

Pourquoi une redevance poids lourds? : Contre un coûteux privilège

Autor(en): **Kläusli, Bruno**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **76 (1981)**

Heft 6-fr

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174962>

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.

Pourquoi une redevance poids lourds?

Contre un coûteux privilège

ti. Le comité central de la Ligue suisse du patrimoine national (LSP) a décidé, conformément à la position de principe déjà adoptée en 1979 par l'assemblée des délégués, de soutenir l'initiative populaire pour une redevance sur les poids lourds (cf. page 22).

Cette initiative a été lancée en août dernier par l'Association suisse des transports (AST), et la collecte des 100 000 signatures nécessaires durera jusqu'au 18 février 1983. Selon le texte de l'initiative, la Confédération doit prélever sur le trafic lourd motorisé une redevance proportionnée aux prestations fournies et correspondant aux frais qu'il cause (entretien des chaussées, protection contre le bruit, réparation des édifices endommagés, etc.). Dans les dispositions transitoires est prévue une taxe forfaitaire annuelle qui, au début, irait de 500 à 10 000 francs selon le poids et la catégorie du véhicule. Les années suivantes, elle serait augmentée d'un dixième, jusqu'à atteindre le double du chiffre de base. 30% du produit net de cette redevance sur le trafic lourd serait pour la Confédération, et 70% pour les cantons.

Arguments «pour»

- *Frais d'entretien non couverts*
Les frais routiers nécessités par le trafic lourd (construction et entretien tenant compte de poids considérables) ne sont pas couverts, loin de là, par les recettes provenant de ce mode de trafic. D'après le compte routier de la Confédération, le déficit s'élève annuellement à plusieurs centaines de millions, qui sont actuellement couverts par les contribuables et en partie par les propriétaires de véhicules légers.

- *Coûts sociaux impayés*
Comme pour le trafic privé, des

frais considérables causés par le trafic lourd sont simplement mis à la charge de la collectivité. Aussi parle-t-on de frais sociaux (ou externes). Ce sont par exemple: les frais d'accidents et de suites d'accidents (déficits hospitaliers, pertes de gain, etc.), les atteintes à l'environnement, le gaspillage d'énergie, les pertes de terrains agricoles, etc.

- *Privilégié par rapport au train*

Le trafic lourd est privilégié par rapport au chemin de fer, parce qu'à la différence de ce dernier, il ne couvre que partiellement lui-même ses frais d'infrastructure. Ainsi contribue-t-il au déficit des CFF. En outre, un mode de transport ennemi de l'environnement est ainsi subventionné aux frais des contribuables.

ment est ainsi subventionné aux frais des contribuables.

Une taxe sur le trafic lourd contribuerait au déplacement du transport des marchandises, fort désirable du point de vue de la protection de l'environnement, de la route au rail; elle contiendrait le flot des camions, et permettrait de réduire les effets négatifs du bruit, des gaz d'échappement, des accidents et des atteintes aux édifices. A cela, la branche des transporteurs routiers objecte qu'une taxe supplémentaire renchérirait les marchandises et qu'ainsi chacun en pâtirait. Le Conseil fédéral déclare à ce propos que le renchérissement redouté n'excéderait pas, en moyenne, 2 pour mille.

Energique intervention

On discute depuis des années, aux Chambres fédérales, de l'introduction d'une redevance sur les poids lourds. Mais l'affaire traîne et se trouve régulièrement bloquée par l'une ou l'autre des Chambres. Le Conseil fédéral a soumis au parlement un projet de

Ces dernières années, le trafic des marchandises s'est déplacé toujours davantage du rail à la route, et pèse de plus en plus sur l'environnement (Bild & News).



redevance, couvrant les coûts et proportionnée aux kilomètres parcourus, qui répondrait en bonne partie aux vœux des promoteurs de l'initiative; mais la *commission Nebiker*, au Conseil national, lui a opposé un texte fortement dilué qui, à la dernière session d'automne, après un revirement d'opinion peu glorieux, a été accepté par 97 voix contre 68. Il y a lieu de craindre que le *Conseil des Etats* ne retienne pas non plus la proposition du gouvernement, et même recule encore davantage que le Conseil national, de sorte que l'initiative populaire gagnera en importance.

PTT ou protection des sites?

Les PTT procèdent actuellement, en divers lieux, à l'adaptation des boîtes aux lettres aux prescriptions de l'ordonnance fédérale du 1^{er} juillet 1974 sur la grandeur et l'emplacement de ces réceptacles, qui doivent être conformes aussi bien aux exigences du service qu'aux besoins des particuliers. Là-dessus, tout le monde est d'accord. Mais il y a d'autres points à considérer.

La pose de ces boîtes aux lettres extérieures modifie aussi l'aspect des rues, d'une façon qui n'est pas heureuse partout. Les propriétaires d'immeubles aussi bien que les PTT ont à tenir compte de cet aspect esthétique. En y mettant le soin nécessaire, on peut fort bien trouver une solution qui, tout en tenant compte des intérêts de l'administration comme des usagers, s'harmonise avec la rue plutôt que de l'enlaidir. Soulignons que les PTT n'ont aucune compétence juridique qui leur permette de violer les prescriptions cantonales en matière de construction et de

Colloque des Villes historiques à Fribourg

Vers une convention européenne?

pd. Lors d'un colloque réuni du 14 au 16 octobre 1981 à Fribourg, des représentants de communes et de régions d'Europe ont décidé d'exiger d'énergiques mesures de protection du patrimoine architectural, non seulement dans leur intérêt propre, mais aussi pour favoriser la création d'emplois. Quelque 300 personnes, venues des 21 Etats membres du Conseil de l'Europe, ont participé à ce 4^{me} colloque européen des Villes historiques qui, sur invitation du Canton de Fribourg et de la Confédération, était organisé par la Conférence européenne des communes et régions, en collaboration avec le Forum des Villes historiques d'«Europa Nostra».

La résolution finale recommande plus particulièrement des mesures concernant l'information, la formation de spécialistes, le financement et la contribution des industries. Dans un appel au renforcement de la collaboration européenne dans

«la protection intégrée» du patrimoine architectural, la Conférence demande au comité ministériel du Conseil de l'Europe la création d'une convention européenne sur cette protection. Une deuxième conférence européenne des ministres compétents en ce domaine doit être réunie à cette fin.

Le comité ministériel est également invité à étudier la création d'un Fonds pour le patrimoine architectural de l'Europe, dont le but serait d'assurer un appui aux Fonds nationaux et régionaux, sous la forme de prêts sans intérêts ou à intérêts réduits.

Les résultats positifs de la campagne européenne en faveur de la rénovation urbaine ont incité les participants du colloque de Fribourg à prévoir une initiative analogue pour la ranimation des campagnes, et à saisir cette occasion pour demander la protection du patrimoine architectural dans les campagnes.

protection des sites. Ces prescriptions ont au contraire la priorité sur celles de l'administration postale. Les PTT sont d'ailleurs liés par la loi fédérale sur la protection de la nature et du patrimoine, selon laquelle la Confédération, dans ses activités, doit respecter les exigences de cette protection. Sur la base d'une loi cantonale sur les constructions qui prévoit la protection de l'aspect d'une rue, la pose de telle ou telle boîte aux lettres pourrait être empêchée, étant donné la priorité des dispositions cantonales.

Sur la base de cette situation juridique favorable à l'esthétique des

rues, il est indiqué que l'«opération boîtes aux lettres» soit discutée aussi, quartier par quartier, avec les services des constructions compétents en matière de protection des sites. Ce n'est pas parce que les PTT subventionnent l'opération que l'aspect d'une rue ou d'un immeuble doit en souffrir. Enfin, dans les centres historiques et les quartiers de vieilles villes qui sont protégés, la pose de ces boîtes extérieures est soumise sans autre à autorisation. Les experts de la Ligue du patrimoine national sont naturellement à disposition pour conseiller les intéressés.

Bruno Kläusli