

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 28 (1991)  
**Heft:** 1027

**Artikel:** Propre en ordre  
**Autor:** Delley, Jean-Daniel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1020682>

### **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>**

# Coûts et avantages du trafic

**(p)** Faut-il subventionner l'industrie textile pour abaisser le prix des habits sous prétexte que les personnes de condition modeste éprouvent des difficultés à se constituer une garde-robe ? C'est un peu la proposition de la Fédération routière suisse concernant le trafic routier.

On sait que cette association conteste la manière dont est calculé le compte routier, qui laisse apparaître un découvert de près de 500 millions de francs pour les seules voitures de tourisme en tenant compte des recettes et des dépenses des communes, des cantons et de la Confédération. Or il est question de calculer aussi les coûts dits externes du trafic pris en charge par l'Etat ou les particuliers (frais causés par la pollution, les accidents, le bruit, etc), ce qui aggraverait le déficit d'autant.

## Rien de nouveau sur le sujet

L'étude de Walter Wittmann, professeur de finances publiques à l'Université de Fribourg, commandée par la FRS, n'apporte rien de nouveau sur le sujet. Pour 20 000 francs et sur une soixantaine de pages en gros corps, M. Wittmann tente maladroitement de s'en prendre à des propositions de l'Association suisse des transports (AST) et cherche à accréditer la vieille idée selon laquelle l'existence d'avantages externes compenserait largement les coûts du même type. Nul besoin donc de calculer ni les uns, ni les autres, tout le contraire de la transparence financière que les économistes et la droite prônent dans d'autres domaines. Un exemple fourni par M. Wittmann: lorsque quelqu'un va rendre visite à un ami en voiture, il provoque des coûts externes qu'il ne paie pas lui-même. Mais la personne visitée en retire un avantage pour lequel elle n'indemnise pas l'automobiliste. Théoriquement le raisonnement se tient, mais en bon économiste M. Wittmann devrait le poursuivre: c'est à la personnes qui obtient un avantage, donc celle pour qui un trajet en voiture est effectué, qui devrait prendre en charge les coûts externes; un peu compliqué ! L'auteur ne précise par ailleurs pas que la même visite effectuée en train procure le même avantage, alors qu'elle coûte moins cher à la collectivité, les coûts externes du trafic privé dépassant

ceux des transports publics, même ajoutés à leur déficit.

## Etude maladroite

L'étude de M. Wittmann est souvent maladroite: en cherchant à combattre la prise en compte des coûts externes, il fournit des arguments en leur faveur, par exemple quand il écrit que l'industrie profite de l'existence d'un réseau routier, tant pour le recrutement de son personnel que pour le transport de ses

marchandises. On en vient tout de suite à se demander s'il est normal que l'Etat subventionne indirectement les fabriques grandes consommatrices de transports et recrutant loin à la ronde, alors que sa contribution à celles qui cherchent à économiser les déplacements et qui ont un rayon de recrutement réduit est moindre...

Concernant le rôle social de la mobilité, également mis en avant, personne ne le conteste. Mais inutile d'abaisser son prix pour tous les usagers alors que certains groupes sociaux seulement ont besoin d'une aide dans ce domaine.

L'inconsistance des arguments de M. Wittmann a finalement le mérite de confirmer la nécessité de tenir compte des coûts externes du trafic. ■

Walter Wittmann: *Externe Kosten und Nutzen im Strassenverkehr*. Fédération routière suisse, Schwanengasse 3, 3001 Berne.

## Propre en ordre

**(jd)** L'histoire est trop exemplaire pour ne pas être contée. Ou comment le goût pathologique de l'ordre et de l'hygiène en vient à occulter les véritables atteintes à la santé de l'homme. En octobre dernier le *Tages-Anzeiger* en avait révélé les premiers épisodes et le Tribunal fédéral vient d'apporter un point final très provisoire à cette aventure à la fois rocambolique et affligeante.

Or donc Adrian Ruckstuhl et ses deux enfants habitent une petite maison dans le Mendrisiotto. Le citoyen Ruckstuhl est tenu pour un original, un écolo qui ne possède pas de voiture, vit pour l'essentiel de ses légumes cultivés biologiquement, et milite activement en faveur d'une nouvelle politique des transports, contre l'armée et l'Etat fouineur. C'est justement à une affaire de fouine qu'il en a.

Le 14 février 1990 une délégation des autorités communales, accompagnée d'un médecin, débarque chez lui et inspecte sa maison. Elle constate un désordre intolérable considéré comme pouvant porter atteinte à sa santé et à celle de ses enfants. La commune lui intime l'ordre de remédier à cette situation dans les 30 jours. Ruckstuhl fait valoir une violation de sa sphère privée et interjette recours auprès du Conseil

d'Etat. Le département cantonal de la santé envoie un fonctionnaire sur place qui prend des photographies des lieux et le gouvernement rejette le recours, tout comme le Tribunal administratif.

Ruckstuhl ne s'avoue pas vaincu et en appelle au Tribunal fédéral. Ce dernier constate tout d'abord que la législation tessinoise sur l'hygiène publique permet en tout temps à l'autorité communale de faire irruption chez les particuliers pour y constater que l'ordre règne et que les conditions sanitaires sont respectées. Pour le surplus le Tribunal fédéral estime que les clichés sont fort parlants: la caisse à chats, les toiles d'araignée, la poussière et le désordre régnant dans le débarras constituent un danger pour la santé du recourant. Par contre l'instance suprême renvoie la décision à la commune qui est priée d'indiquer plus clairement quels sont les éléments qui contreviennent au règlement sanitaire.

Ruckstuhl n'envisage pas de poursuivre le combat judiciaire, faute de moyens financiers. Il s'étonne que les autorités unanimes prennent un tel soin de sa santé et ne semblent pas trop s'inquiéter par contre du fait qu'au Tessin les valeurs limites de bruit sont dépassées pour dix postes de mesure, tout comme d'ailleurs les valeurs limites pour les oxydes d'azote et surtout pour l'ozone.