

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Umweltschutz
Schlagworte	Strassenverkehr
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Eperon, Lionel
Gerber, Marlène
Porcellana, Diane
Rinderknecht, Matthias
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Eperon, Lionel; Gerber, Marlène; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Umweltschutz, Strassenverkehr, 1991 - 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Umweltschutz	1
Luftreinhaltung	1
Lärmschutz	2
Allgemeiner Umweltschutz	4
Klimapolitik	4

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
EJPD	Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BFE	Bundesamt für Energie
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
LSV	Lärmschutz-Verordnung

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DFJP	Département fédéral de justice et police
OFEV	Office fédéral de l'environnement
OFEN	Office fédéral de l'énergie
CEE-ONU	Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Umweltschutz

Luftreinhaltung

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.06.1991
SERGE TERRIBILINI

La prise de **mesures immédiates contre l'ozone** a correspondu à l'attente des organisations de protection de l'environnement, même si certains les ont jugées insuffisantes ou incohérentes. Les associations d'automobilistes et une bonne fraction de la classe politique bourgeoise, suivis d'une part importante de la population (notamment romande), se sont par contre très nettement prononcées contre ces limitations. Il a été prétendu qu'il était absurde de prendre tout à coup des mesures urgentes alors qu'il y avait eu de pires années en matière d'ozone. De plus, rouler moins vite ne diminuerait pas les émissions d'hydrocarbures et ne modifierait donc pas la situation. Les opposants ont également accusé la Confédération de s'attaquer, dans sa politique de protection de l'environnement, de manière unilatérale et discriminatoire au trafic routier.¹

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 31.08.1991
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement a finalement décidé de rendre possible un **abaissement des limitations de vitesse sur les autoroutes** en fixant celles-ci à 100 km/h pour les voitures et 70 km/h pour les camions. Cette mesure devait s'étendre sur les mois de juillet et d'août si les limites indicatives de l'OPair en teneur de l'air en ozone étaient largement dépassées à la fin du mois de juin, ce qui fut le cas. Les cantons étaient libres de participer à cette expérience et c'était à eux de désigner les tronçons d'autoroutes touchés. Une évaluation globale des limitations estivales a été menée par le bureau d'ingénieurs Elektrowatt. Cinq autres travaux ont été effectués sur des sujets spécifiques: respect des limitations de vitesse, changements intervenus dans les émissions de substances polluantes, transferts de trafic et répercussions sur la consommation de carburant. Après une première analyse, il s'est avéré que les limitations ne furent bien respectées qu'en Suisse alémanique, mais très peu en Suisse romande et au Tessin.²

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 15.02.1992
SERGE TERRIBILINI

Selon les évaluations effectuées, les **limitations estivales de vitesse sur les autoroutes** imposées par le gouvernement en juillet-août 1991 ont eu un impact réel, quoique très faible; les émissions d'oxydes d'azote ont significativement chuté (six tonnes par jour), ce qui a conduit à une réduction des concentrations d'ozone de basse altitude d'un peu moins de 1%. Le gouvernement a décidé de ne pas reconduire l'expérience en 1992, estimant que, pour d'aussi maigres résultats, il était disproportionné et politiquement problématique d'imposer de telles mesures. Le Conseil fédéral, en modifiant l'ordonnance sur la signalisation routière, a toutefois délégué aux cantons ses compétences en matière de fixation des vitesses maximales sur les autoroutes, conformément au transfert de pouvoir opéré par le parlement en 1991 dans le cadre de la nouvelle répartition des tâches entre Confédération et cantons (modification de la loi sur la circulation routière). Ces derniers peuvent désormais, moyennant autorisation du DFJP, abaisser les limitations vitesses de façon permanente sur certains tronçons sensibles (autoroutes urbaines ou de contournement) pour des raisons de protection de l'air et dans le cadre de la mise en oeuvre de leurs plans de mesures. Cette décision attira de nombreuses critiques, certains accusant la Confédération de se décharger de ses responsabilités sur les cantons.³

MOTION
DATUM: 25.02.1992
SERGE TERRIBILINI

La commission de l'environnement et de l'énergie du Conseil national s'est opposée à cette décision et a déposé une motion stipulant que **seule la Confédération a le droit de fixer des vitesses sur les autoroutes**, les cantons ne pouvant que faire des propositions.⁴

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 02.12.1995
LIONEL EPERON

Réalisée en étroite collaboration avec l'Allemagne et l'Autriche ainsi qu'avec la participation du TCS et de l'Astag, une étude de l'OFEFP sur les émissions polluantes dues au **trafic routier entre 1950 et 2010** a révélé que les prescriptions en matière de gaz d'échappement ainsi que les mesures techniques telles que le catalyseur ont permis de réduire, dès 1980, la plupart des substances nocives produites par les véhicules à moteur. Cette tendance devrait en outre s'affirmer, et ce malgré l'augmentation du trafic routier. Alors que les émissions de monoxyde de carbone (CO) et d'hydrocarbures (HC), qui ont retrouvé en 1993 la charge de 1960, devraient encore diminuer de 50 à 65% d'ici l'an 2010, les émissions de CO₂ - qui sont actuellement onze fois plus élevées qu'en 1950 - devraient pour leur part continuer de croître de 12 à 27% entre 1990 et 2010, et ce principalement en raison de la progression du trafic lourd de marchandises.⁵

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 12.11.1996
LIONEL EPERON

Prenant notamment appui sur les études Sapaldia et Scarpol récemment réalisées, la Commission fédérale de l'hygiène de l'air a revendiqué l'introduction de valeurs-limites plus sévères concernant les **particules polluantes** en suspension dans l'atmosphère. En premier lieu provoquées par le trafic routier, les systèmes de chauffage et les installations industrielles, ces poussières fines sont à l'origine de difficultés respiratoires et d'atteintes au système pulmonaire pouvant mettre en danger la santé. En conséquence, la Commission de l'hygiène de l'air a proposé qu'une limite de 20 microgrammes par m³ en valeur moyenne annuelle soit adoptée à l'égard des poussières dont le diamètre est inférieur à 10 microns (PM10) contre les 70 microgrammes actuellement fixés dans l'OPair.⁶

ANDERES
DATUM: 31.12.1996
LIONEL EPERON

Les quelque vingt Etats-membres de la **Commission économique pour l'Europe** des Nations Unies (ECE) se sont réunis mi-février à Genève afin de débattre des problèmes rattachés à la pollution de l'air. A cette occasion, un bilan favorable des effets déployés par la Convention de Genève de 1979 sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance ainsi que par ses protocoles a pu être dressé en ce qui concerne la lutte contre le dioxyde de soufre (SO₂), puisque les émissions de ce composé chimique ont diminué de 48% depuis 1980. En revanche, aucune baisse significative de dioxyde d'azote (NO_x) n'a pu être constatée. Cette réunion aura également permis à l'ECE de présenter les résultats de plusieurs enquêtes récentes sur la mortalité induite par des maladies intimement liées à la pollution de l'air. A ce titre, le DFTCE devait d'ailleurs présenter dans le courant du mois de mai une **étude fort controversée sur les coûts externes du trafic motorisé**. D'après les conclusions de cette expertise, la pollution de l'air imputable à la route serait à l'origine de la mort prématurée de plus de 2000 personnes ainsi que de dizaines de milliers de cas de bronchite par année pour un montant global de CHF1.6 milliard en frais de santé.⁷

Lärmschutz

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.⁸

**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.⁹

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 21.09.1996
LIONEL EPERON

La volonté du gouvernement de repousser de 2002 à 2007 le **déla**i 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.¹⁰

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.¹¹

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 31.01.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Quinze ans après avoir mis en vigueur l'ordonnance sur la protection contre le bruit, l'OFEFP 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'OFEFP, 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'OFEFP 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.¹²

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.¹³

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.¹⁴

Allgemeiner Umweltschutz

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 30.12.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Insgesamt verbesserte sich im Berichtsjahr die Umweltqualität in der Schweiz geringfügig; einerseits bewirkte die anhaltende wirtschaftliche Rezession einen geringeren Gesamtenergieverbrauch und damit einen rückläufigen Schadstoffausstoss gegenüber dem Vorjahr; andererseits nahm die Mobilität in bezug auf die gefahrenen Strassenkilometer, zwar verlangsamt, weiter zu, was die **Fortschritte in der Verbesserung der Luftqualität** vor allem bezüglich des CO₂-Ausstosses relativierte.¹⁵

Klimapolitik

BERICHT
DATUM: 07.07.1994
SERGE TERRIBILINI

La commission fédérale de l'hygiène de l'air a publié un rapport mettant en évidence les **dangers** que font courir les gaz d'échappement **des moteurs diesel sur la santé humaine**. Selon ce document, ils augmentent en effet notablement les risques de cancer du poumon chez les individus exposés de façon importante. Dans les agglomérations, ils seraient responsables de 60% à 70% des cas de cette maladie lorsque celle-ci est due à la pollution de l'air. Les commissaires ont ainsi plaidé pour l'introduction de filtres à particules, mais également pour le transfert de la route au rail du trafic de marchandises de transit ou la création d'une taxe poids lourds liée aux prestations.¹⁶

MOTION
DATUM: 16.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a accepté un postulat (94.3456) Baumberger (pdc, ZH) demandant que le gouvernement **favorise la recherche** afin de savoir s'il existe un seuil à partir duquel les émissions de particules de suie des moteurs diesel sont nuisibles pour la santé. Il a encore transmis comme postulat une motion (94.3131) Giezendanner (pdl, AG) demandant que, à partir du 1er janvier 1996, les véhicules routiers à moteur diesel qui seront importés en Suisse soient équipés d'un catalyseur.¹⁷

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 12.06.2015
MARLÈNE GERBER

Nicht nur bei den Zahlen zur Erreichung der Zwischenziele zur Reduktion des CO₂-Ausstosses durch fossile Brennstoffe gab man sich uneinig; ähnliche Differenzen zeigten sich auch bei den **Strafzöllen auf Neuwagen**, die als Lenkungsmassnahme zur Reduktion der durch Treibstoffe verursachten Treibhausgasemissionen eingeführt worden waren. Auf der einen Seite hatte die Vereinigung der Autoimporteure, Auto-Schweiz, vor Sanktionen in der Höhe von CHF 80 Mio. pro Jahr gewarnt, während auf der anderen Seite der VCS dies als Panikmache abgetan hatte. Aufschluss über die aktuellen Zahlen aus dem Jahr **2014** bot das BFE im Juni 2015: Während Fahrzeugimporteure aufgrund der Verfehlung des Reduktionsziels im Jahr 2013 (durchschn. max. 130 g CO₂/km bei 75% der gesamten Neuwagenflotte) noch CHF 5,1 Mio. Sanktionen zahlen mussten, wurde das Zwischenziel 2014 – in diesem Jahr bereits für 80% der Neuwagenflotte geltend – im Schnitt erreicht; lediglich einzelne Importeure überschritten die individuellen Zielvorgaben und mussten Strafzahlungen

von insgesamt CHF 1,7 Mio. entrichten. Übermässig von den Sanktionen betroffen sind jedoch Kleinimporteure, bei denen die Überschreitungen der Zielvorgabe bei einzelnen Wagen aufgrund geringerer Kompensationsmöglichkeiten durch Wagen, die darunter liegen, weit stärker ins Gewicht fallen.¹⁸

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 16.06.2016
MARLÈNE GERBER

Die **Strafzölle auf Neuwagen im Jahr 2015** fielen um einiges höher als im Vorjahr aus. Das Flottenziel von 130 g CO₂/km, in diesem Jahr zum ersten Mal für die Gesamtflotte geltend (Vorjahr: 80% der gesamten Flotte), wurde im Schnitt um 5 g überschritten. Die aufgrund der Verfehlung der Zielvorgaben insgesamt zu entrichtenden Sanktionen beliefen sich auf einen Betrag von CHF 12,6 Mio (2014: 1,7 Mio.).¹⁹

-
- 1) NZZ, 23.1. et 31.5.91; Bund, 23.1.91; TW, 10.6.91; VO, 23. 6.6.91; Presse des 4.-8.6.91
 - 2) NZZ et BZ, 3.6.91; L'Hebdo, 6.6.91; Suisse, 17.8.91; Presse des 4.-8.6., 2.7., 19.7., 31.7. et 31.8.91
 - 3) Presse du 24.1., 10.2. et 15.2.92; Rapp. gest. 1992, p. 147f.
 - 4) Délib. Ass. féd., 1992, IV/V, p. 60; Presse du 25.2.92
 - 5) Presse du 2.12.95
 - 6) Presse du 12.11.96
 - 7) Express, 10.2 et 16.4.96; TA, 13.2.96; Express, 10.2 et 16.4.96; TA, 13.2.96; presse des 19.2, 20.2 et 21.5.96. Pour plus de détails concernant cette étude, voir supra, part. I, 6b (Trafic routier). Cf. aussi APS 1979, p. 125.21; Presse des 19.2, 20.2 et 21.5.96
 - 8) NZZ, 22.1.93; TA, 23.1.93
 - 9) Presse du 27.6.95
 - 10) Presse des 19.1 et 21.9.96; SoZ, 18.8.96
 - 11) NZZ, 17.6.97; BzZ, 4.10.97; NLZ, 13.10.97; SN, 22.10.97; RO, 1997, 2, p. 1588 ss.
 - 12) LT, 1.2.02; DETEC, communiqué de presse, 31.1.02.
 - 13) 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
 - 14) Etude de l'OFEV du 5.11.18; LT, 21.11.18
 - 15) BZ, 30.12.93
 - 16) Presse du 7.7.94
 - 17) BO CN, 1994, p. 1885; BO CN, 1994, p. 2474 s.
 - 18) Medienmitteilung BFE vom 11.6.15; TA, 14.3., 12.6.15
 - 19) Medienmitteilung BFE vom 16.6.16