recherche en sciences sociales et notamment dans le domaine des institutions spécialisées doit aujourd'hui donner la priorité à la découverte des moyens d'un rapprochement concerté entre les institutions et les citoyens:

- décentralisation maximum de l'institution qui doit s'ouvrir à la vie locale où elle est implantée;
- implication financière des communes et des

régions dans les coûts de placement des mineurs, donc transparence dans le fonctionnement des services placeurs;

— éclatement des corporatismes professionnels qui permettent aujourd'hui le maintien de véritables rentes de situations.

E. B.

¹ Cf. rapport (printemps 1983) du Conseil d'Etat vaudois au Grand conseil.

² Il s'agit de l'Association vaudoise des petites familles que nous regrettons d'avoir pris à partie (DP 666, 6.1.83, «Société. Place de l'enfant: côté pile et côté face»), tant son approche de l'action éducative semble économique et pas moins solide.

EXPERTS

Compte routier: des millions dans le flou

L'Association suisse des transports (AST) et la Société suisse pour la protection du milieu vital (SGU) contestent donc, on l'a appris il y a quelques jours, les conclusions de la commission «ad hoc», chargée de l'examen du compte routier, qu'elles jugent trop favorable à la catégorie des poids lourds. La thèse des deux associations critiques: le trafic des véhicules utilitaires ne couvre pas ses frais... D'après l'ancien compte routier, la partie non couverte des frais occasionnés par le trafic des poids lourds s'élèverait à 350 millions de francs environ; avec le nouveau compte routier, ce découvert ne serait plus que de 150 millions! Selon l'AST et la SGU, il se situerait entre 400 et 600 millions. Conclusion: procédons à de nouvelles expertises (et introduisons une redevance sur le trafic en question)!

L'intervention de ces deux nouveaux interlocuteurs dans un débat déjà extrêmement touffu et miné par

des manœuvres politiques de tous genres va certainement encore compliquer, même si le National a été net lundi dernier, le processus de décision en la matière. Mais c'est tant mieux si des experts neutres commis à de nouveaux examens et évaluations des coûts parvenaient enfin à clarifier des enjeux financiers dont le moins qu'on puisse dire est qu'ils n'étaient pas scientifiquement établis jusqu'ici.

Des exemples de la difficulté du constat?

L'AST et la SGU ne partagent pas par exemple l'appréciation de la commission au sujet d'un certain nombre de postes dont le volume des frais serait prétendument indépendant du poids:

1. *Etablissement de projets et surveillance des travaux.* L'existence d'un trafic poids lourds exige des routes plus larges et une déclivité maximale plus faible; cette réalité implique naturellement des difficultés supplémentaires, donc des coûts plus élevés imputables à cette catégorie de véhicules.

2. *Travaux de terrassement.* La Commission rappelle que les voitures de tourisme nécessitent un plus grand rayon de courbure que les camions à

cause de leur plus grande vitesse alors que les camions demandent une déclivité maximale plus faible. La commission croit pouvoir affirmer que du point de vue des frais, les deux s'équilibrent à peu près.

L'AST et la SGU estiment que le rayon de courbure assez grand se justifie également par la vitesse à laquelle peuvent circuler les camions lorsqu'ils sont peu chargés. En revanche, la déclivité maximale plus faible imposée par le trafic des poids lourds peut entraîner des coûts supplémentaires considérables (par ex. tunnels plus longs).

3. *Ouvrages d'art.* Contrairement à la construction des tunnels, où la commission admet des frais supplémentaires dus au trafic lourds de l'ordre de 2,7 à 7%, elle estime que le prix des ouvrages d'art n'est pas influencé par le poids des véhicules.

Toutefois, cette appréciation est démentie par des experts en matière de constructions routières lorsque ceux-ci admettent, par exemple, que le gabarit des murs de soutènement est fonction du poids des véhicules les plus lourds.

Quand on vous disait que de nouveaux experts auraient du pain sur la planche.