Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **124 (1998)**

Heft 20

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Redevance poids lourds et développement durable

Par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

Lors des prochaines votations fédérales, les électrices et les électeurs suisses devront se prononcer sur le projet d'une redevance prélevée sur les poids lourds routiers en fonction des prestations assurées (RPLP). La campagne ayant débuté il y a quelques semaines, il me semble intéressant de relever que la SIA a défini le développement durable comme une priorité de son programme d'action et prépare l'édition d'un document consacré à ce sujet, plus particulièrement en rapport avec l'environnement constructible.

Or le problème du transit des poids lourds à travers notre pays touche très directement le développement durable, dont le concept – faut-il le rappeler – vise à l'équilibre des domaines de l'environnement, de l'économie et de la société. Il paraît donc judicieux d'analyser ce que le prélèvement projeté apporte comme facteurs positifs ou négatifs en ce qui concerne le développement durable.

Il est évident que le transfert visé d'une importante part de trafic de la route au rail contribue à ménager l'environnement. Il diminue les émissions de produits nocifs dans la biosphère et permet non seulement de réduire la consommation d'énergie nécessaire au transport d'une quantité donnée de marchandises, mais déplace en partie la demande d'énergie vers une source renouvelable. En effet, la part de l'énergie hydroélectrique n'est pas négligeable dans notre pays. A méditer, si l'on songe que les réserves de pétrole sont inéluctablement vouées à l'épuisement, sans que l'on dispose aujourd'hui d'aucun substitut. A noter en passant – les petits ruisseaux faisant les grandes rivières – que la récupération d'énergie assurée par les convois ferroviaires descendants et le fait que l'on vise un transit par des tunnels de base, donc qu'on évite la dénivellation conduisant aux tunnels routiers, contribuent à une meilleure gestion des ressources naturelles.

En ce qui concerne l'économie, je ne me sens pas compétent pour mettre en balance le coût du transfert route-rail pour la collectivité et ce que l'on peut économiser en confiant à un mécanicien de locomotive la conduite d'un convoi de 2000 t ou plus, par rapport aux dizaines de chauffeurs routiers nécessaires à la même prestation. Si le temps c'est de l'argent, le rail dispose d'un sérieux atout, à condition que les frontières politiques ne se traduisent pas par des handicaps administratifs pénalisants.

Les facteurs prioritaires conditionnant les intérêts sociaux sont la santé et la sécurité. Point n'est besoin de longs développements pour apprécier le rôle du rail en la matière. Statistiques et bulletins de santé de l'air que nous respirons se passent de commentaires.

Ce qui me frappe dans l'argumentation des opposants, c'est la référence exclusive à l'économie. Certes, on trouve parmi les défenseurs de la RPLP des inconditionnels de l'environnement, ignorant aussi superbement l'économie que les transporteurs routiers oublient l'environnement ou la santé publique.

Entre ces deux pôles, on trouve certainement la majorité de notre corps électoral, qui aura à soupeser les différents facteurs mentionnés ci-dessus, essentiellement rebelles à une évaluation en francs et en centimes. Le sujet étant aussi délicat à évaluer que décisif pour toute une série d'options futures, il est à souhaiter que la réflexion et la sensibilité personnelles joueront un rôle au moins aussi important que les mots d'ordre des partis ou des comités électoraux. C'est à chacun de nous de décider non seulement dans quelle Suisse il veut vivre, mais laquelle il veut léguer aux générations futures.

P.-S. On relèvera que le comité central de la SIA apporte son soutien à la RPLP, invitant les membres à l'accepter le 27 septembre prochain.