

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>19.04.2024</b>
Thema	<b>Umweltschutz</b>
Schlagworte	<b>Lärmschutz, Eisenbahn</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Bernath, Magdalena  
Dupraz, Laure  
Eperon, Lionel  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Gerber, Marlène  
Mosimann, Andrea  
Porcellana, Diane  
Rinderknecht, Matthias  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Umweltschutz, Lärmschutz, Eisenbahn, 1990 – 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 19.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	<b>1</b>
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	<b>1</b>
Umweltschutz	1
Luftreinhaltung	1
Lärmschutz	1
Allgemeiner Umweltschutz	14

# Abkürzungsverzeichnis

<b>BUWAL</b>	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>BAFU</b>	Bundesamt für Umwelt
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>ETH</b>	Eidgenössische Technische Hochschule
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>BFS</b>	Bundesamt für Statistik
<b>OECD</b>	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
<b>UREK-SR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>EDI</b>	Eidgenössisches Departement des Inneren
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>UVP</b>	Umweltverträglichkeitsprüfung
<b>ISO</b>	Internationale Organisation für Normung
<b>USG</b>	Umweltschutzgesetz
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>SUVA</b>	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>BGer</b>	Bundesgericht
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>LSV</b>	Lärmschutz-Verordnung
<b>StFV</b>	Verordnung über den Schutz vor Störfällen
<b>ROR</b>	Rat für Raumordnung
<b>EKLB</b>	Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung
<b>EMD</b>	Eidgenössisches Militärdepartement, heute: Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS)

---

<b>OFEFP</b>	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>OFEV</b>	Office fédéral de l'environnement
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>EPF</b>	École polytechnique fédérale
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>OFS</b>	Office fédéral de la statistique
<b>OCDE</b>	Organisation de coopération et de développement économiques
<b>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>DFI</b>	Département fédéral de l'intérieur
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>EIE</b>	étude d'impact sur l'environnement
<b>OIN</b>	Organisation internationale de normalisation
<b>LPE</b>	Loi sur la protection de l'environnement
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>SUVA</b>	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>TF</b>	Tribunal fédéral
<b>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
<b>CE</b>	Communauté européenne
<b>OPB</b>	Ordonnance sur la protection contre le bruit
<b>OPAM</b>	Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs

<b>COTER</b>	Conseil de l'organisation du territoire
<b>CFLB</b>	Commission fédérale pour la lutte contre le bruit
<b>DMF</b>	Département militaire fédéral, aujourd'hui: Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS)

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Umweltschutz

#### Luftreinhaltung

**INTERPELLATION / ANFRAGE**  
DATUM: 13.10.1994  
SERGE TERRIBILINI

Ayant à traiter de la révision de la loi sur la protection de l'environnement, la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national a demandé à l'administration fédérale de faire des propositions pour introduire des **valeurs d'alarme en matière de protection de l'air**, à l'instar de ce qui existe déjà dans le domaine du bruit.<sup>1</sup>

**MOTION**  
DATUM: 05.10.2006  
MAGDALENA BERNATH

Gegen den Antrag des Bundesrates billigte die grosse Kammer eine Motion Nordmann (sp, VD), welche mit steuerlichen Anreizen den Ersatz von Zweiradfahrzeugen mit Zweitaktmotoren durch solche mit Viertaktmotoren fördern will, da erstere extrem viel mehr Kohlenwasserstoffe ausstossen und auch mehr Lärm verursachen. Der Bundesrat wollte das Problem nicht über die vom Motionär vorgeschlagene Unterstellung unter die Automobilsteuer lösen, da dies nicht verfassungsmässig sei. Der Ständerat lehnte das Begehren ab, stimmte aber einer Motion (Mo. 06.3421) seiner UREK zu, die vom Bundesrat verlangt, regelmässige **Abgas- und Lärmtests für Motorräder und Motorfahräder** einzuführen, und eine zuverlässige **Umweltetikette** für diese Fahrzeuge zu entwickeln. Eine solche Etikette soll es den Kantonen ermöglichen, die Besteuerung nach Umweltbelastung abzustufen. Überwiesen wurde auch ein Postulat der KVF-NR (Po. 06.3000), welche fiskalische Massnahmen zur Förderung von aromatenfreiem Gerätebenzin verlangt, da die Verbrennung von normalem Benzin in Kleingeräten mit Zwei- oder Viertaktmotoren einen hohen Schadstoffausstoss verursacht.<sup>2</sup>

**MOTION**  
DATUM: 01.10.2007  
ANDREA MOSIMANN

Der Nationalrat überwies eine Motion der Umwelt-, Raumplanungs- und Energiekommission des Ständerates. Mit dem Vorstoss wird der Bundesrat beauftragt, regelmässige **Lärmtests für Motorräder und Motorfahräder** einzuführen und eine zuverlässige Umweltetikette für diese Fahrzeuge zu entwickeln.<sup>3</sup>

#### Lärmschutz

**MOTION**  
DATUM: 20.09.1990  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis à l'unanimité, contre l'avis du Conseil fédéral inquiet de ses conséquences financières, la motion Miville (ps, BS) concernant les **protections antibruit pour les stands de tir**. Ce texte propose que la Confédération subventionne en partie les diverses mesures nécessaires pour rendre les installations de tir conformes aux exigences de la loi sur l'environnement et de l'ordonnance sur la protection contre le bruit, ces tâches dépassant souvent les moyens des communes et des cantons. Il charge donc le gouvernement de procéder à une révision de la loi sur l'organisation militaire afin d'y intégrer une telle disposition.<sup>4</sup>

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 05.10.1990  
SERGE TERRIBILINI

Une équipe de chercheurs européens a entrepris, en Suisse, une **enquête sur le bruit** pour le compte de la CE. Ils ont analysé, pour cela, les caractéristiques sonores des villes de Zurich, Lausanne et Lugano et procédé à de nombreux sondages au sein de la population. Cela avait pour but de fournir à la CE une contribution en vue de la fixation de normes valables pour tout le continent; ce domaine est, en effet, un sujet très conflictuel, chaque pays ayant des exigences différentes. Etant en faveur d'une législation souple respectant les particularités locales, ces chercheurs ont choisi la Suisse car elle représente, pour eux, un carrefour culturel leur permettant d'étayer leur hypothèse. Celle-ci considère que chaque société est sensible à tel type de bruit et peut fort bien s'accommoder à tel autre qui paraîtrait insupportable aux oreilles d'un autre groupe, chaque culture s'identifiant à un espace sonore particulier.<sup>5</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 06.06.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis le postulat Loeb (prd, BE) qui prône l'introduction d'une **taxe d'atterrissage sur les aéronefs** en fonction du bruit émis, ceci afin d'inciter à la réalisation d'appareils moins bruyants. <sup>6</sup>

**MOTION**  
DATUM: 29.01.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis comme postulat la motion Miville (ps, BS) du Conseil des Etats concernant les problèmes que connaissent **les communes pour assainir leurs installations de tir**. Compte tenu du développement urbain, de nombreux stands sont désormais à proximité d'habitations. L'assainissement nécessaire de ces installations afin de respecter les dispositions de l'ordonnance sur la protection contre le bruit exige de la part des communes des investissements importants. C'est pourquoi le motionnaire a demandé au gouvernement qu'elles puissent se voir octroyer des **subventions fédérales** à cet effet. <sup>7</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 02.04.1992  
SERGE TERRIBILINI

Selon l'ordonnance y relative, les cantons avaient jusqu'au 1er avril 1992 pour remettre leurs **cadastres de protection contre le bruit**. Seuls deux d'entre eux ont pu respecter cette date (SH et ZG). Les travaux des autres cantons étaient cependant très avancés. L'assainissement devrait s'effectuer durant la décennie à venir, mais le manque de fonds pour y parvenir en raison de l'état des finances des collectivités publiques devrait constituer un obstacle important. <sup>8</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 23.01.1993  
MATTHIAS RINDERKNECHT

An einer Tagung der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung wurde eine **Zwischenbilanz der bisherigen Lärmschutzmassnahmen** gezogen und Perspektiven für die Zukunft erörtert. Die bisher beim BUWAL eingereichten Lärmkataster zeigten auf, dass die hauptsächlichen Lärmverursacher der Strassen-, Eisenbahn- und Flugverkehr sind. Der Sanierungsbedarf erwies sich als massiv höher als dies zur Zeit der Inkraftsetzung der Lärmschutzverordnung im Jahre 1987 geschätzt worden war. Die Teilnehmer waren sich einig, dass einzig technische Massnahmen das Problem nicht lösen könnten. Vielmehr müssten die Lärmbekämpfung an der Quelle sowie planerische Massnahmen im Bereich der Siedlungs- und Verkehrspolitik zum Einsatz kommen. <sup>9</sup>

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 23.11.1993  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Eine Nationalfondsstudie zur **Lärmsituation in der Nähe von Flughäfen** kam zum Schluss, dass die bestehenden Lärmschutzgrenzwerte der LSV, ab welchen Schutzvorkehrungen bei Wohnbauten vorgeschrieben sind, tiefer angesetzt werden sollten. Die betroffene Bevölkerung in der Nähe von Flugplätzen empfinde die dauernde Lärmeinwirkung schon bei sechs Dezibel unter dem bestehenden Grenzwert als eine starke und nicht zumutbare Belästigung. <sup>10</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 26.11.1993  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Der Ständerat verabschiedete eine Empfehlung an den Bundesrat, in welcher er eine **Revision der Lärmschutzverordnung** verlangt. Demgemäss sollen Emissionsbegrenzungen bei ortsfesten Bahnanlagen nicht zu Massnahmen führen, die aus der Sicht des Landschaftsschutzes und der Bahnbenützer unzumutbar wären wie z.B. sehr hohe Lärmschutzwände. Die Empfehlungen sollten unter anderem auch dazu dienen, ein finanzielles Debakel zu verhindern, weil die SBB die anfallenden Sanierungskosten auf mehrere CHF Mrd. schätzten. Nachdem das EVED dem Bundesrat vorgeschlagen hatte, die Sanierungsfrist um weitere fünfzehn Jahre zu verlängern, entschied sich dieser im November, eine zweijährige Denkpause bezüglich des Lärmschutzes bei Bahnanlagen einzuschalten, während der eine interdepartementale Arbeitsgruppe mögliche Änderungen von Gesetzesgrundlagen prüfen soll. <sup>11</sup>

**PETITION / EINGABE / BESCHWERDE**  
DATUM: 09.02.1994  
SERGE TERRIBILINI

Ayant à examiner le cas d'un **stand de tir zougois accusé d'être trop bruyant**, le Tribunal fédéral, dans un arrêt, a décidé qu'il convenait d'être restrictif en la matière et que les valeurs-limites de la législation fédérale ne devaient pas être dépassées. Selon les juges, si des exceptions peuvent rester possibles en raison des intérêts de la défense nationale (tirs obligatoires), il ne saurait en aucun cas en aller de même pour ce qui est des tirs sportifs. Cela n'a pas été sans créer des inquiétudes parmi les associations de tireurs, d'autant que plusieurs cantons se sont lancés dans des évaluations qui ont mis en évidence que de nombreux stands devraient être sérieusement assainis ou tout simplement condamnés. Pour sa part, une expertise

commandée par le DMF a conclu qu'environ 1'000 installations devraient être fermées pour garantir un plein respect de l'ordonnance sur la protection contre le bruit.<sup>12</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 09.08.1994  
SERGE TERRIBILINI

Le DFI a mis en consultation un projet d'ordonnance fixant des **valeurs-limites d'immissions sonores pour les concerts**, discothèques et autres manifestations de ce type afin d'éviter des dommages sur la santé dus à une trop forte exposition au bruit.<sup>13</sup>

**POSITIONSPAPIER UND PAROLEN**  
DATUM: 28.10.1994  
SERGE TERRIBILINI

Plusieurs organisations de protection de l'environnement ont proposé l'introduction d'une taxe incitative pour financer des mesures permettant de protéger la population exposée aux **nuisances sonores du trafic ferroviaire**. Considérant que les murs antibruit nuisent à la protection du paysage, il ont suggéré d'agir à la source, soit aux niveaux des systèmes de freinage, des roues et des voies.<sup>14</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 22.04.1995  
LIONEL EPERON

Au vu de la situation difficile dans laquelle se trouvent les finances des CFF, la direction de la régie fédérale a fait part de son intention de réduire des deux tiers la somme prévue pour l'**assainissement sonore de son réseau ferroviaire**.<sup>15</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 13.06.1995  
LIONEL EPERON

Mis en consultation en 1994, le projet d'ordonnance du Conseil fédéral fixant des valeurs-limites d'immissions sonores pour les **concerts et discothèques** a été accueilli favorablement par les partis politiques et les cantons, à l'exception de ceux de Zoug et de Thurgovie. La nouvelle réglementation prévoit, entre autres, que le volume sonore moyen dans une discothèque ou lors de toute autre manifestation de ce type ne devrait pas dépasser 90 décibels par heure.<sup>16</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 27.06.1995  
LIONEL EPERON

Le gouvernement a ouvert une procédure de consultation relative à un projet de modification de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) prévoyant de repousser de 2002 à 2007 le **délai d'assainissement** des installations routières et ferroviaires trop bruyantes. Cette mesure devrait ainsi permettre d'économiser globalement quelque CHF cinq millions par an grâce à l'étalement des dépenses.<sup>17</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 29.06.1995  
LIONEL EPERON

Le Conseil fédéral a par ailleurs complété l'OPB en mettant en vigueur, dès le 1er août 1995, des valeurs-limites de charge sonore à proximité des **aéroports militaires** et des places d'aviation pouvant servir tant à des fins civiles que militaires.<sup>18</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 01.04.1996  
LIONEL EPERON

Fin janvier, le Conseil fédéral a adopté l'**ordonnance son et laser** aux termes de laquelle les émissions sonores ne devront à l'avenir pas dépasser la moyenne de 93 décibels (dB) par heure dans les discothèques ou lors de concerts. Cette valeur limite pourra néanmoins être portée à un niveau moyen de 100 dB, pour autant que les organisateurs de telles manifestations remettent gratuitement au public une protection pour l'ouïe et qu'ils l'informent des dommages qu'il encourt s'il ne se protège pas. En aucun cas, les valeurs maximales ne pourront en revanche dépasser 125 décibels. En ce qui concerne les lasers dont l'utilisation peut provoquer des dégâts à la cornée oculaire, l'ordonnance se fonde sur la norme fixée par la Commission électronique internationale: leurs rayons ne devront être diffusés qu'à partir d'une hauteur de 2.5 mètres dans les locaux clos, distance qui sera portée à 5 mètres au moins lors de manifestations en plein air. Première du genre, la nouvelle réglementation est entrée en vigueur au 1er avril.<sup>19</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 21.09.1996  
LIONEL EPERON

La volonté du gouvernement de repousser de 2002 à 2007 le **délai d'assainissement** des installations routières et ferroviaires trop bruyantes - en modifiant à cette fin l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) - s'est heurtée à l'opinion de l'association Médecins en faveur de l'environnement. Celle-ci a en effet estimé qu'un pareil report dans le temps irait à l'encontre des intérêts de la population, compte tenu de l'impact néfaste que provoquent les nuisances sonores sur la santé. Bien que la décision concernant la révision de l'OPB ne soit pas attendue avant la première moitié



de l'année 1997, le Conseil fédéral s'est d'ores et déjà vu remettre un rapport sur les émissions sonores provoquées par le rail dont les conclusions devraient le renforcer dans son intention de rallonger de plusieurs années le délai d'assainissement du réseau ferroviaire suisse. Etabli par le groupe de travail interdépartemental **IDA-Eisenbahn** (IDA-E), ce document recommande en effet au gouvernement de reporter ce délai de 2002 à 2010 au plus tôt.<sup>20</sup>

**PETITION / EINGABE / BESCHWERDE**  
DATUM: 27.03.1997  
LIONEL EPERON

Appelé à se prononcer sur une querelle de voisinage au sujet du **bruit provoqué par des enfants** sur une place de jeux, le Tribunal fédéral a estimé que ce genre de nuisances tombe théoriquement sous le coup de la LPE. Néanmoins, la Haute Cour a précisé que les bruits exclusivement diurnes d'enfants jouant dans une zone d'habitation restaient en principe dans le registre de ce qui doit être toléré par la population avoisinante. Les plaignants, qui souhaitaient que la place de jeux soit déplacée ou tout au moins fermée à certaines heures, ont ainsi été déboutés.<sup>21</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 16.06.1997  
LIONEL EPERON

En vertu de la version révisée de la loi sur la protection de l'environnement (LPE), le Conseil fédéral a décidé de procéder à une **modification** de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (**OPB**) aux termes de laquelle la Confédération couvrira désormais entre 40 à 60% des coûts que doivent supporter les cantons pour l'assainissement acoustique de leurs routes.<sup>22</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 04.07.1997  
LIONEL EPERON

Une année après l'entrée en vigueur de l'«ordonnance son et laser», une enquête menée conjointement par l'Office fédéral de la santé publique et la SUVA a révélé qu'un tiers des jeunes gens sondés présentaient une déficience auditive supérieure à 15 décibels, imputable en grande partie à la fréquentation de concerts ou de discothèques. Compte tenu de ce résultat inquiétant, une **campagne de sensibilisation** sur les dommages causés à l'ouïe par un volume sonore inadéquat a alors été lancée.<sup>23</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 15.11.1997  
LIONEL EPERON

Chargée de plancher sur le problème des nuisances sonores provoquées par le trafic aérien, une commission d'experts du DFI a émis des propositions en vue de l'adoption de valeurs limites d'immission, respectivement d'alarme, à proximité des **aéroports nationaux**. Celles-ci se montent à 60 décibels (dB), respectivement 65 dB, dans les zones d'habitation pour la période comprise entre 6 et 22 heures (65 dB, respectivement 70 dB pour les zones mixtes). Entre 22 et 23 heures, les experts ont établi des limites de 55 dB, respectivement 65 dB, tant pour les zones d'habitation que pour les zones mixtes. Enfin, des seuils de 50 dB, respectivement 60 dB, ont été proposés dans les zones d'habitation pour les périodes comprises entre 23 et 24 heures et 5 et 6 heures (55 dB, respectivement 65 dB pour les zones mixtes).<sup>24</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 17.02.1998  
LAURE DUPRAZ

Une commission d'experts a proposé des mesures pour respecter les valeurs limites d'**émissions sonores occasionnées par le trafic aérien**. La commission a estimé que les coûts de ces mesures devraient s'élever à plus de CHF 2.3 milliards, dont 1.7 milliard pour Zurich et 616 millions pour Genève. La plus grosse part de cet investissement sera destinée aux expropriations. Le reste, CHF 302 millions, sera consacré à des fenêtres de protection contre le bruit. Selon les experts, environ 67'000 personnes en Suisse seraient considérablement incommodées par le bruit dû au trafic aérien. Les experts ont proposé que des valeurs limites correspondantes à celles déjà valables pour la route soient appliquées aux émissions sonores du trafic aérien.<sup>25</sup>

**GERICHTSVERFAHREN**  
DATUM: 03.07.1998  
LAURE DUPRAZ

Le Tribunal fédéral (TF) a rejeté tous les recours des opposants au projet d'**agrandissement de l'aéroport de Kloten** (ZH), excepté la requête d'une nouvelle étude d'impact sur l'environnement. Cette dernière précédera l'octroi de la concession pour les travaux de construction d'infrastructures supplémentaires (nouvelle aérogare, parking et infrastructures ferroviaires). Les opposants à l'agrandissement de l'aéroport, dont quinze communes suisses et quatre localités allemandes proches de la frontière, avaient attaqué la concession-cadre délivrée en 1997 par le DETEC. L'étude d'impact décidée par le TF devra porter sur la lutte contre le bruit et le maintien de la qualité de l'air. Concernant le renouvellement de la concession d'exploitation en 2001, les

autorités délivrant les concessions devront examiner dans quelle mesure une extension des installations de l'aéroport pourrait rester compatible avec la loi sur la protection de l'environnement. La décision du TF retardera les travaux de six mois à une année, a estimé le chef du Département cantonal zurichois de l'économie publique.<sup>26</sup>

#### PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 18.12.1998  
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national n'a pas donné suite à une initiative parlementaire Steinemann (pdl, SG) qui réclamait que les **transports de marchandises par voie ferroviaire**, routière et aérienne soient soumis aux mêmes exigences en matière de protection contre le bruit et qu'ils respectent de la même façon la période de repos nocturne. Selon l'initiant, il y avait urgence à intervenir dans le domaine ferroviaire, car les fréquences augmentent constamment et les trains de marchandises traversent, la nuit, des quartiers d'habitation. L'initiant proposait d'instaurer l'interdiction de circuler la nuit également pour les trains de marchandises bruyants. Il souhaitait une égalité de traitement pour tous les modes de transports. La CTT a estimé que la protection contre le bruit était déjà assumée par la Confédération, dans le cadre de la LPE et des ordonnances s'y rapportant. La commission a rappelé que des mesures concernant l'amélioration de la protection contre le bruit, le long des voies ferrées, avaient été adoptées par le parlement, dans l'arrêté relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics.<sup>27</sup>

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 01.03.1999  
LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a transmis aux Chambres un **message sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer**. Il propose deux arrêtés fédéraux, l'un sur la réduction du bruit, l'autre sur le financement de la réduction. Le projet prolonge également le délai pour l'assainissement du réseau ferré existant, fixé à 2002 dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit. Il prévoit d'achever la rénovation du matériel roulant à la fin 2009. A l'heure actuelle, environ 265'000 personnes habitant le long du réseau ferré suisse sont exposées à un bruit supérieur aux valeurs limites d'immission, ce qui leur donne droit à une protection appropriée. Fin 2015, au moins deux tiers de la population concernée devront être protégés par des mesures prises en dehors des bâtiments (amélioration du matériel roulant, parois antibruit). Les personnes qui seraient encore soumises à des nuisances sonores comprises entre la valeur limite d'immission et la valeur d'alerte devront être protégées par des fenêtres antibruit; la moitié des coûts sera prise en charge par la Confédération. En 1998, le peuple suisse avait accepté l'arrêté fédéral sur la réalisation et le financement des projets d'infrastructures des transports publics garantissant le financement des mesures antibruit concernant les chemins de fer. Dès 2002, un montant de CHF 150 millions sera alloué chaque année pour diminuer les nuisances sonores du rail. Les coûts d'assainissement globaux sont estimés à **CHF 1.854 milliards** (prix de 1998), soit le montant **du crédit d'engagement**. 820 millions sont destinés à l'adaptation du matériel roulant, 750 millions à l'installation de parois antibruit et 120 millions à la pose de fenêtres insonores. Une provision de 150 millions sera constituée pour faire face aux éventuelles revendications formulées par des tiers ayant déjà pris des mesures, ainsi que CHF 14 millions pour les charges d'application supplémentaires de l'administration fédérale et les frais de personnel liés aux postes de durée limitée. Les coûts globaux évalués sont donc inférieurs au plafond de CHF 2.25 milliards pour les mesures antibruit, qui figure dans le message sur le financement des transports publics.<sup>28</sup>

#### MOTION

DATUM: 18.06.1999  
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a transmis, sous la forme du postulat, une motion Genner (pe, ZH) qui demande au gouvernement de préparer un train de mesures pour aider les cantons à **réaliser les programmes de réduction des nuisances sonores**, afin de garantir l'exécution de l'ordonnance sur la protection contre le bruit avant 2002. L'exécutif a déclaré que, selon les connaissances actuelles, un assainissement du bruit des routes n'était pas envisageable pour 2002. L'exécution de ces mesures relevant des cantons, la Confédération n'a pas les moyens d'accélérer l'assainissement. Toutefois, en 1995, dans le cadre de la révision de la loi sur la protection de l'environnement, le parlement avait décidé d'augmenter de 10% la contribution de la Confédération pour assainir le bruit des routes. De plus, dans le cadre de la nouvelle péréquation financière, la disponibilité des moyens financiers devrait augmenter pour les autorités exécutives.

Le National a également transmis un postulat (Po.99.3389) de sa Ceate invitant l'exécutif à présenter un **rapport** concernant les mesures prévues, adoptées ou introduites pour réduire les immissions de bruit dans les zones d'habitation, ainsi que les mesures et incitations supplémentaires nécessaires pour poursuivre l'assainissement dans ces zones où les valeurs limites sont largement dépassées.<sup>29</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 07.07.1999  
LAURE DUPRAZ

Le DETEC a mis en consultation un **projet d'ordonnance pour lutter contre le bruit du trafic aérien**. Le paquet de mesures, ficelé au sein d'une nouvelle ordonnance sur la protection contre le bruit, vise à protéger les riverains des aéroports contre les nuisances et coûtera 1,1 milliard de francs. Il projette d'insonoriser des bâtiments et surtout de dédommager des propriétaires pour la moins-value foncière. Le projet établit un cadastre du bruit et fixe les **valeurs limites** d'immissions autorisées autour des aéroports. Ces valeurs sont en moyenne de 60 décibels dans les zones d'habitation le jour, et de 57 la nuit. Lorsqu'elles seront dépassées, ce qui est le cas à proximité immédiate des pistes de Kloten et de Cointrin, les exploitants devront financer la pose de fenêtres antibruit. Selon l'OFEFP, plus de 32'000 habitants sont concernés, le coût global des travaux d'isolation acoustique a été estimé à CHF 150 millions (100 millions pour Kloten et 50 pour Cointrin). Les éventuels dédommagements demandés par les propriétaires sont évalués à environ CHF 1 milliard (700 pour Zurich et 300 pour Genève). La facture sera payée par les aéroports qui la répercuteront sur les compagnies aériennes. Le DETEC n'a pas mentionné de chiffres concernant Bâle-Mulhouse, les régions concernées étant sur territoire français. En outre, le périmètre jouxtant l'aéroport, interdit à la construction d'habitations, sera élargi. L'interdiction de voler entre minuit et 5h subsistera et sera même renforcée; elle figurera dans l'ordonnance et plus seulement dans la concession.<sup>30</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 23.09.1999  
LAURE DUPRAZ

Sur ce projet de l'exécutif, le **Conseil des Etats** est entré en matière sans opposition. Dans le premier arrêté, il a souhaité que l'exécutif établisse le plan prévu, comprenant les émissions sonores des installations ferroviaires fixes existantes, d'entente avec les cantons. Les sénateurs ont introduit une disposition qui permet aux propriétaires de renoncer à la construction d'un mur anti-bruit dans leur propriété, s'ils estiment suffisantes les fenêtres anti-bruit. Le projet du Conseil fédéral prévoit que la Confédération prendra à sa charge les frais des mesures de construction. Une proposition Büttiker (prd, SO) souhaitait y ajouter les frais d'exécution des cantons; elle fut rejetée par 15 voix contre 13. Enfin, le vote sur l'ensemble a obtenu l'unanimité. L'arrêté concernant le financement a également été approuvé à l'unanimité.<sup>31</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 21.12.1999  
LAURE DUPRAZ

Au **Conseil national**, deux propositions demandaient d'augmenter la proportion de la population à protéger par des mesures techniques sur les véhicules ferroviaires et par des mesures de construction sur les installations ferroviaires fixes existantes, et donc de diminuer la part de la population devant être protégée par des mesures d'isolation acoustique des bâtiments existants. Dans son projet, l'exécutif proposait qu'au moins deux tiers de la population soit protégée par les premières mesures, et un tiers par l'isolation acoustique. Des deux propositions, l'une (d'un député PS) réclamait 85% et 15%, l'autre (d'un député UDC) 75% et 25%. Elles furent rejetées au profit de la solution de l'exécutif, l'industrie n'étant alors pas en mesure d'apporter plus rapidement les modifications nécessaires à l'amélioration du matériel roulant. Le National a également souhaité que ce matériel, mis aux nouvelles normes, soit traité de manière privilégiée pour le calcul de la contribution destinée à couvrir les frais. La commission a supprimé la nouvelle disposition des Etats qui permettait aux propriétaires de renoncer à une construction d'un mur anti-bruit dans leur propriété. De plus, les mesures de construction sur les installations ferroviaires fixes devront être concentrées prioritairement sur les corridors de feroutage. Au vote sur l'ensemble, le projet a recueilli 130 voix contre 19. Dans l'arrêté sur le financement, le National a décidé que si l'objectif de réduction du bruit fixé ne pouvait pas être atteint dans le délai prévu, le Conseil fédéral soumettrait au parlement un arrêté fédéral sur un crédit d'engagement supplémentaire suffisamment tôt pour atteindre l'objectif. L'arrêté a été adopté par 138 voix contre 6.<sup>32</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 24.03.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

La nouvelle loi sur la **réduction du bruit émis par les chemins de fer** a obtenu l'aval du parlement. Les quelques divergences, qui étaient restées en suspend après les délibérations de l'année passée, ont été réglées dans le sens du National.<sup>33</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 17.05.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

L'OFEPF a établi des lignes directrices avec les offices cantonaux et les représentants de l'industrie du bâtiment afin d'éviter les **bruits inutiles dans le domaine de la construction**. Les entreprises de constructions et les autorités devront donc s'engager dans un catalogue de mesures. Comme les valeurs fixes sont difficilement praticables dans le domaine de la construction, les chantiers peuvent donc par instant dépasser les normes de valeur en vigueur pour la loi sur les routes, trains et avions. Toutefois les autorités seront chargées en vertu de la loi sur la protection de la nature, de prendre des mesures à la source pour amoindrir et canaliser le bruit des travaux. Il en ressort que les normes seront plus dures quand le bruit est en dehors du temps normal de travail (7h à 12h et de 13h et 19h), quand les travaux durent plus longtemps qu'une semaine et quand le chantier est distant de moins 300 mètres de zones de bruit sensibles (habitations, hôpitaux...). La réduction ne devait néanmoins pas engendrer des frais inconsidérés. Les mesures contre le bruit devaient aussi protéger les travailleurs.<sup>34</sup>

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 14.11.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Après l'avoir mis en consultation, le Conseil fédéral a décidé de mettre en vigueur au mois de décembre l'**ordonnance sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer**. Ce sont les dispositions d'exécution de la loi fédérale ad hoc, qui est entrée en vigueur le 1er octobre 2000. La lutte contre le bruit coûtera 1,85 milliards de francs. Les voitures seront munies de semelles de frein d'un nouveau type qui réduit le bruit du roulement. La rénovation des wagons est prévue dès 2004. Les parois et les fenêtres antibruit seront construites ou assainies d'ici à 2015. Les parois devront, en règle générale, avoir une hauteur de deux mètres au-dessus du niveau supérieur du rail. A la demande des organismes ayant participé à la consultation (cantons, partis politiques, chemins de fer, associations et autres organismes concernés), le DETEC a renoncé à fixer une hauteur maximale. Les fenêtres seront posées aux endroits où les autres mesures n'ont pas un rapport coût-utilité suffisant ou n'ont pas assez d'effet. Le Conseil fédéral a en outre approuvé le répertoire des émissions qui a été établi sur la base des prévisions de trafic pour 2015. Celui-ci indique dans quelle mesure certains tronçons sont exposés au bruit. De par leur grand volume de trafic, les corridors de transit du St Gothard et du Lötschberg provoquent le plus de nuisances sonores, les mesures antibruit seront donc d'abord appliquées le long de ces corridors.<sup>35</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 31.01.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Quinze ans après avoir mis en vigueur l'ordonnance sur la protection contre le bruit, l'OFEPF a dressé un rapport-bilan sur la situation en matière de bruit. Le **réseau routier** reste le problème numéro un, malgré le fait que plus de 30% des routes excessivement bruyantes ont déjà été assainies. 1600 kilomètres de routes laissent encore échapper des taux de décibels qui dépassent les valeurs limites. Les fautives sont surtout de nombreuses routes cantonales qui ont vu leur fréquentation augmenter ces dernières années. D'après l'OFEPF, 550 000 habitants sont fortement touchés par le bruit du trafic routier et bien plus nombreux sont ceux que la circulation "dérange". Le délai d'assainissement, initialement prévu pour fin mars 2002, va être prolongé de cinq à dix ans. Les raisons de ce retard sont principalement l'intervention de divers acteurs (cantons, communes, Confédération...), l'importance des coûts et les difficultés financières de nombreux cantons. Le coût de l'assainissement des routes est estimé à 3,5 milliards de francs. Jusqu'alors, 1,2 milliard a été dépensé à ce titre. Du côté des **chemins de fer**, la situation n'est guère meilleure. D'après les calculs des CFF, 265 000 personnes sont encore considérablement affectées par le bruit des trains. Les motifs financiers sont aussi en cause dans le retard des assainissements. Le délai initial a été prolongé en conséquence jusqu'à l'année 2015. Un calendrier a déjà été adopté par les acteurs du rail pour satisfaire à l'ordonnance sur le bruit: d'ici à 2015, les CFF devraient avoir posé 300 kilomètres de parois antibruit et installé des fenêtres isolantes dans les habitations riveraines sur 400 autres kilomètres, pour un coût total d'un milliard de francs. L'effort sera aussi porté sur le matériel roulant, afin de réduire les nuisances à la source. L'ordonnance sur la protection contre le bruit a tout de même eu des effets positifs. La majeure partie des stands de tir ont été assainis ou une autre solution sera réalisée sous peu (fermeture ou nouvelle construction). Dans le secteur de l'industrie et l'artisanat, les offices cantonaux de l'industrie, des arts et métiers et du travail avaient déjà réduit les émissions sonores avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance. L'OFEPF précise aussi que toutes les nouvelles constructions, même les routes, répondent aux normes, et le bruit fait désormais partie des critères envisagés dans l'aménagement du territoire.<sup>36</sup>

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 06.11.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Devant la pléthore de concerts et manifestations dépassant le maximum autorisé de 93 décibels (dB), le Conseil fédéral a mis en consultation un nouveau texte de l'**ordonnance sur la protection contre les nuisances sonores**. Il entérine une augmentation de volume d'une main et incite à une meilleure prévention de l'autre. Si la révision est avalisée, les ingénieurs du son pourront pousser leurs amplificateurs jusqu'à 95 B, voire 100 dB sur la piste de danse des discothèques. A charge pour les organisateurs de demander une dérogation quatorze jours à l'avance, de mesurer les volumes en permanence, d'informer le public sur les risques encourus et de fournir des protections auriculaires adaptées. La nouvelle ordonnance octroie également aux cantons une mission de prévention. Ils seront soutenus par l'Office fédéral de la santé public qui leur mettra du matériel d'information à disposition. Cette supervision fédérale permettra d'unifier les différentes pratiques cantonales en vigueur.<sup>37</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 26.08.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

Le délai de l'**assainissement des routes au bruit** a été prolongé par le DETEC à 2015 pour les routes nationales et à 2018 pour les routes principales. Il a accordé ces prolongations de 6 et 8 ans, car les cantons ont avancé des problèmes financiers et de retard des travaux dans les régions densément peuplées. Après ce délai, il n'y aura plus d'aide fédérale pour les routes principales et secondaires.<sup>38</sup>

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 01.09.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a adopté la révision de l'ordonnance sur la protection contre le bruit qui prolonge les délais impartis pour l'**assainissement des routes trop bruyantes**. Celle-ci reprend les points avancés en 2003 par le DETEC. L'avancement des travaux d'assainissement devra être présenté dans des rapports périodiques. Les cantons seront tenus de donner tous les deux ans à l'OFEFP un aperçu des travaux réalisés et des assainissements encore nécessaires.<sup>39</sup>

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 15.06.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a mis en consultation des propositions pour une **révision de l'ordonnance sur la protection contre le bruit**. Le bruit du tir civil n'est plus évalué en fonction des distances de tir, mais selon les catégories d'armes. Ainsi, les armes de petits calibres, qui sont utilisées sur de courtes distances, sont aussi soumises à l'évaluation. Le délai d'assainissement pour les installations pour petits calibres est fixé au 1er décembre 2011. En matière d'isolation acoustique, l'indice d'affaiblissement est adapté à la technique utilisée pour les fenêtres. Les méthodes de calcul du bruit ne sont plus inscrites dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit, mais fixées par l'OFEFP en fonction de l'état des connaissances.<sup>40</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 29.07.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

L'Office fédéral des transports (OFT) a annoncé que la facture finale pour diminuer le **bruit le long des voies ferrées** jusqu'en 2015 devrait se monter à 1,35 milliards de francs, au lieu des 2,3 milliards prévus. Les économies ont été réalisées sans étalement des délais et en maintenant l'objectif de réduction des nuisances. Elles ne seront toutefois pas investies dans des mesures supplémentaires. 260 000 personnes sont exposées à un bruit excessif; les désagréments de 174 000 personnes seront réduits grâce à du matériel roulant plus silencieux et, pour les autres, grâce à 300 kilomètres de parois antibruit. L'amélioration du budget de près d'un milliard est due aux wagons marchandises. Il n'a pas été nécessaire de changer les roues et les bogies des trains. Les sabots de frein en fonte ont pu être remplacés par des sabots en matériau composite.<sup>41</sup>

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 24.08.2006  
MAGDALENA BERNATH

Der Bundesrat genehmigte die 2005 in die Vernehmlassung gegebene **Revision der Lärmschutz-Verordnung**.<sup>42</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 09.09.2006  
MAGDALENA BERNATH

Vor **Lärm, den Geräte und Maschinen im Freien verursachen**, sind Schweizerinnen und Schweizer bis anhin nicht geschützt. Um diese Lücke zu schliessen, schickte das UVEK einen Entwurf für eine neue Verordnung in die Vernehmlassung, welche sich an der diesbezüglichen, in der EU geltenden Richtlinie orientiert. Der Entwurf will besser vor dem Lärm schützen, den Baumaschinen, aber auch Laubbläser und andere Gartengeräte verursachen. Deren Lärmpegel ist zu deklarieren. Zusätzlich sollen für gewisse Geräte und Maschinen (bspw. Rasenmäher) Lärmgrenzwerte eingeführt werden. Geräte und Maschinen, welche die Anforderungen der Verordnung nicht erfüllen, dürfen in der Schweiz nicht mehr in den Handel gebracht werden. Geschieht dies trotzdem, können sie aus dem Verkehr gezogen werden. Nicht betroffen von den neuen Bestimmungen sind Maschinen und Geräte, die vor Inkrafttreten der Verordnung verkauft wurden.<sup>43</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 13.09.2006  
MAGDALENA BERNATH

Im Herbst präsentierte der Bundesrat dem Parlament seine Botschaft zur Volksinitiative **„Gegen Kampfetlärm in Tourismusgebieten“**, welche touristisch genutzte Erholungsgebiete in der Schweiz durch ein Verbot militärischer Übungsflüge mit Kampffjets vor Fluglärm schützen will. **Die Regierung empfahl das Volksbegehren zur Ablehnung.** Da die Initiative keine glaubwürdigen Übungen mit Kampffjets mehr zuliesse, beeinträchtigte sie die Einsatzbereitschaft der Armee, so dass die Schweiz ihre Lufthoheit und damit ihre Souveränität und Neutralität nicht mehr umfassend wahren könne – die Auslagerung von Trainings ins Ausland böte keine realistische Alternative. Dem Anliegen der Initiative sei in der geltenden Gesetzgebung und mit den getroffenen Massnahmen genügend Rechnung getragen.<sup>44</sup>

**MOTION**  
DATUM: 05.10.2006  
MAGDALENA BERNATH

Nach dem Nationalrat im Vorjahr überwies der Ständerat diskussionslos eine Motion Abate (fdp, TI), die den Bundesrat beauftragt, bei den zuständigen Organen der EU die nötigen Schritte zu unternehmen, damit das **Rollmaterial**, insbesondere die Güterwagen aus EU-Ländern, welche die Schweiz durchqueren, einer Lärmsanierung unterzogen werden.<sup>45</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 14.03.2007  
ANDREA MOSIMANN

Der Bundesrat revidierte 2007 die **Schall- und Laserverordnung**. Durch die neuen Bestimmungen werden Veranstalter, die ihr Publikum mit mehr als einem Stundenmittel von 93 Dezibel beschallen wollen, von der Bewilligungspflicht befreit. Sie müssen ihren Anlass den Behörden nur noch melden. Zum Schutz der Gäste sind sie aber verpflichtet die maximale Lautstärke zu deklarieren, gratis Gehörschutzmittel abzugeben und den Schallpegel ständig zu kontrollieren. Veranstalter die mehr als drei Stunden lang über 96 Dezibel gehen wollen, müssen dem Publikum zusätzlich eine Ausgleichszone zur Verfügung stellen und den Schallpegel während der ganzen Zeit elektronisch aufzeichnen. Das Stundenmittel von 100 Dezibel darf wie bisher in keinem Fall überschritten werden.<sup>46</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 22.07.2007  
ANDREA MOSIMANN

Die Landesregierung erliess ausserdem eine **Verordnung zum Schutz vor Lärm durch Geräte und Maschinen im Freien**. Die neuen Bestimmungen betreffen in erster Linie Baumaschinen, erfassen aber auch Laubbläser und andere Gartengeräte. Ab Ende 2009 muss der vom Gerät oder von der Maschine verursachte Lärm deklariert werden. Zusätzlich werden für gewisse Geräte Lärmgrenzwerte eingeführt. Sie dürfen in der Schweiz nur noch in den Handel gebracht werden, wenn sie diese Anforderungen einhalten.<sup>47</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 17.12.2008  
NICOLAS FREYMOND

Au cours de l'année sous revue, le parlement a débattu d'un certain nombre de **mesures contre les nuisances sonores occasionnées par les transports routier, ferroviaire et aérien**. Lors de l'examen du projet de réforme des chemins de fer 2, les chambres se sont opposées concernant la baisse proposée par le Conseil fédéral de 1,854 à 1,33 milliard de francs du crédit alloué aux mesures antibruit. Si le Conseil des Etats a suivi le gouvernement, jugeant que les progrès réalisés au niveau du matériel roulant justifiaient une réduction du financement, le Conseil national a pour sa part estimé que le niveau actuel, encore excessif, des nuisances sonores générées par le trafic ferroviaire exigeait le maintien de mesures d'envergure. En matière de navigation, le Conseil fédéral a renoncé à autoriser l'utilisation de jet-skis sur les lacs suisses, cette proposition ayant suscité l'opposition unanime des cantons en consultation en raison

notamment des émissions sonores élevées de ce type d'engins. Concernant le trafic aérien, le Conseil national a rejeté, par 129 voix contre 41, une motion de sa Commission des transports (Mo.06.3419) visant à transférer à la Confédération les fonds « bruit » des aéroports nationaux. Suivant l'avis du Conseil fédéral, le plénum a refusé que l'Etat fédéral octroie des aides financières, alors que ses compétences décisionnelles en matière d'aéroports sont très restreintes.<sup>48</sup>

#### STUDIEN / STATISTIKEN

DATUM: 18.05.2009  
NICOLAS FREYMOND

Alors que les informations disponibles jusque là ne reposaient que sur des estimations, l'OFEV a effectué les **premières mesures systématiques des nuisances sonores** dues à la route, au rail et à l'aviation. Selon les résultats publiés au printemps de l'année sous revue, la circulation routière est la principale source de bruit, exposant chaque jour 1,2 million de personnes à des niveaux d'immission nuisibles ou incommodants (soit 16% de la population suisse). La nuit, cette proportion s'abaisse à 10%. Un niveau d'immission est jugé nuisible ou incommodant lorsqu'il s'établit entre 55 et 77 décibels le jour et entre 45 et 60 décibels la nuit. Le bruit ferroviaire est sensiblement plus concentré. Ainsi, respectivement 70 000 personnes le jour et 140 000 la nuit sont exposées à des nuisances excessives imputables au rail, notamment au transport de marchandises, essentiellement nocturne. Quant au trafic aérien, ses nuisances concernent principalement les agglomérations proches des aéroports de Genève et Zurich. En journée, 65 000 personnes sont exposées à des immissions excessives, mais ce nombre augmente la nuit. D'un point de vue géographique, 85% des personnes incommodées par le trafic routier vivent en zone urbaine. La proportion atteint 90% et même 95% pour l'exposition aux nuisances imputables au rail et l'aviation. Globalement, environ 1,35 millions d'habitants sont exposés à des niveaux de bruit nuisibles ou incommodants en dépit des efforts d'assainissement et des nouvelles normes de construction. La stratégie actuelle s'avère ainsi insuffisante et l'OFEV a annoncé la préparation de mesures complémentaires.<sup>49</sup>

#### STANDESINITIATIVE

DATUM: 21.09.2009  
NICOLAS FREYMOND

Par 20 contre 15, le Conseil des Etats a décidé de ne pas donner suite à une initiative du canton de Bâle-Ville visant à habiliter les autorités cantonales à édicter leurs propres règlements en matière de **nuisances sonores liées à la présence d'établissements hôteliers ou de restauration**. Si une majorité de sénateurs a estimé que les autorités cantonales d'exécution jouissent d'une marge de manœuvre suffisante afin de tenir compte de particularités locales, une forte minorité a fait valoir que la connaissance approfondie des situations concrètes garantit aux seules autorités cantonales et locales l'aptitude nécessaire à l'édiction de normes pertinentes et conformes aux besoins des populations concernées.<sup>50</sup>

#### STANDESINITIATIVE

DATUM: 16.03.2010  
NICOLAS FREYMOND

À l'instar du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a tacitement décidé de ne pas donner suite à l'initiative du canton de Bâle-Ville visant à habiliter les autorités cantonales à édicter leurs propres règlements en matière de **nuisances sonores liées aux activités hôtelières et de restauration**.<sup>51</sup>

#### STUDIEN / STATISTIKEN

DATUM: 14.07.2011  
MARLÈNE GERBER

Im Bereich des Lärmschutzes zeigte der **Umweltbericht** des BAFU negative Entwicklungen auf. Das BAFU geht von volkswirtschaftlichen Kosten im Wert von CHF 1 Mia. pro Jahr aus, welche sich insbesondere durch gesundheitliche Beeinträchtigung und die Abschreibung auf Liegenschaften ergeben würden. Als die mit Abstand grösste Lärmquelle wurde der Strassenverkehr identifiziert.<sup>52</sup>

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 27.09.2013  
MARLÈNE GERBER

Im Berichtsjahr sprach sich das Parlament für einen verstärkten Schutz gegen Eisenbahnlärm aus. Durch eine **Revision des Bundesgesetzes über die Lärmsanierung der Eisenbahn** sollen ein Anstieg der Lärmbelastung durch Verkehrszunahme verhindert und zusätzliche Personen vor grenzwertüberschreitendem Eisenbahnlärm geschützt werden. Kernstück der bis 2028 befristeten Vorlage ist die Einführung von Emissionsgrenzwerten für bestehende Güterwagen ab 2020, was faktisch einem Verbot von Güterwagen mit lauten Grauguss-Bremssohlen gleichkommt. Darüber hinaus soll der Bund lärmvermindernde Massnahmen an der Fahrbahn wie akustisches Schienenschleifen oder den Einbau von Schienenschallabsorbieren vornehmen können, wofür Investitionen in der Höhe von CHF 76 Mio. geplant sind. Weitere CHF 40 Mio. soll der Bund für Investitionsbeiträgen zur Förderung lärmarmer Produkte einsetzen

können. Das Anliegen inklusive des für die Finanzierung der Lärmsanierung vorgesehenen Verpflichtungskredits von CHF 1,515 Mrd. war im erstberatenden Nationalrat grundsätzlich unbestritten und die grosse Kammer stimmte beiden Vorlagen nach Ablehnung mehrerer Minderheitsanträge einstimmig zu. Besagte Anträge formierten sich von Seiten der Kommission zum einen durch eine breite Minderheit Hardegger (sp, ZH), welche die Verringerung von beim Rangieren von Zügen entstehendem Lärm derjenigen von rollenden Güterzügen vorziehen wollte, sowie durch eine bürgerliche Minderheit Hurter (svp, SH), die verstärkte Berücksichtigung von lärmsanierenden Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg des Schalls (z.B. Lärmschutzwände) forderte. Diese wurden im Plenum ebenso abgelehnt wie die linken Minderheiten zur Vorverlegung des Inkrafttretens der Emissionsgrenzwerte auf 2017 und zur Erhöhung des Verpflichtungskredits auf die Höhe des ursprünglichen, im Jahr 1998 gesprochenen Kredits (CHF 1,854 Mrd.). Auch im Ständerat, der das Geschäft in der Herbstsession als Zweitrat behandelte, fanden Verpflichtungskredit und Gesetzesvorlage einhellige Zustimmung. Die kleine Kammer hatte lediglich über einen Minderheitsantrag Stadler (glp, UR) zu befinden, welcher den im Gesetz vorgeschriebenen Schutzgrad, wonach mindestens zwei Drittel der unter übermässigem Bahnlärm leidenden Anwohner vor dem Lärm zu schützen seien, auf 75% erhöhen wollte. Der Urner Ständerat verwies dabei auf die Botschaft des Bundesrates, in der oftmals die Rede sei, der Schutzgrad werde mit den neu zu treffenden Massnahmen übertroffen. Durch die Einführung der Emissionsgrenzwerte werde gar ein Anstieg des Schutzgrades auf 80% erwartet. Bundesrätin Leuthard (cvp) plädierte in der Folge auf ein schrittweises Vorgehen und die momentane Beibehaltung des Zweidrittelziels. Der Minderheitsantrag unterlag mit 13 zu 25 Stimmen. Noch in derselben Session passierte die Gesetzesänderung die Schlussabstimmung in den Räten.<sup>53</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 18.12.2015  
DIANE PORCELLANA

Pour parfaire l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), le postulat redéposé par Guillaume Barazzone (pdc, GE) demande qu'un nouveau **plan national de mesures** soit présenté par le Conseil fédéral **pour réduire la formation et la propagation du bruit excessif**. Présentant que son postulat (14.3161) ne serait traité dans les délais, l'auteur déposa un second postulat de même teneur en espérant que sa demande soit traitée par le Conseil national. Il dénonce la voie que souhaite prendre le Conseil fédéral, à savoir de remplacer par une réglementation légale les conditions jurisprudentielles permettant aux personnes dérangées par un bruit excessif d'intenter une action en dommages-intérêts pour la perte de valeur de leur propriété. Cela engendrerait des coûts pour les collectivités, alors que certains cantons et communes auront de la peine à respecter les délais de mise en œuvre des mesures d'assainissement prévus dans l'OPB. Il estime que l'argent de la collectivité devrait plutôt servir à financer des mesures d'assainissement sonore. Il invite donc le Conseil fédéral à fournir un nouveau plan de mesures qui encouragent les collectivités faisant des efforts. Le Conseil fédéral prône toujours l'acceptation du postulat. Toutefois, il rappelle qu'en vertu de la garantie constitutionnelle de la propriété (art. 26 al.2 Cst), l'obligation d'indemniser les personnes dont la propriété perd de la valeur en raison des nuisances sonores devra figurer dans le plan de mesures. Lors du passage au Conseil national, la discussion a été renvoyée.<sup>54</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 02.03.2016  
DIANE PORCELLANA

Le postulat visant la **réduction des nuisances sonores** a été finalement traité et adopté par le Conseil national par 112 voix contre 74 et une abstention. Les voix opposées provenaient du camp bourgeois. Lors du débat au plénum, l'UDC a argumenté qu'il s'agissait plutôt d'un problème de délais que de mesures et ne souhaitait pas un plan national.<sup>55</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 28.06.2017  
DIANE PORCELLANA

Le **rapport du Conseil fédéral concernant le plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores** souligne que les mesures prises jusqu'à présent agissent trop peu à la source des nuisances et que la population n'est pas protégée efficacement. A l'avenir, avec la croissance de la population, la mobilité et la densification du tissu urbain, les nuisances sonores vont s'amplifier. Les mesures actuelles doivent être complétées pour assurer une protection intégrale de la population. La stratégie du Conseil fédéral s'articule autour de trois axes à savoir la réduction des émissions de bruit à la source, la promotion de la tranquillité et de la détente dans le développement urbain et finalement, le monitoring de la pollution phonique et information du public. Il faut davantage se focaliser sur la prévention des émissions sonores, ainsi les mesures sur le chemin de propagation doivent passer au second plan et le recours aux mesures



de remplacement doit être réduit. La qualité acoustique dans l'espace public doit être mieux prise en considération dans la planification urbaine. Finalement, les connaissances spécialisées sur la problématique du bruit doivent être analysées constamment et il faut axer l'information sur les différents groupes cibles. Le rapport détaille donc les mesures et les instruments de mise en œuvre en fonction des différents types de bruit et de l'aménagement du territoire.<sup>56</sup>

#### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 10.07.2017

BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Sommer 2017 kam es in der Basler und der Basellandschaftlichen Zeitung zu einem Schlagabtausch zum Thema **Fluglärm am Euroairport Basel-Mulhouse**. Dieser fand vor allem in Form von Leserbriefen und deren Repliken statt. Zum einen ging es dabei um die Interessen und Forderungen verschiedener Fluglärmgegner-Organisationen aus der Schweiz, aus Deutschland und aus Frankreich und um ihre Widersacher, die die Problematik der Fluglärmbelastung als nicht dramatisch einschätzten. Bei diesen Debatten standen die Flugrouten, die Verlängerung des Nachtflugverbotes von derzeit 24 Uhr bis 5 Uhr auf 23 Uhr bis 6 Uhr und die Begrenzung der Flugbewegungen auf jährlich unter 100'000 im Vordergrund. Zum anderen ging es dabei am Rande auch um persönliche Animositäten zwischen einigen Einzelpersonen und um die Frage, ob Tram-, Eisenbahn- und Autolärm oder aber Fluglärm problematischer seien.<sup>57</sup>

#### MOTION

DATUM: 11.12.2017

DIANE PORCELLANA

Le conseiller national Beat Flach (pvl, AG) demande par le biais d'une motion, **l'autorisation de la pratique de la fenêtre d'aération et la possibilité de densifier vers l'intérieur du milieu bâti sans autorisation dans les zones exposées au bruit**. D'après l'art. 39 al.1 OPB, les immissions de bruit se mesurent au milieu de la fenêtre ouverte des locaux à usage sensible au bruit. L'auteur relève qu'une autre méthode est utilisée, dite pratique de la fenêtre d'aération. Jugée non admissible par le Tribunal fédéral, il serait alors impossible de densifier vers l'intérieur du milieu bâti dans ces endroits fortement exposés en raison des interdictions de construire en vertu de la législation sur la protection contre le bruit. Il souhaite que les dérogations prévues à l'art. 31 al. 2 OPB soient appliquées que dans des cas exceptionnels. Il charge le Conseil fédéral d'adapter l'OPB et, au besoin, la loi sur la protection de l'environnement (LPE) afin d'autoriser la pratique de la fenêtre d'aération.

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion. Premièrement, il souligne que des permis de construire peuvent être délivrés en cas de dépassement des valeurs limites d'immissions lorsqu'il y a un intérêt prépondérant à construire. Deuxièmement, il mentionne que le Conseil de l'organisation du territoire (COTER) et la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB) ont déjà indiqué des pistes de solutions pour concilier les objectifs du développement territorial avec ceux de la lutte contre le bruit. Pour le Conseil fédéral, la pratique de la fenêtre d'aération n'est pas suffisante. Il prône la poursuite des réflexions des deux commissions fédérales extraparlimentaires afin de créer une base légale autorisant une densification vers l'intérieur judicieuse dans ces zones exposées au bruit. Des propositions seront formulées dans le plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores.

La chambre basse adopte la motion par 137 voix contre 54 et 1 abstention. La CEATE-CE partage la volonté du motionnaire. Mais par 12 voix et 1 abstention, les membres de la commission souhaitent la formuler de manière plus générale. Ainsi, au lieu d'une "judicieuse densification vers l'intérieur du milieu bâti, sans autorisation exceptionnelle, et à autoriser l'application de la pratique dite de la fenêtre d'aération, qui est largement reconnue", la nouvelle version demande que les modifications législatives puissent permettre "la densification vers l'intérieur du milieu bâti nécessaire du point de vue de l'aménagement du territoire tout en tenant compte de manière appropriée de la protection de la population contre les nuisances sonores". Le Conseil des Etats adopte la motion dans sa version modifiée. La motion devra repasser devant la chambre basse pour une seconde lecture.<sup>58</sup>

#### GERICHTSVERFAHREN

DATUM: 13.12.2017

MARLÈNE GERBER

Für die einen verursachen Kirchenglocken einen melodischen Klang mit kultureller Bedeutung, für die anderen lediglich **Glockenlärm**, der sie um den wohlverdienten Schlaf bringt. Unter Berufung auf eine ETH-Studie aus dem Jahr 2011, die aufgezeigt hatte, dass bereits bei Glockenklängen von geringer Lautstärke mit Schlafstörungen zu rechnen sei, klagte ein Wädenswiler Ehepaar beim Zürcher Verwaltungsgericht gegen das viertelstündliche nächtliche Kirchengeläut und bekam Recht: Gemäss dem Urteil des Verwaltungsgerichts hätten die Kirchenglocken in Wädenswil deswegen nur noch stündlich läuten dürfen.

Wie vielen traditionsbewussten Bürgern der Schlaf geraubt wurde, weil sie sich über die

Kläger aufregten, ist nicht bekannt, aber mit Sicherheit waren es einige. Denn der Glockenlärmstreit entpuppte sich nicht lediglich als eine einfache Meinungsverschiedenheit, sondern eher als Kulturkampf, als Kritik am universitären Elfenbeinturm und als Appell für die Rechte der Tiere: Sukkuriert von einer Petition mit 2000 empörten Unterzeichnenden zogen die Kirchgemeinde und der Stadtrat das Urteil weiter ans Bundesgericht, das sein Urteil zum ersten Mal im Wissen um die ETH-Studie fällen musste. Vor Erscheinen der Studie hatten die Richter in Lausanne geurteilt, dass ein öffentliches Interesse an der Aufrechterhaltung der viertelstündlichen Glockenschlag-Tradition bestehe. Gemäss NZZ in «negative Schwingungen» versetzt worden war auch SVP-Präsident Albert Rösti, der an einer Delegiertenversammlung zur Dekoration verschiedener Persönlichkeiten den Zerfall der eidgenössischen Werte beklagte. Denn aufgrund der ETH-Studie hatte sein Heimatkanton im Sommer 2016 der Gemeinde Worb (BE) den viertelstündlichen Glockenschlag untersagt. Den Ärger der Bevölkerung hatte auch eine Holländerin in der aargauischen Gemeinde Gipf-Oberfrick im Jahr 2015 zu spüren bekommen, als ihr aufgrund ihrer Immissionsklage gegen das Kirchengeläut die Einbürgerung verwehrt worden war. Ebendiese Person gründete zudem eine Protestbewegung zur Befreiung der Kühe von Kuhglocken und konnte sich auch dabei auf eine ETH-Studie (2014) berufen, die folgerte, dass durch das Gewicht und den Lärm die Gesundheit der Tiere beeinträchtigt werde. Dies wiederum versetzte dann Nationalrat und Bauernverbandsvizepräsident Jacques Bourgeois (fdp, FR) in Rage, was ihn zum Einreichen einer Interpellation bewog, in der er den Bundesrat fragte, wie die Regierung gedenke, solche wissenschaftlichen «Auswüchse» zu verhindern und sicherzustellen, dass öffentliche Gelder «gut eingesetzt werden» (Ip. 14.3907).

Das Bundesgericht blieb auch in seinem jüngsten Urteil im Dezember 2017 bei seiner Meinung. Es rechnete vor, dass der Verzicht auf den Viertelstundentakt die Aufwachreaktionen (bei gekipptem Fenster) pro Nacht von 2 auf 1,5 reduzieren würde. Diese minimale Verbesserung stünde in keinem Verhältnis zum öffentlichen Interesse und ein entsprechendes Urteil würde einen starken Einschnitt in die Gemeindeautonomie bedeuten in einem Bereich, in dem der Bund keine Lärmgrenzwerte festgelegt habe. Beim Glockenstreit gehe es letztendlich darum, «ob die eigenen Ansprüche und Empfindlichkeiten wirklich immer als wichtiger zu gelten haben und ob alles, was einen stört, zu verbieten ist», sinnierte die Weltwoche als Reaktion auf das Bundesgerichtsurteil.<sup>59</sup>

#### MOTION

DATUM: 08.03.2018  
DIANE PORCELLANA

La CEATE-CN propose, à l'unanimité, d'accepter la **motion** modifiée par le Conseil des Etats **relative à la pratique de la fenêtre d'aération**. Lors du second passage au Conseil national, l'adaptation est approuvée et la **nouvelle version** est donc **adoptée**. En conséquence, le Conseil fédéral devra modifier le cadre légal afin de permettre la densification vers l'intérieur du milieu bâti, dans les zones exposées au bruit, tout en tenant compte de la protection de la population contre les nuisances sonores.<sup>60</sup>

#### KANTONALE POLITIK

DATUM: 01.04.2018  
DIANE PORCELLANA

Les communes et les cantons ne sont pas parvenus à **assainir les routes contre le bruit** dans les délais, 30 ans après l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur la protection du bruit (OPB). Actuellement, plus de 2'000 km de routes cantonales et 167 km routes nationales sont illégales. Par conséquent, les personnes importunées par le bruit routier pourront se retourner contre les propriétaires des ouvrages routiers et exiger des dédommagements.

La Ligue suisse contre le bruit, dénonçant les reports répétés des délais, envisage de saisir la justice. Porter les affaires devant le Tribunal fédéral permettrait d'avoir une jurisprudence pour la question des dédommagements et des indemnités. Toutefois, pour saisir la justice, les propriétaires devront prouver que la perte de valeur du logement entre le moment de l'achat et aujourd'hui est due par le bruit. L'Association Transports et Environnement (ATE) a remis une pétition contre le bruit du trafic routier. D'après l'OFEV, différents facteurs expliquent le retard comme par exemple l'inefficacité des premières mesures prises, ou l'augmentation de la population et de la mobilité. Pour l'entité fédérale et l'ATE, les mesures les plus prometteuses sont celles qui luttent contre le bruit à la source: limitation de vitesse de 50 à 30 km/h sur les routes cantonales et les revêtements phonoabsorbants sur les autoroutes. La Confédération a prolongé ses subventions pour l'assainissement jusqu'en 2022, espérant ainsi protéger 100'000 personnes supplémentaires.<sup>61</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 05.11.2018  
DIANE PORCELLANA

Le rapport **Pollution sonore en Suisse** expose les résultats du monitoring national sonBase pour l'année 2015. Avec cette contribution, l'OFEV concrétise le troisième axe stratégique, intitulé «monitoring de la pollution sonore et information du public», du plan national pour diminuer les nuisances sonores. Elle permet d'établir le nombre de personnes, de logements et de bâtiments importunés par du bruit nuisible ou incommodant issu du trafic routier, ferroviaire et aérien. Une personne sur sept fait les frais d'immissions sonores supérieures aux valeurs limites légales pendant la journée, et une sur huit durant la nuit. Le trafic routier est la principale source de bruit dans les centres urbains et les périphéries, où vit la quasi totalité de la population affectée par le bruit de trafic. Pour remédier à la pollution phonique, le rapport prône la prise de mesures supplémentaires.<sup>62</sup>

### Allgemeiner Umweltschutz

BERICHT  
DATUM: 07.10.1993  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Zehn Jahre nach Verabschiedung des Umweltschutzgesetzes zog das BUWAL **Bilanz über den Erfolg der verschiedenen Massnahmen in den einzelnen Umweltbereichen**. In der Luftreinhaltung wurde eine Reduktion der Schwefeldioxide (SO<sub>2</sub>) um ca. 56% festgestellt, die Emissionen von Stickoxid und Kohlenwasserstoff konnten zwar auch gesenkt werden, erreichten aber die gesteckten Ziele noch nicht. Als Erfolg bezeichnete das BUWAL auch die Verminderung der Siedlungsabfälle mittels neuer Abfallbewirtschaftungskonzepte sowie die Anwendung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). In den Bereichen Boden- und Lärmschutz wurden bisher die nötigen Erhebungen in Form eines nationalen Beobachtungsnetzes resp. von Katastern durchgeführt, was die Grundlagen für die Erarbeitung von weiteren Massnahmen bildete.<sup>63</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 10.05.1994  
SERGE TERRIBILINI

Un groupe de travail interdépartemental institué par le DFTCE a proposé de réformer les procédures d'autorisation de projets par une **concentration des pouvoirs décisionnels** dans les mains d'une seule institution afin de les **simplifier** et de les **accélérer**. Cela concerne notamment les chemins de fer, les aéroports, les routes nationales, les installations hydrauliques ou les dépôts de déchets. Le DFTCE a en outre mis en consultation un projet allant dans ce sens en matière de centrales hydro-électriques. Les organisations de protection de l'environnement, ainsi que l'OFEFP, ont protesté contre les projets de l'administration fédérale. Selon eux, ceux-ci n'auraient pas pour but un gain de temps ou une économie de moyens, mais un déplacement de pouvoir vers le DFTCE au détriment des intérêts de la protection de l'environnement représentés au niveau fédéral par l'OFEFP.<sup>64</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 20.05.1994  
SERGE TERRIBILINI

Faisant suite à un premier document publié en 1991, l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) a présenté un «**rapport sur l'état de l'environnement 1993**». Ce document présente la situation actuelle et les stratégies d'avenir. S'il indique que, grâce à la législation environnementale, de nombreux succès ont été obtenus, il met en lumière les importantes lacunes qui subsistent (pollution atmosphérique, exposition au bruit, déchets non traités, disparition d'espèces de flore et de faune, etc.). Pour remédier à ces problèmes, les auteurs estiment que les outils utilisés jusque-là, soit l'imposition autoritaire de valeurs-limites ou d'obligations de toutes sortes, ne sont plus appropriés. Il s'agirait ainsi, pour les prochaines années, de réorienter la politique environnementale vers des instruments conformes à l'économie de marché, c'est-à-dire des **taxes incitatives** afin de favoriser tant une utilisation rationnelle de certains produits qu'une dépollution à la source et une introduction de procédés de fabrication respectueux de la nature.<sup>65</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 25.11.1997  
LIONEL EPERON

Fin novembre, l'OFEFP et l'Office fédéral de la statistique ont conjointement présenté le **3e rapport sur l'état de l'environnement** en Suisse. Bien que ce document dresse un constat globalement positif de la situation grâce à des améliorations significatives dans plusieurs domaines depuis la parution du dernier rapport en 1993, le directeur de l'OFEFP, Philippe Roch, s'est cependant abstenu de tout triomphalisme en soulignant le fait que d'importantes menaces subsistent dans plusieurs secteurs (bruit, air, protection de la faune, pollution de l'eau par l'agriculture). L'écologisation grandissante de l'économie liée au nombre toujours plus conséquent d'audits écologiques et de certificats ISO 14'000 attribués à des entreprises a en revanche été saluée, de même que la tendance qui se dessine de plus en plus vers l'instauration d'une réforme fiscale

fondée sur des critères écologiques.<sup>66</sup>

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 20.10.1998  
LAURE DUPRAZ

Pour la première fois, l'OCDE a procédé à un **examen des performances environnementales de la Suisse**. Les experts de l'OCDE ont souligné les avancées importantes de la Suisse dans les domaines de la protection de l'air, de la protection des eaux et de la lutte contre le bruit. Quant à la politique des transports suisse, elle fut qualifiée de modèle pour les autres pays de l'OCDE. La gestion des déchets a été jugée efficace, mais les installations d'incinération devraient encore être complétées. Le rapport recommande davantage de coopération intercantonale pour l'incinération et regrette la forte augmentation, depuis 1992, des déchets spéciaux exportés. Deux points faibles principaux ont été relevés: la forte diminution des espaces naturels et la réduction de la diversité biologique. Les espèces animales et végétales subiraient une pression énorme. La destruction de biotopes se poursuivrait en raison de l'urbanisation, de la modernisation de l'agriculture, de l'extension des réseaux de transport et du tourisme. Parmi les recommandations de l'organisation internationale, la Suisse est incitée à développer une réforme fiscale écologique qui pourrait inclure une augmentation sensible des taxes sur l'essence.<sup>67</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 03.03.1999  
LAURE DUPRAZ

Au printemps, le **Conseil national** s'est penché sur la loi concernant la coordination et la simplification des procédures d'approbation des plans, comprenant le message général et un complément concernant la modification de la loi sur les routes nationales. Les députés ont souligné la nécessité d'une telle réforme. Les Verts ont toutefois estimé que le projet de l'exécutif était plus axé sur la satisfaction des besoins de l'économie que sur ceux de la protection de l'environnement. De nombreuses modifications de détail ont été apportées au projet. Nous retiendrons notamment que, dans la loi sur la protection de la nature et du paysage, le délai de recours a été fixé en règle générale à 30 jours pour tous les cantons. Cette disposition a été acceptée par 76 voix contre 58, bien que Moritz Leuenberger s'y opposa pour des motifs de souveraineté cantonale. Les députés ont rejeté une proposition de prolonger la durée de mise à l'enquête publique de la demande d'approbation des plans et de sa publication (organes officiels des cantons et des communes et Feuille fédérale) de 30 à 60 jours. Dans l'ensemble, la plupart des modifications concernant la loi sur les routes nationales, proposées par le Conseil fédéral, ont été acceptées. Le National a modifié la durée des zones réservées dans la loi sur les routes nationales et la loi sur les chemins de fer, passant de 8 à 5 ans, avec une prolongation de 3 ans au plus (l'exécutif prévoyait 4 ans). Concernant la modification de la loi sur les forêts, pour des projets cantonaux, les députés ont décidé que lorsque la surface de défrichage dépassera 5'000 m<sup>2</sup> ou quand elle sera située sur le territoire de plusieurs cantons, ceux-ci consulteront l'OFEFP. Cet amendement, proposé par la majorité de la Ceate, a été approuvé par 94 voix contre 44; puis le projet a été accepté par 121 voix contre 4.<sup>68</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 18.06.1999  
LAURE DUPRAZ

Le **Conseil des Etats** a ensuite approuvé toutes les modifications apportées par le National. Concernant le défrichement, la divergence a été éliminée par 14 voix contre 13, selon une proposition de minorité de la Ceate. En outre, dans la loi sur l'aviation, la Chambre des cantons a souhaité ramener la durée des zones réservées à cinq ans, avec une possibilité de prolongation de 3 ans. Cette mesure a permis d'unifier les délais prévus par la loi fédérale sur les routes nationales et celle sur les chemins de fer. La grande Chambre a accepté cette ultime modification. Dans les **votes finaux**, le National a approuvé le projet par 161 voix contre 9, et la Chambre des cantons à l'unanimité.<sup>69</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 18.07.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Le 1er août, l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs a été complétée par des directives indiquant aux autorités la voie à suivre pour apprécier les risques présentés par les divers transports et ordonner les mesures adéquates. Les nouvelles directives portent sur toutes les voies de communications par lesquelles les marchandises dangereuses transitent. Les directives classent les **risques en trois catégories**: les zones où le danger est considéré comme acceptable et où rien de particulier n'est envisagé; celles où il est qualifié d'intermédiaire et les autorités d'exécution ne peuvent accepter les risques que si toutes les mesures appropriées visant à réduire le risque ont été prises; celles, enfin, où il est jugé comme inacceptable et où il faut prendre des mesures pour les réduire conformément à l'ordonnance. Une étude préliminaire menée par la Confédération avait montré que les

directives concernaient en premier lieu les transports ferroviaires. Selon celle-ci, 4% de l'ensemble du réseau ferroviaire suisse – soit 135 kilomètres – peut entraîner des risques d'accidents de catégorie inacceptable en cas de transports de marchandises dangereuses ; un tiers du réseau environ pourrait receler des risques d'accident de la catégorie intermédiaire. Les zones "critiques" comprennent notamment, Genève, l'agglomération lausannoise, la Riviera vaudoise, la vallée du Rhône, la ligne du pied du Jura et les axes Bâle-Olten et Bâle-Zurich. Le risque sur le reste du réseau peut être considéré sous la catégorie acceptable. Le plus grand danger est constitué par le transport de chlore et de gaz toxiques analogues (ammoniaque) ; en retrait, le propane et les autres gaz explosifs, la benzine et les autres liquides inflammables. Le DETEC a demandé à l'OFEFP d'évaluer avec l'OFT, les CFF, les industries chimiques et l'OFROU, les mesures qui permettraient de ramener les risques présentés par les transports ferroviaires en dessous du seuil critique. Ce groupe de travail doit aussi évaluer les coûts qu'entraîneraient ces mesures et le temps que demanderait leur mise en œuvre. Le DETEC veut éviter que les transports de marchandises dangereuses passent du rail à la route, car cela ne ferait qu'augmenter les risques de la circulation routière.<sup>70</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 25.06.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Deux rapports sur l'état de l'environnement en Suisse ont été publiés : celui du Programme prioritaire environnement (PPE) et celui réalisé chaque quatre ans par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) et l'Office fédéral de la statistique (OFS). Parmi les points positifs, les rapports notent l'amélioration de l'efficacité écologique dans de nombreux domaines. Cela signifie que la pollution provoquée par chaque unité produite est moins élevée. L'efficacité de la récupération et de l'élimination des déchets a aussi été citée par les experts. L'image d'Epinal d'une Suisse soucieuse de sa nature a toutefois été égratignée. Les rapports ont abouti à un **diagnostic noir**. Le sol se fait dévorer : chaque seconde 0.86 mètre carré est bétonné. Cette situation accentuée par voie de conséquence l'érosion, les concentrations de substances polluantes, le compactage et la pollution entraînant une diminution de la fertilité. Le bruit est sous-estimé comme cause de maladie : près d'un quart de la population est exposé de jour comme de nuit, à un niveau de bruit qui dépasse les valeurs limites admises pour les quartiers d'habitation. Les grands axes routiers, les voies de chemins de fer et les aéroports en sont les principaux responsables. Malgré les progrès faits dans le domaine de la protection de l'air, la pollution de l'air est trop importante dans les zones de concentration urbaine et les vallées alpines peuplées. Au chapitre de la diversité, l'agriculture "douce" a permis à certaines espèces comme la huppe et le gypaète barbu de revenir au pays. Néanmoins, le nombre des espèces végétales et animales n'a cessé de régresser. Ainsi, 95% des amphibiens ont disparus ou sont menacés. Au niveau de l'eau, la Suisse a enregistré des progrès avec un recul de consommation d'eau potable. Les eaux des lacs et des rivières ont également pu être sauvées de l'asphyxie grâce aux stations d'épuration. Ce dernier point est à relativiser, car ces eaux sont tellement contaminées par des substances chimiques qu'elles menacent la vie de la faune. L'effet de serre n'a pas ralenti et, au contraire, se renforce. Les auteurs du rapport PPE assurent qu'il est déjà prévisible que la Suisse ne respectera pas ses engagements pris à Kyoto en matière de réduction des gaz à effet de serre. Des efforts plus importants que ceux prévus par le protocole sont nécessaires à leurs yeux. Le rapport de l'OFEFP et de l'OFS met en garde sur les nouveaux risques pour l'environnement. Il cite les risques inhérents aux champs électromagnétiques, aux biotechnologies (génie génétique) et aux nouvelles substances chimiques, dont les effets sur l'environnement sont encore mal connus. Afin d'inverser la tendance, les deux rapports recommandent d'appliquer systématiquement la loi sur le CO<sub>2</sub> et d'engager une réforme fiscale écologique. L'implication des décideurs, des industriels et des citoyens en faveur de la nature doit aussi être accentuée.<sup>71</sup>

BERICHT  
DATUM: 24.04.2015  
MARLÈNE GERBER

Erstmals erfasste das BAV 2015 in enger Zusammenarbeit mit den Bahnen neben den personellen Risiken beim Transport gefährlicher Güter ebenfalls die **Umweltrisiken auf Bahnstreckenabschnitten**. Die Ergebnisse legten dar, dass auf dem 3652 km langen Bahnstreckennetz auf insgesamt 42 km Gefahren für Oberflächengewässer vertieft geprüft werden müssen und auf weiteren 10 km Umweltrisiken beim Grundwasser nicht ausgeschlossen werden können. Gemeinsam mit dem BAFU und den Störfachstellen sollen diese Abschnitte nun eingehend auf ihre Sicherheit überprüft und allfällig zu treffende Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit beschlossen werden. Die grösste Gefahr für das Oberflächenwasser geht gemäss Bericht von einem Streckenabschnitt bei Tecknau (BL) aus, wo die Bahnlinie direkt neben dem Eibach zu liegen kommt. Dort würden bei einem Bahnunglück giftige Stoffe direkt in das Gewässer gelangen und

schliesslich in den Rhein fließen. Der kritischste Streckenabschnitt in Bezug auf Risiken für das Grundwasser befindet sich bei Kiesen (BE).

Ungewollte Aufmerksamkeit erhielten die Erkenntnisse durch die nur wenige Tage darauf erfolgte Entgleisung eines mit Chemikalien beladenen Güterzuges bei Daillens (VD). Messungen ergaben, dass keine Chemikalien in angrenzende Oberflächengewässer geflossen sind. Der Unfallort gehörte nicht zu den im Bericht genannten risikobehafteten Streckenabschnitten.<sup>72</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 03.12.2015  
MARLÈNE GERBER

Der Bundesrat vertrat die Ansicht, dass eine **Evaluation von Massnahmen zur Minderung der Risiken beim Transport von Chlorgas** notwendig sei und nahm ein Postulat der KVF-SR mit dieser Forderung im Sommer 2015 an. Gleichzeitig wies er aber darauf hin, dass bereits verschiedene Massnahmen in die Wege geleitet worden seien. Aufgrund des geplanten Wohnungsbaus würde der Chlortransport in der Genferseeregion in Zukunft von „inakzeptablen Risiken“ begleitet, weswegen der Bund, die SBB und die betroffenen Akteure bereits eine Arbeitsgruppe gebildet hätten, um Massnahmen zur Herabsetzung dieser Risiken zu erörtern. Im Rahmen dieser Tätigkeiten werde jedoch kein Bericht über die Auswirkungen und Risiken von Gefahrgut im Allgemeinen erstellt, was der exakten Forderung des Kommissionspostulats entsprochen hätte. Der Ständerat nahm das Postulat in der Wintersession 2015 in diesem Sinne an.<sup>73</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 13.12.2016  
MARLÈNE GERBER

Eine Standesinitiative des Kantons Genf verlangt einen **besseren Schutz bei Chlortransporten** und zwar insofern, als dass der Transport grosser Mengen von Chlor verboten und Unternehmen, die auf grosse Mengen desselben angewiesen sind, verpflichtet würden, diese vor Ort herzustellen. Der Kanton begründete sein Anliegen mit den rasant angestiegenen Chlortransporten von Genf zu den Chemiewerken im Wallis; die Zahl der Eisenbahntransporte habe sich in den letzten zehn Jahren verdoppelt. Bei einem Unfall wäre mit verheerenden gesundheitlichen und ökologischen Folgen zu rechnen. Ferner schränkten die Gefahren den Wohnungsbau in Gleisnähe ein, was bei der herrschenden Wohnungsnot nicht sinnvoll sei.

Von einem so ausgestalteten Verbot wollte die erstberatende KVF-SR aufgrund laufender Arbeiten indessen nichts wissen. Diese umfassen die Unterzeichnung eines Abkommens durch die betroffenen Unternehmen – ein im September 2016 umgesetztes Unterfangen –, worin Massnahmen zur Risikoverminderung, so etwa die Reduzierung der Zuggeschwindigkeit oder die Wahl alternativer, kürzerer Routen, festgelegt wurden. Wegen fehlenden Handlungsbedarfs empfahl die Kommission ihrem Rat einstimmig, dem kantonalen Anliegen keine Folge zu geben. Zum selben Schluss kam die KVF-SR bezüglich einer von den Genfer, Walliser und Waadtländer Grünen eingereichten Petition "Chlor-Transporte stoppen, um die Bevölkerung zu schützen und den Wohnungsbau zu ermöglichen" (Pet. 15.2011). In der Wintersession 2016 folgte der Ständerat seiner Kommission und gab der Standesinitiative keine Folge.<sup>74</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 16.03.2017  
MARLÈNE GERBER

In der Frühjahrssession 2017 äusserte sich auch der Nationalrat negativ zu einer Standesinitiative des Kantons Genfs, welche den **Transport grosser Mengen von Chlor verbieten** wollte, womit das Anliegen erledigt wurde. Die grosse Kammer, die das Anliegen mit 118 zu 50, in erster Linie von linker Seite stammenden Stimmen, bachab schickte, stützte sich bei ihrer Entscheidung auf die Empfehlung einer grossen Mehrheit der KVF-NR. Diese wies – ebenso wie ihre Schwesterkommission im Vorjahr – auf das im Herbst 2016 auf freiwilliger Basis erarbeitete Abkommen zur Risikominderung bei Chlortransporten hin.<sup>75</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 28.06.2017  
DIANE PORCELLANA

Les **mesures visant à réduire les risques liés au transport de marchandises dangereuses**, particulièrement le gaz de chlore, par le rail ou par la route ont été présentées dans le **rapport du Conseil fédéral**. Le transport de ces marchandises est régi par l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM). Pour prévenir les accidents, une procédure de contrôle et d'appréciation y est prévue. Le rapport énumère les mesures relatives au contrôle du respect des prescriptions en matière de transport, à la surveillance de l'évolution des risques pour le rail et la route, au contrôle des mesures de sécurité. Il mentionne les autorités compétentes et décrit leurs activités. Concernant le transport de chlore, il informe qu'une seconde Déclaration conjointe a été signée entre des acteurs de l'industrie, les CFF et des Offices fédéraux suite au

constat d'un risque du transport de chlore sur l'arc lémanique. Les parties prenantes s'engagent, par le biais de diverses mesures, à réduire ce risque d'ici fin 2018.<sup>76</sup>

- 1) NZZ, 30.6.94; Presse du 13.10.94
- 2) AB NR, 2006, S. 615; AB SR, 2006, S. 886; Postulat KVF-NR, (AB NR, 2006, S. 1071 und Beilagen III, S. 550).
- 3) AB NR, 2007, S. 1558 f.
- 4) BO CE, 1990, p. 633 ss.
- 5) 24 Heures, 3.10.90; CdT, 5.10.90
- 6) BO CN, 1991, p. 1355
- 7) BO CE, 1992, p. 123 s.
- 8) Bund, 1.4.92; SZ et BaZ, 2.4.92
- 9) NZZ, 22.1.93; TA, 23.1.93
- 10) Presse vom 23.11.93; SGT, 25.11.93; BUWAL, 1993, Nr. 2, S. 54 ff.
- 11) AB SR, 1993, S. 595 f.; BaZ, 25.11.93; BaZ und LZ, 26.11.93
- 12) LZ, 19.2, 24.9 et 28.10.94; LNN, 18.2, 19.2, 14.5 et 8.10.94; 24 Heures, 5.3.94; BaZ, 22.4, 18.6 et 2.12.94; Express, 14.6.94; Bund, 13.9.94; SGT, 8.10.94; Presse du 9.2.94
- 13) NZZ, 9.8.94
- 14) Presse du 28.10.94
- 15) TA, 22.4.95
- 16) Presse du 16.3.95
- 17) Presse du 27.6.95
- 18) Presse du 29.6.95
- 19) BaZ, 31.1.96; TA, 16.2.96; Bund, 28.3.96; Presse des 25.1 et 1.4.96
- 20) Presse des 19.1 et 21.9.96; SoZ, 18.8.96
- 21) Presse du 27.3.97
- 22) NZZ, 17.6.97; BùZ, 4.10.97; NLZ, 13.10.97; SN, 22.10.97; RO, 1997, 2, p. 1588 ss.
- 23) Presse du 4.7.97
- 24) TA, 15.11.97
- 25) TA, 17.2.98
- 26) Presse du 3.7.98
- 27) BO CN, 1998, p. 2793 ss.
- 28) FF, 1999, p. 4350 ss.
- 29) BO CN, 1999, p. 1316 s.; BO CN, 1999, p. 2672 s.
- 30) Presse du 7.7.99
- 31) BO CE, 1999, p. 785
- 32) BO CN, 1999, p. 2613 ss.
- 33) BO CE, 2000, p. 1 ss. et 228; BO CN, 2000, p. 191 s. et 462; FF, 2000, p. 2134 et 4439; NZZ, 15.3.00.
- 34) NZZ, 17.5.00.
- 35) DETEC, communiqué de presse, 11.5 et 14.11.01.
- 36) LT, 1.2.02; DETEC, communiqué de presse, 31.1.02.
- 37) 24h, 6.11.02.
- 38) TA, 26.8.03.
- 39) Presse du 2.9.04; DETEC, communiqué de presse, 1.9.04.
- 40) DETEC, communiqué de presse, 15.6.05.
- 41) Presse du 29.7.05.
- 42) 24h und QJ, 24.8.06.
- 43) BaZ, 9.9.06.
- 44) BBI, 2006, S. 7629 ff.; Presse vom 14.9.06.
- 45) AB NR, 2005, S. 1973 und Beilagen V, S. 349 ff.; AB SR, 2006, S. 910 und Beilagen IV, S. 58 ff.
- 46) TA, 2.3.07; NZZ, 14.3.07.
- 47) NZZ, 22.6.07; TG, 22.7.07.
- 48) Chemins de fer: FF, 2007, p. 7217 ss.; BO CE, 2008, p. 372 ss. et 441 ss.; BO CN, 2008, p. 1079 ss., 1836 ss. et 1897 ss. Navigation: NZZ, 5.2 et 19.6.08; NLZ, 11.3.08.
- 49) NZZ, 19.5.09; OFEV, communiqué de presse, 18.5.09.
- 50) BO CE, 2009, p. 923 ss.
- 51) BO CN, 2010, p. 425.
- 52) NZZ, 14.7.11.
- 53) BBI, 2013, S. 489 ff., 527 ff., 531 und 7391 ff.; AB NR, 2013, S. 937 ff. und 1772; AB SR, 2013, S. 714 ff. und 933.
- 54) BO CN, 2015, p. 2292
- 55) BO CN, 2016, p. 125s
- 56) Plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores
- 57) BaZ, 21.6., 22.6., 29.6., 10.7., 12.7., 13.7., 17.7., 31.7.17; BLZ, 15.8.17
- 58) BO CE, 2017, p. 935; BO CN, 2017, p. 793 s.; Communiqué de presse CEATE-CE
- 59) Medienmitteilung BG vom 17.12.17; NZZ, 10.8., 26.8.16; AZ, 8.9., 10.9.16; WW, 21.12.17
- 60) BO CN, 2018, p. 302s; Rapport CEATE-CN
- 61) BaZ, 16.9.17; SoZ, 10.12.17; TA, 11.12.17; AZ, LZ, 23.3.18; 24H, 3.4.18; LMD, 26.4.18
- 62) Etude de l'OFEV du 5.11.18; LT, 21.11.18
- 63) NZZ, 7.10.93
- 64) Presse du 10.5.94
- 65) Cf. lit. OFEFP; Presse du 20.5.94
- 66) Presse du 25.11.97
- 67) Presse du 20.10.98
- 68) BO CN, 1999, p. 49 ss.; BO CN, 1999, p. 53 ss.
- 69) BO CE, 1999, p. 440 ss.; BO CE, 1999, p. 599; BO CN, 1999, p. 1007 ss.; BO CN, 1999, p. 1405 s.
- 70) Presse du 19.7.01; DETEC, communiqué de presse, 18.7.01.
- 71) Presse du 19.3 (rapport PPE) et 25.6.02 (rapport OFEFP et OFS); DETEC, communiqué de presse, 24.6.02.
- 72) BAV (2015). Risiken beim Transport gefährlicher Güter mit der Bahn; Medienmitteilung BAV vom 23.4.15; NZZ, 24.4., 27.4., 5.5.15
- 73) AB SR, 2015, S. 1172 f.
- 74) AB SR, 2016, S. 1145 f.; Bericht KVF-SR vom 20.10.16; NZZ, 27.9.16
- 75) AB NR, 2017, S. 534; Bericht KVF-NR vom 16.1.17
- 76) Rapport du Conseil fédéral relatif aux mesures visant à réduire les risques liés au transport de marchandises dangereuses, particulièrement le gaz de chlore, par le rail ou la route