

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>19.04.2024</b>
Thema	<b>Umweltschutz</b>
Schlagworte	<b>Gefährliche Substanzen, 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, Gefährliche Substanzen, Eisenbahn, 1990 – 2019*. 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>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Umweltschutz	1
Naturgefahren	1
Gewässerschutz	1
Luftreinhaltung	2
Lärmschutz	3
Bodenschutz	6
Allgemeiner Umweltschutz	7
Abfälle	15

# Abkürzungsverzeichnis

<b>BUWAL</b>	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>UNO</b>	Organisation der Vereinten Nationen
<b>BAFU</b>	Bundesamt für Umwelt
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>EDI</b>	Eidgenössisches Departement des Inneren
<b>WHO</b>	World Health Organization
<b>UNEP</b>	United Nations Environment Programme
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>StoV</b>	Stoffverordnung
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>GSchV</b>	Gewässerschutzverordnung
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>LSV</b>	Lärmschutz-Verordnung
<b>StFV</b>	Verordnung über den Schutz vor Störfällen
<b>EAWAG</b>	Eidgenössische Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz
<b>NABO</b>	Nationale Bodenbeobachtung
<b>DDT</b>	Dichlorodiphenyltrichloroéthane

---

<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>ONU</b>	Organisation des Nations unies
<b>OFEV</b>	Office fédéral de l'environnement
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<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>OMS</b>	Organisation mondiale de la Santé
<b>PNUE</b>	Programme des Nations Unies pour l'environnement
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>Osubst</b>	Ordonnance sur les substances
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>OEaux</b>	Ordonnance sur la protection des eaux
<b>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
<b>OPB</b>	Ordonnance sur la protection contre le bruit
<b>OPAM</b>	Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs
<b>EAWAG</b>	Institut fédéral pour l'aménagement, l'épuration et la protection des eaux
<b>NABO</b>	Observatoire national des sols
<b>DDT</b>	Dichlorodiphenyltrichloroéthane

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Umweltschutz

#### Naturgefahren

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 23.03.1990  
SERGE TERRIBILINI

La commission du Conseil national, tout comme le Conseil des Etats en 1989, n'a donné aucune suite à l'**initiative du canton de Bâle-Campagne «chimie et environnement»**. Les diverses mesures envisagées (taxes, produits de substitution, travaux de recherche, etc.) afin de diminuer les dangers de l'industrie chimique ont été considérées comme dépassées par les députés, l'administration fédérale ayant déjà entrepris d'en examiner la plupart. La commission a néanmoins décidé, comme le fit la petite chambre, de présenter cette initiative sous forme de postulat. Une minorité proposera toutefois de l'accepter dans sa forme initiale.<sup>1</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 25.04.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a mis en vigueur, le 1<sup>er</sup> avril, l'**ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM)**, dont le but est de protéger l'homme et l'environnement contre les accidents pouvant survenir dans des installations ou entreprises manipulant des substances dangereuses (produits chimiques ou micro-organismes), ainsi que dans leur transport. L'exploitant est considéré comme entièrement responsable et doit, à cet effet, prendre toutes les mesures utiles afin de réduire les risques au maximum. Son activité doit se faire en collaboration avec les cantons, auxquels il doit soumettre un rapport sur les mesures prises. L'autorité cantonale a tout pouvoir d'en exiger de supplémentaires si elle les estime indispensables. Avec ce texte, la loi sur la protection de l'environnement voit entrer en vigueur la dernière de ses ordonnances importantes.<sup>2</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 19.03.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a signé la **Convention sur les conséquences transfrontières des accidents industriels**. Ce texte contient des dispositions visant notamment à réduire les risques d'accidents ou à surmonter ces derniers lorsqu'ils se produisent. L'accent est également mis sur l'information de la population au niveau international.<sup>3</sup>

#### Gewässerschutz

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 09.12.1994  
SERGE TERRIBILINI

La onzième Conférence pour la protection du Rhin, qui regroupe tous les pays riverains, s'est tenue à Berne au mois de décembre. Faisant un bilan intermédiaire du programme d'action Rhin 2000, elle a pu se réjouir des **bons résultats** obtenus dans le cadre de l'assainissement du fleuve. Les mesures de dépollution mises en place depuis des années ont ainsi connu des succès qui ont dépassé les espérances de leurs initiateurs, même si des problèmes importants subsistent, par exemple dans le domaine des métaux lourds. Par ailleurs, la troisième phase du programme a été enclenchée; elle consiste en un concept écologique global qui, aux côtés des politiques classiques de protection des eaux et de la nature, doit intégrer comme facteurs centraux d'influence de l'écosystème fluvial la consommation d'énergie, la navigation et l'agriculture.<sup>4</sup>

**MOTION**  
DATUM: 20.06.2014  
MARLÈNE GERBER

Der Anhang 1 zur Altlastenverordnung (AltIV) legt in einer Tabelle **Konzentrationswerte von Schadstoffen** für die Beurteilung der Belastung der Gewässer fest. Diese Auflistung ist jedoch nicht abschliessend und Konzentrationswerte weiterer Schadstoffe müssen jeweils mittels vorgegebener toxikologischer Kriterien eruiert und vom BAFU abgesegnet werden. Eine Motion Hadorn (sp, SO) verlangt nun, dass letztere Werte ebenfalls öffentlich zugänglich gemacht werden, damit nicht in jedem Fall von Altlasten dieselben Abklärungen wiederholt werden müssten. Der Nationalrat leitete das Anliegen auf Anraten des Bundesrates diskussionslos an den Ständerat weiter, der sich im Berichtsjahr noch nicht zum Vorstoss äusserte.<sup>5</sup>

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 10.04.2015  
MARLÈNE GERBER

Mit Inkrafttreten der revidierten Fremd- und Inhaltsstoffverordnung (FIV) per 1. Januar 2014 war der Grenzwert für Arsen von 50 auf 10 Mikrogramm gesenkt sowie ein Grenzwert für Uran festgelegt worden (30 Mikrogramm). Die neuen Grenzwerte entsprechen den durch die WHO festgelegten Richtwerte. Die Senkung hatte zur Folge, dass die Grenzwerte in Gewässern einzelner Versorgungsgebiete, die sich insbesondere in den alpinen Regionen der Kantone Graubünden, Tessin und Wallis befinden, überschritten wurden. Im April 2015 erschien in der Fachzeitschrift "Aqua & Gas" ein Artikel der EAWAG zu **Methoden der Arsen- und Uranentfernung aus dem Trinkwasser**. Die Studie folgert, dass der Arsengehalt in Gewässern am Besten mit Eisenoxidfiltern reduziert werden könne. Einer erhöhten Urankonzentration sei in erster Linie mit Ionentauschern zu begegnen.<sup>6</sup>

**MOTION**  
DATUM: 17.06.2015  
MARLÈNE GERBER

Auch im zweitberatenden Ständerat entpuppte sich eine Motion Hadorn (sp, SO) mit der Forderung nach öffentlicher Bereitstellung der vom BAFU bereits gutgeheissenen **Konzentrationswerte von Schadstoffen** als gänzlich unumstritten: Das Anliegen stiess in der Sommersession auf Anraten der vorberatenden Kommission auf Zuspruch bei den Kantonsvertreterinnen und -vertretern. Mit Annahme des Geschäfts sollen Doppelspurigkeiten vermieden werden; bereits hergeleitete Grenzwerte für Gewässer verunreinigende Schadstoffe müssen somit nicht mehr länger mehrfach definiert werden, was auch die Vereinheitlichung des Herleitungsverfahrens ermöglicht.<sup>7</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 13.06.2016  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das BAFU veröffentlichte in Erfüllung der Motion Hadorn (sp, SO) die entsprechenden Konzentrationswerte auf seiner Website und wird diese Liste periodisch aktualisieren. Diese **Veröffentlichung der** zusätzlich hergeleiteten **Konzentrationswerte** sollte den zuständigen kantonalen Behörden die Arbeit erleichtern. Daher erachtete der Bundesrat das Anliegen der Motion als erfüllt und beantragte deren Abschreibung. Der National- und der Ständerat stimmten der Abschreibung im Herbst 2016 zu.<sup>8</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 09.12.2017  
DIANE PORCELLANA

Dans le cadre de la révision de l'ordonnance sur la protection des eaux (OEaux), le Conseil fédéral prévoit d'**augmenter les concentrations de micropolluants tolérées, dont le glyphosate**. Pour cette substance, une concentration 1'200 fois plus élevée qu'actuellement sera jugée conforme. L'OFEV justifie ce choix, en rappelant que les limites en vigueur ne portent pas sur des données scientifiques. L'adaptation devrait permettre une amélioration de la qualité des eaux, en révélant les problèmes découlant des micropolluants les plus toxiques aux seuils de tolérance les plus bas. Quelques mois auparavant, l'utilisation du glyphosate par les CFF avait provoqué de fortes réactions. L'ancienne régie fédérale avait alors déclaré qu'elle pouvait se débrouiller sans cette substance. L'office fédéral a mis en consultation le projet, dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 1er novembre 2018. Des scientifiques ont déjà partagé leurs doutes, notamment sur les méthodes de détermination des valeurs tolérables.<sup>9</sup>

### **Luftreinhaltung**

**MOTION**  
DATUM: 22.03.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis comme postulat la **motion Baerlocher** (poch, BS) **sur la lutte contre la pollution par l'ozone**. Ce texte propose, pour diminuer ce type de nuisance, de réduire drastiquement les gaz entrant dans la composition de cette substance (oxydes d'azote et hydrocarbures) par l'examen et la mise en oeuvre des mesures prônées par les cantons et par le bureau d'ingénieurs Elektrowatt. Il invite également le Conseil fédéral à étudier d'autres mesures visant à une réduction de 70 à 80% de ces gaz par rapport au milieu des années quatre-vingts.<sup>10</sup>

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 14.10.1992  
SERGE TERRIBILINI

Selon diverses études dont l'OFEFP a rendu compte, **l'introduction du catalyseur** et l'abandon progressif de l'essence avec plomb a eu des effets importants sur la santé humaine en peu de temps; en moins de dix ans, les quantités de plomb contenues dans le sang de la population ont diminué de 30% en moyenne.<sup>11</sup>

## 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.<sup>12</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>13</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>14</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>15</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>16</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>17</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 insonores. Une 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>18</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>19</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>20</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 suspens après les délibérations de l'année passée, ont été réglées dans le sens du National.<sup>21</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'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.<sup>22</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>23</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>24</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>25</sup>

## Bodenschutz

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 05.07.1990  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral, dans le but de protéger les sols par une diminution des apports en polluants, a décidé de renforcer les prescriptions concernant les engrais et a mis en consultation, à cet effet, une **modification de l'annexe sur les engrais de l'Osubst**. Il s'agit notamment de diminuer la teneur en métaux lourds, en particulier en cadmium, de ces produits, et d'en réduire le volume épandu par hectare et par année.<sup>26</sup>

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 20.11.1992  
SERGE TERRIBILINI

Genève, premier canton à avoir créé un **réseau d'observation** des sols couvrant tout son territoire, a rendu public le résultat des mesures effectuées. Des concentrations élevées, mais pas alarmantes, de certains métaux lourds ont pu être décelées. Cependant, la généralisation de l'essence sans plomb et de l'agriculture intégrée devrait permettre d'y remédier au moins partiellement. Globalement, la situation a été considérée comme satisfaisante.<sup>27</sup>

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 18.03.1993  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Von den ca. 40'000 in der Schweiz festgestellten **Altlastverdachtsflächen** gelten gemäss einer Schätzung des BUWAL etwa 80% als unbedenklich. Allerdings müssten einzig für die Sanierung der 500 schlimmsten Giftgruben über CHF 2 Mia aufgewendet werden, um keine Trinkwasserverseuchung und keine Schadstoffübertragung in die Nahrungskette zu riskieren.<sup>28</sup>

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 23.06.1993  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die ersten **Ergebnisse des nationalen Bodenbeobachtungsnetzes** (Nabo) der Periode 1985–1991 ergaben, dass auch in sehr abgelegenen Gebieten der Schweiz, durch die Luftschadstoffverfrachtung bedingt, keine völlig unbelasteten Böden mehr existieren. Freilich konnten gesamtschweizerisch nur wenige Standorte mit gefährlich hohem Schadstoffgehalt auffindig gemacht werden. Von den 102 untersuchten Standorten wiesen vier überhöhte Werte an Blei und Cadmium auf, sechs an Kupfer, fünf an Nickel sowie je einer an Kobalt und Chrom. An den betroffenen Standorten wird die Bodenfruchtbarkeit längerfristig beeinträchtigt und die Schadstoffe könnten in die Nahrungskette gelangen. Das Nabo erfasste jedoch nicht die besonders verschmutzten Böden; diese werden von den Kantonen aufgespürt und saniert. Die vielerorts festgestellten hohen Werte an Fluor standen jedoch mit höchster Wahrscheinlichkeit nicht in Zusammenhang mit menschlicher Einwirkung, sondern haben ihren Ursprung im Muttergestein.<sup>29</sup>

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 03.04.1995  
LIONEL EPERON

Les chercheurs de la Station fédérale de recherches en chimie agricole et sur l'hygiène de l'environnement de Liebefeld (BE) se sont penchés sur le problème de la pollution des sols et des cours d'eau liée à l'**utilisation intense d'engrais minéraux** dans l'agriculture. Parmi les chiffres les plus marquants de leur étude, celle-ci révèle que plus des trois quarts (77%) des quelque 180'000 tonnes d'azote qui sont annuellement utilisées dans le domaine agricole se dispersent dans la nature et vont ainsi polluer l'environnement. Les pertes de phosphore ne sont guère moins élevées puisqu'elles sont chiffrées à 72% de l'apport annuel global de cette substance fertilisante. Au vu de ces résultats, l'étude conclut à la nécessité impérieuse de réduire l'usage des engrais minéraux et d'encourager les productions intégrées et biologiques.<sup>30</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 18.06.1998  
LAURE DUPRAZ

Selon l'Office fédéral de l'environnement, les observations effectuées depuis 1985 par le Réseau national d'observation du sol (NABO) ont permis de constater des modifications significatives du taux de **contamination** du sol. Selon le NABO, il n'y a plus en Suisse de sols non pollués. Au total, 100 km<sup>2</sup> des sols couverts de végétation sont fortement pollués. La teneur en métaux lourds y est cinq fois supérieure à la limite légale. Quelque 3'000 km<sup>2</sup> sont moyennement pollués, ce qui correspond à la surface totale de 20'000 exploitations agricoles moyennes. En outre, 30'000 km<sup>2</sup> sont faiblement pollués: il s'agit de forêts de conifères ou de régions d'altitude à fortes précipitations. Les principaux polluants en cause sont le plomb, le cuivre, le cadmium et le zinc.<sup>31</sup>

### Allgemeiner Umweltschutz

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 12.10.1990  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a mis en consultation les **modifications complémentaires de l'ordonnance sur les substances dangereuses** pour l'environnement (Osubst) concernant la réduction des émissions de CFC (chlorofluorocarbones), responsables de la destruction de la couche d'ozone stratosphérique. Il avait déjà prévu, en 1989, l'interdiction des bombes aérosols contenant de tels gaz. Cette fois-ci, les mesures envisagées devraient toucher les mousses synthétiques, les installations de réfrigération, les climatiseurs, les extincteurs et certains produits de nettoyage. **L'interdiction des CFC** pour ces produits devrait se faire de façon échelonnée, afin de disposer de méthodes de substitution opérationnelles (par exemple, bombes aérosols dès 1991, solvants dès 1993, réfrigérateurs dès 1994, etc.). Cela devrait permettre de passer d'une consommation annuelle de CFC de 8'000 tonnes en 1986 à 2000 en 1991 et à quelques centaines en 1995, le but ultime étant d'arriver à une éradication totale de ces gaz d'ici l'an 2000. Cela mettrait la Suisse largement en avance par rapport à ce qui est prévu par le protocole de Montréal de 1987 (réduction de 50% des émissions de CFC d'ici l'an 2000). Cette modification de l'Osubst semble avoir rencontré un écho positif, notamment de la part de plusieurs cantons. Elle a, par ailleurs, été précédée par une pétition lancée par de nombreuses organisations de l'environnement qui demandait l'interdiction immédiate de tous les CFC.<sup>32</sup>

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 15.08.1991  
SERGE TERRIBILINI

**La Suisse**, quant à elle, s'est fixé des exigences plus élevées que ce que prévoit le protocole révisé de Montréal, ce qui lui permet de se placer **en tête des pays en matière de protection de la couche d'ozone**. Le gouvernement a en effet procédé à une modification de l'ordonnance sur les substances dangereuses (Osubst), afin d'y prévoir la suppression quasi totale des substances appauvrissant la couche d'ozone. Ces mesures, mises en consultation en 1990, doivent faire passer la consommation de CFC de 8'000 tonnes en 1986 à quelques centaines en 1995, ce qui signifie une réduction de près de 95%, le solde devant être éliminé avant l'an 2000. Il en va de même pour le trichloroéthane. Les halons, eux, sont interdits d'importation dès la fin de 1991.<sup>33</sup>

POSTULAT  
DATUM: 04.10.1991  
SERGE TERRIBILINI

Pour sa part, le Conseil national a adopté une motion de sa Commission des pétitions demandant au gouvernement d'**interdire la production**, l'importation et la mise sur le marché **des produits pouvant détruire la couche d'ozone**. Le Conseil des Etats a transformé ce texte en postulat. La grande chambre a encore transmis comme postulat la motion Baerlocher (poch, BS), demandant la modification de l'Osubst afin d'interdire l'importation et le traitement du DDT effectués en vue de sa réexportation.<sup>34</sup>

ANDERES  
DATUM: 05.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement a donné son aval à une **taxe d'élimination sur les réfrigérateurs** proposée par l'Association suisse des fabricants et fournisseurs d'appareils électroniques. D'un montant de 67 CHF et perçue lors de la remise de l'appareil, elle doit permettre la récupération des CFC contenus dans le liquide de refroidissement et la mousse isolante, les matières premières restantes devant ensuite être retraitées. Ce système, soutenu par l'OFEPF et géré par la Fondation pour la gestion et la récupération des déchets, a été introduit le 1er janvier 1992.<sup>35</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 18.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis le postulat Bischof (ds, ZH) qui désire que soit rendue obligatoire la **déclaration des insecticides**.<sup>36</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 23.03.1994  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a mis en consultation une **révision de l'ordonnance sur les substances dangereuses pour l'environnement**. Le projet prévoit notamment l'interdiction des capsules en plomb pour les bouteilles de vin, la diminution de la teneur en mercure des batteries alcalines, l'introduction d'une consigne sur les accumulateurs contenant du cadmium et l'interdiction dès l'an 2000 de l'utilisation des CFC dans les techniques de réfrigération et de construction.<sup>37</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>38</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 29.11.1995  
LIONEL EPERON

Cette révision de l'ordonnance sur les substances dangereuses sous toit, le Conseil fédéral a soumis à l'approbation du parlement l'**amendement** du 25 novembre 1992 **du Protocole de Montréal** relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Celui-ci introduit principalement des délais d'interdiction plus courts pour la plupart des substances dommageables à la couche d'ozone, telles que les halons et les CFC. Le message stipule clairement que la Suisse est en mesure de remplir les obligations prévues par le protocole révisé aux échéances fixées et que la ratification du nouvel amendement n'impliquera aucune obligation financière supplémentaire pour la Confédération.<sup>39</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 30.11.1995  
LIONEL EPERON

Suite à la consultation menée en 1994, le Conseil fédéral a adopté une modification de l'ordonnance sur les substances dangereuses en renforçant la législation relative à celles appauvrissant la **couche d'ozone**. Il a ainsi fixé au 1er janvier 1996 l'interdiction des CFC partiellement halogénés dans les réfrigérateurs, la climatisation des automobiles et dans les solvants, alors que leur utilisation dans d'autres domaines tels que la fabrication des mousses synthétiques isolantes sera proscrite dès 2002. Outre cette première modification, le gouvernement a parallèlement décidé d'interdire dès juillet 1996 le recours aux capsules en plomb sur les bouteilles de vin.<sup>40</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 08.03.1996  
LIONEL EPERON

Objet d'un message transmis en 1995 aux Chambres fédérales, l'amendement du 25 novembre 1992 du **Protocole de Montréal** relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone a été approuvé à une très forte majorité par le Conseil national, puis à l'unanimité par la Chambre des cantons. Rappelons que la modification apportée à cet accord vise à raccourcir les délais de mise en oeuvre des interdictions déjà prévues et à interdire à terme de nouvelles substances dommageables à la couche d'ozone. Soulignons en outre qu'en raison de la récente révision de son ordonnance sur les substances dangereuses pour l'environnement, la Suisse est d'ores et déjà à même de remplir toutes les obligations nouvellement établies par cet amendement.<sup>41</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 01.11.1996  
LIONEL EPERON

Dix ans après la catastrophe écologique de Schweizerhalle survenue début novembre 1986 dans l'enceinte des entrepôts de la Société Sandoz à Muttenz (BL), l'OFEFP a procédé au **premier recensement exhaustif des entreprises** et installations qui – du fait des dangers chimiques potentiels qu'elles représentent pour l'environnement – tombent sous le coup de l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM). Les sites concernés s'élèvent au nombre de 2'477, répartis sur l'ensemble du territoire helvétique, avec toutefois de fortes concentrations dans les cantons de Berne

(389), Zurich (358), St-Gall (253) et Argovie (231). A cette occasion, les responsables de l'OFEP ont insisté sur le caractère incitatif de l'OPAM, qui a conduit bon nombre d'entreprises à s'organiser sur une base volontaire de manière à ne pas être assujetties à sa réglementation, en réduisant par exemple leurs stocks de produits dangereux ou en modifiant leur mode de production.<sup>42</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 10.07.1997  
LIONEL EPERON

En vertu de la nouvelle LPE qui offre à la Confédération la possibilité de prélever des taxes d'élimination anticipées sur certains déchets, le DFI a mis en consultation un projet de modification de l'ordonnance sur les substances dangereuses pour l'environnement (Osubst) prévoyant l'instauration d'une **taxe anticipée obligatoire** d'environ 20 centimes **sur les piles** afin d'en financer le traitement une fois celles-ci arrivées en fin de vie. Hormis cette disposition, les autorités fédérales ont par ailleurs proposé d'instaurer l'obligation de rapporter et de reprendre les piles usagées, ceci dans l'optique d'en augmenter le taux de récupération de 60% à quelque 80%. Le projet de révision de l'Osubst prévoit finalement d'abaisser sensiblement la teneur en mercure autorisée dans les piles et d'introduire une consigne sur les petits accumulateurs au nickel-cadmium qui devrait osciller entre 3 et 70 francs selon leur poids. La majeure partie de ces dispositions a été saluée par les différents acteurs ayant pris part à la procédure de consultation.<sup>43</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'OFEP. 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>44</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>45</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 07.09.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Devant la désuétude et l'isolement de la loi de 1972 sur les poisons en comparaison avec le droit sur les chimiques des pays voisins, une refonte était nécessaire. Les objectifs principaux de la révision étaient la modernisation des bases du droit suisse sur les produits chimiques sans renoncer au niveau de protection atteint et une harmonisation avec le niveau de protection et de classification de l'UE. Le Conseil fédéral avait chargé le DFI d'élaborer le message et le projet de **loi sur la protection contre les substances et les préparations dangereuses (Loi sur les produits chimiques – LChim)**. La LChim a comme but de protéger la vie et la santé de l'homme des atteintes nuisibles directement dues à des substances ou à des préparations chimiques dangereuses

(mélanges / formulation à base de substances ou de préparations chimiques). Elle prend notamment le relais de la loi sur l'environnement et de l'ordonnance sur la qualité de l'air qui n'avaient pas d'application interne de protection des groupes sensibles de population (enfants, malades, personnes âgées). Quant à la protection des travailleurs, la LChim ne revêt qu'une importance subsidiaire, car leur protection était assurée principalement par la loi sur le travail et la législation sur l'assurance-accidents. Les dangers indirects, c'est à dire les atteintes à l'environnement, ressortissent à la loi sur la protection de l'environnement et ne sont donc pas pris en compte par la LChim. Par rapport à la loi de 1972, le champ d'application de la loi sur les produits chimiques a été largement étendu et englobe des dangers supplémentaires découlant des propriétés physico-chimiques des substances et des préparations. Autres nouveautés, il s'étend également aux objets qui sont susceptibles d'émettre des polluants dans l'air ambiant des locaux ainsi qu'à l'utilisation de micro-organismes dans la mesure où ces derniers entrent dans la composition des produits biocides ou phytosanitaires. L'attention a également été portée sur les nouvelles substances (substances qui ne sont pas répertoriées dans l'inventaire communautaire des substances existantes); celles-ci devront faire l'objet d'examens et seront soumises à une procédure de notification et d'autorisation obligatoires auprès de l'Office fédéral de la santé publique. Les prescriptions communautaires concernant les nouvelles substances seront introduites par voie d'ordonnance. Les tâches d'exécution de la LChim seront réparties entre la Confédération et les cantons, comme cela est le cas pour la loi sur les toxiques en vigueur.<sup>46</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 18.10.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Un message en vue de ratifier la Convention sur le commerce international des produits chimiques a été soumis par le Conseil fédéral au parlement. La Suisse avait signé cette convention en 1998 à Rotterdam. En vertu de celle-ci, les produits chimiques dont l'utilisation est interdite ou strictement limitée dans au moins deux pays de régions différentes sont considérés comme dangereux. Vingt deux pesticides et cinq produits chimiques industriels sont concernés. Ces substances sont soumises au **principe du consentement préalable en connaissance de cause** (en anglais Prior Informed Consent, PIC). Une liste d'indication sur la dangerosité et les mesures de sécurité à prendre sera établi. Elle aidera les parties contractantes à décider de l'autorisation ou de l'importation éventuelle d'une substance PIC.<sup>47</sup>

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 15.12.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Lors de la soumission du projet de loi à l'Assemblée fédérale en été, la LChim (Loi sur les produits chimiques) a été attaquée, tout comme lors de la procédure de consultation, sur l'article concernant les toxiques de l'habitation. Ouvrant les feux, le Conseil des Etats a décidé par 25 voix contre 13 de **biffer les dispositions traitant de la pollution à l'intérieur des locaux et d'appliquer la loi à toute utilisation de substances et de préparations**. Par 97 voix contre 68, le Conseil national a suivi le Conseil des Etats et a refusé au Conseil fédéral la compétence d'édicter des prescriptions sur les mesures à prendre pour limiter ou empêcher les expositions dangereuses pour la santé aux polluants dans les locaux. Le Conseil national s'est également rallié, après l'avoir accepté dans un premier tour, au Conseil des Etats pour refuser au Conseil fédéral d'avoir la compétence de pouvoir étendre le champ d'application de la loi aux objets qui contenaient des substances ou des préparations susceptibles de mettre la vie et la santé en danger. L'Assemblée fédérale a voulu conserver cette compétence afin de garder la maîtrise du champ d'application de la loi. Néanmoins, elle a complété la loi en rajoutant un article pour permettre au Conseil fédéral d'édicter des dispositions spéciales concernant les objets qui contiennent des substances ou des préparations qui peuvent mettre la vie ou la santé en danger. Ainsi, seuls seront soumis à une réglementation les objets qui présentent un danger en raison de leur emploi présumé ou de leur structure propre. Sans changer le champ d'application, cette disposition doit permettre au Conseil fédéral de réagir vite en cas de danger pour la population. En décembre, la loi a été adoptée par les deux Chambres à l'unanimité.<sup>48</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'OFEPF 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>49</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 28.06.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

La Confédération, les CFF et la Société suisse des industries chimiques (SSIC) ont signé une déclaration commune. Elle prévoit la prise de mesures volontaires par la chimie et les CFF, ainsi que des adaptations de la législation visant à améliorer la sécurité. Le but du paquet de mesures signé vise à écarter autant que possible à partir de 2003 les risques qui vont de pair avec le **transport de marchandises dangereuses par le rail**. Sur quelques 34 kilomètres du réseau ferroviaire suisse, les risques sont jugés inacceptables : la probabilité d'un accident y est certes faible, mais les atteintes en résultant pour les personnes et l'environnement peuvent être très graves. Les premières mesures seront mises en œuvre le plus tôt possible. L'industrie chimique suisse renoncera volontairement, dès le 1er janvier 03, à transporter du chlore dans des wagons-citernes sur le réseau helvétique, notamment entre le nord-ouest du pays et le Valais. Du coup, le transport de chlore en Suisse se trouvera réduit d'un quart. Entre-temps, les CFF installeront quant à eux des détecteurs sur 623 wagons-citernes circulant sur le réseau. Les mesures au niveau législatif prévoient des modes d'exploitation spécifiques et des améliorations des wagons-citernes. Les risques engendrés par les deux gaz toxiques que sont le chlore et le dioxyde de soufre seront réduits progressivement. Dès 2006, ces substances dangereuses ne pourront plus être transportées que sous certaines conditions très strictes (convois ou wagons-citernes spéciaux). Dès 2010, il sera obligatoire d'utiliser dans tous les cas des wagons-citernes spéciaux notablement plus sûrs. Des mesures d'accompagnement seront prises pour empêcher que le transport de chlore et de dioxyde de soufre ne soit transféré sur la route. Jusqu'à présent, les transports de grandes quantités s'effectuent uniquement par wagons-citernes sur le rail où le risque d'accident est plus faible que sur la route. C'est pourquoi il est prévu d'interdire d'ici à 2004 le transport par route de ces deux gaz liquéfiés sous pression et du phosgène dans des conteneurs de poids net supérieur à 1000 kg.<sup>50</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 26.05.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a accepté le renforcement du **Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses** (RID) via des prescriptions plus sévères à partir du 1er janvier 2005. Le RID régit le transport ferroviaire des marchandises dangereuses dans 42 Etats d'Europe, d'Afrique du nord et du Proche-Orient.

Les nouveaux wagons-citernes devront être munis d'amortisseurs anti-collision et les parties soudées ne devront pas pouvoir éventrer la citerne en cas d'accident. D'ici à 2011, tous les wagons-citernes transportant des marchandises particulièrement dangereuses devront être munis d'amortisseurs anti-collision. Les opérations de sécurisation auront lieu dans le cadre de la « déclaration commune » du DETEC, des CFF et de la Société Suisse des Industries Chimiques.

Au sujet de la « Déclaration commune », voir ici.<sup>51</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**

DATUM: 25.09.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

A l'issue de la première Conférence des Parties à la Convention de Rotterdam (La Convention de Rotterdam gère les exportations et les importations de pesticides et de produits chimiques très dangereux.), les pays signataires ont décidé d'attribuer le **secrétariat de la convention** conjointement à **Genève et à Rome**. La candidature italo-suisse a devancé celle de Bonn. Les Parties ont inclus 14 nouveaux produits sur la liste des produits chimiques soumis à la Convention. Parmi ceux-ci, il y a notamment les composés de l'amiante, qui sont déjà interdits en Suisse.<sup>52</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**

DATUM: 22.07.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

La **nouvelle loi sur les produits chimiques** est entrée en vigueur le 1er août. Les produits chimiques mis sur le marché sont désormais étiquetés comme dans l'UE. Le changement concerne notamment les produits de nettoyage et de lessive, les insecticides, les peintures et les colles. Des pictogrammes ont remplacé les bandes couleur et les cinq classes de toxicité anciennement utilisées. Au nombre de sept, ils sont accompagnés d'une légende indiquant la dangerosité. Des précisions sur la nature du danger et l'attitude à adopter en cas d'accident y figurent également. Le Conseil fédéral a prévu un délai transitoire de deux ans pour la mise en application des nouvelles règles. La loi prévoit aussi une libéralisation du marché des produits chimiques. Plus de 90% d'entre eux ne sont plus soumis à autorisation, ce qui supprime les longs délais d'attente pour leur commercialisation. En contrepartie de cette libéralisation des échanges, les fabricants et les importateurs suisses doivent effectuer un contrôle autonome. Ils sont tenus d'évaluer, de classer et d'étiqueter eux-mêmes leurs substances. Les nouvelles substances, les produits biocides et les produits phytosanitaires sont toujours soumis à des autorisations étatiques. La nouvelle législation introduit également quelques directives beaucoup plus strictes calquées sur celles qui ont cours au sein de l'UE.<sup>53</sup>

**POSTULAT**

DATUM: 22.06.2007  
ANDREA MOSIMANN

In der Sommersession hiess die grosse Kammer ein Postulat von Graf (gp, BL) zur Anpassung der schweizerischen **Anforderungen an Chemikalien** an diejenigen der neuen EU-Chemikalienverordnung gut.<sup>54</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER**

**BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 13.02.2008  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a modifié l'ordonnance sur la **réduction des risques liés aux produits chimiques** afin de l'adapter à la loi fédérale sur les entraves techniques au commerce partiellement révisée en 2007. Dorénavant, les lessives et produits de nettoyage (à l'exception de ceux classés comme dangereux) devront comporter un étiquetage spécial indiquant la présence de certaines substances dans une langue nationale au moins, contre deux précédemment. L'ordonnance modifiée comporte en outre de nouvelles valeurs limites pour les polluants contenus dans les matériaux en bois (panneaux d'aggloméré et panneaux de fibres) afin d'éviter que le vieux bois excessivement pollué ne soit réutilisé dans la fabrication d'autres produits.<sup>55</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**

DATUM: 07.03.2010  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un mandat de négociations dans le cadre de l'élaboration d'un **accord international sur l'utilisation du mercure** censé compléter l'actuelle réglementation internationale dans le domaine des produits chimiques et des déchets. Afin de lutter pour la protection de l'homme et de l'environnement contre les effets nocifs de ce métal lourd hautement toxique, il s'est engagé en faveur de mesures telles que l'interdiction du commerce international du mercure et des produits en contenant ou fabriqués au moyen de technologies y recourant, la garantie d'un stockage final sûr des déchets contenant du mercure et l'assainissement des sites contaminés. Au niveau mondial, les émissions de mercure sont estimées à 2000 tonnes par an et sont principalement dues à la combustion de charbon pour la production d'énergie et à l'extraction artisanale de l'or. En Suisse, elles sont relativement faibles (un peu plus d'une tonne, en 2008) et résultent essentiellement de l'incinération des piles usagées et des amalgames dentaires, ainsi que des crémations.<sup>56</sup>



**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 10.10.2013  
MARLÈNE GERBER

Auf eine Initiative der Schweiz und Norwegen hatte die UNO 2009 im Rahmen des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (UNEP) die Schaffung eines **internationalen Übereinkommens zur Verringerung der Freisetzung von Quecksilber** beschlossen. Mit dem im Januar 2013 erteilten Mandat sollte sich eine Schweizer Delegation unter Leitung der internationalen Abteilung des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) bei den im Berichtsjahr stattfindenden Verhandlungen zur Konvention insbesondere für ein Verbot neuer Minen sowie die Schliessung bestehender Minen zum Abbau des hochgiftigen und persistenten Schwermetalls einsetzen. Darüber hinaus will die Schweiz auf ein generelles Verbot der Verwendung von Quecksilber in Produkten und der industriellen Produktion hin arbeiten, das nur Ausnahmen zulässt, sofern keine Alternativen verfügbar sind. Weiter stand die eidgenössische Delegation dafür ein, Entwicklungs- und Schwellenländer bei der Umsetzung der Konvention finanziell zu unterstützen. Im Oktober des Berichtsjahres wurde die Konvention im japanischen Minamata unterzeichnet. Dies zur Erinnerung an die zahlreichen Opfer, welche eine jahrzehntelang andauernde Quecksilberkontamination, bedingt durch den von einer Kunststofffabrik verursachten Ausstoss von grossen Mengen an organischen Quecksilberverbindungen in eine nahe Meeresbucht, gefordert hatte. Bei der Unterzeichnung der Minamata-Konvention durch die Regierung liess Bundesrätin Leuthard (cvp) verlauten, man gedenke insbesondere Massnahmen im Bereich des Goldkleinbergbaus und somit der Hauptquelle des Quecksilberausstosses, mit CHF 7,5 Mio. zu unterstützen. Die Konvention enthält ein Verbot der Herstellung sowie des Imports und Exports bestimmter Produkte, unter anderem quecksilberhaltige Batterien, Fiebermesser und Glühbirnen. Neben der Schweiz verpflichteten sich auch Norwegen und Japan zur finanziellen Unterstützung von Massnahmen in Entwicklungsländern. Ende 2013 stand die Ratifikation des Übereinkommens durch das Parlament noch aus.<sup>57</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>58</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 eruieren. 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>59</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 18.12.2015  
MARLÈNE GERBER

Im Jahr 2015 genehmigte das Parlament einstimmig das sogenannte **Minamata-Übereinkommen** zur weltweiten Reduktion des Einsatzes von Quecksilber und zur Festlegung von Bestimmungen im Umgang mit der toxischen Substanz zum Schutze der Gesundheit und Umwelt. Konkret untersagt das Regelwerk die Eröffnung neuer Quecksilberminen, befristet die Ausbeutung bestehender Minen und begrenzt die Menge der Quecksilber-Emissionen, wovon etwa Kohlekraftwerke, Abfallverbrennungsanlagen oder Zementwerke betroffen sind. Ferner wird der internationale Handel beschnitten: Der Import von Quecksilber bedarf der schriftlichen Zustimmung des Empfängerstaates und darf nur zu bestimmten Zwecken oder zur Entsorgung erfolgen. Ab 2020 untersagt die Konvention die Herstellung und den Vertrieb von quecksilberhaltigen Produkten, die einen bestimmten Grenzwert überschreiten. Davon betroffen sind auch Batterien, Thermometer, Leuchten und Kosmetika. Nicht zuletzt werden mit dem Übereinkommen Bestimmungen zur sicheren Zwischenlagerung von Quecksilbervorräten und -abfällen, zum internationalen Verkehr von Quecksilberabfällen sowie generell zum fachgerechten Umgang mit Letzteren im Hinblick auf deren Entsorgung erlassen. Die zentrale Finanzierungsquelle zur Umsetzung des Übereinkommens ist der Globale Umweltfonds (GEF), dessen Rahmenkredit die Schweiz im selben Jahr für die Periode 2015-2018 genehmigt hatte. Das mittlerweile von über 120 Staaten unterzeichnete Übereinkommen wurde wesentlich durch die Schweiz mitgestaltet. Die Ratifikation der Konvention ist für die Schweiz nur mit wenigen Anpassungen verbunden, da doch seit 1986 bereits Einschränkungen für quecksilberhaltige Produkte und den Umgang mit Quecksilber bestehen. Vom neuen Regelwerk betroffen seien gemäss Ausführungen der bundesrätlichen Botschaft einzig im Recycling von Quecksilber engagierte Firmen, die auch in den Quecksilber-Handel involviert sind und den rezyklierten Rohstoff ins Ausland exportieren. Der Bundesrat plant in diesem Zusammenhang Änderungen auf dem Verordnungsweg, um den Export von rezykliertem Quecksilber zu reduzieren.<sup>60</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>61</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 ihrem Entscheid 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>62</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>63</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 30.09.2017  
DIANE PORCELLANA

**Le secrétariat de la Convention de Minamata sur le mercure s'installera à Genève**, où se trouve les secrétariats des trois conventions traitant des produits chimiques et des déchets dangereux. L'intégration au centre de compétences existant permettra, selon les 150 Etats réunis lors de la première Conférence des Parties à la Convention de Minamata (COP 21), de profiter des synergies et de diminuer les coûts. Cette décision salue le rôle d'initiateur de l'accord joué par la Suisse au côté de la Norvège. En tant que pays hôte, la Suisse soutiendra la convention d'un million de francs par année. En parallèle, des directives relatives aux émissions de mercure dans les secteurs des mines d'or artisanales, aux émissions de mercure atmosphériques issues des centrales thermiques au charbon, des usines d'incinération ou des cimenteries ont été adoptées. L'efficacité de l'accord sera évaluée afin d'améliorer les mises en œuvre au niveau national.<sup>64</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 14.02.2019  
DIANE PORCELLANA

**Le rapport relatif à la mise en œuvre de la seconde Déclaration conjointe sur le transport de chlore** informe des nouvelles mesures prises pour renforcer la sécurité du transport de chlore. Depuis 2017, un train spécial circule hebdomadairement entre la France et le Valais. Le tronçon a été davantage sécurisé. Un second axe d'approvisionnement, en partance de l'Italie, va être instauré afin de diminuer la quantité de chlore transitant par l'arc lémanique densément peuplé. En outre, les wagons-citernes seront équipés par des technologies de sécurité plus performantes. D'après les conclusions du rapport, sur la première phase de mise en œuvre de la déclaration conjointe, le risque a été réduit d'un facteur 10 aux endroits critiques. Les objectifs convenus ont été atteints. Les signataires prévoient d'établir une feuille de route des mesures à réaliser entre 2019 et 2025 pour poursuivre les efforts en la matière.<sup>65</sup>

**MOTION**  
DATUM: 01.03.1994  
SERGE TERRIBILINI

### Abfälle

Le Conseil national a transmis comme postulat la motion Maspoli (Lega, TI) demandant que le Conseil fédéral encourage le développement de **technologies d'élimination des déchets** ne créant pas de résidus à entreposer ainsi qu'un minimum de substances toxiques.<sup>66</sup>

**STUDIEN / STATISTIKEN**  
DATUM: 05.07.1995  
LIONEL EPERON

L'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage a estimé que parmi les 50'000 décharges et sites industriels ou commerciaux potentiellement contaminés par des substances polluantes, 3'000 à 4'000 d'entre eux doivent faire l'objet d'un **assainissement**. Les chiffres de l'OFEFP ont ainsi été revus à la hausse, puisqu'en 1991 une première enquête auprès des cantons avait conclu à la nécessité de n'assainir environ que 2'000 des 40'000 sites potentiellement pollués alors répertoriés. Selon les expériences faites durant la dernière décennie, l'OFEFP a chiffré à environ CHF 160 millions par année pendant trente ans (soit près de cinq milliards au total) la somme nécessaire à l'assainissement de ces 3'000 à 4'000 sites contaminés.<sup>67</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**

DATUM: 05.05.2017  
DIANE PORCELLANA

La **Conférence sur les produits chimiques et déchets dangereux** a réuni les représentants de plus de 160 Etats à Genève. Plusieurs directives et de nouveaux projets ont été lancés afin de réduire les risques liés aux produits chimiques et déchets dangereux dans le monde. De nouvelles substances chimiques ont été inscrites dans la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants. La Convention de Bâle sur les mouvements internationaux des déchets dangereux a été modifiée afin de clore le partenariat public-privé sur le traitement et l'élimination des ordinateurs et des accessoires usagés, pour lancer un partenariat sur la gestion des déchets et pour gérer le traitement des déchets contenant des polluants organiques persistants. Finalement, quatre substances chimiques supplémentaires figurent dans la Convention de Rotterdam, notamment utilisées dans les insecticides et les peintures.<sup>68</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**

DATUM: 10.04.2019  
DIANE PORCELLANA

Le Conseil fédéral a adopté le mandat de la délégation suisse pour la **conférence internationale visant à réduire les risques liés aux produits chimiques et aux déchets dangereux**. La Suisse plaidera pour que les exportations de plastiques contaminés soient soumises à l'obligation d'annonce, comme les déchets dangereux, en vertu de la convention de Bâle. Cette mesure vise à réduire la pollution des mers par les plastiques, en raison d'une élimination incontrôlée des déchets sur le continent. Elle s'investira également dans la recherche de solutions pratiques en matière de déchets plastiques dans le cadre de partenariats. Pour garantir le respect des conventions de Stockholm et de Rotterdam, elle militera pour l'instauration d'un mécanisme de contrôle. Des nouvelles substances s'inscriront dans ces conventions.<sup>69</sup>

- 
- 1) NZZ et BaZ, 23.2.90
  - 2) NZZ, 27.3.91; SHZ, 25.4.91; Presse du 28.2.91
  - 3) NZZ, 19.3.92; Presse du 3.3.92
  - 4) Presse du 9.12.94
  - 5) AB NR, 2014, S. 1276
  - 6) Borer u.a. (2015). Entfernung von Arsen und Uran; NZZ, 11.4.15
  - 7) AB SR, 2015, S. 599
  - 8) BBl, 2016, S. 2893 ff.
  - 9) NZZ, 16.3.17; LMD, 12.6., 15.6.17; TG, 3.11.17; Blick, 17.11.17; So-Bli, 19.11.17; LT, TA, 9.12.17; TA, 12.12.17; WoZ, 21.12.17
  - 10) BO CN, 1991, p. 752 s.
  - 11) Presse du 14.10.92
  - 12) NZZ, 22.1.93; TA, 23.1.93
  - 13) AB SR, 1993, S. 595 f.; BaZ, 25.11.93; BaZ und LZ, 26.11.93
  - 14) TA, 22.4.95
  - 15) Presse du 27.6.95
  - 16) Presse des 19.1 et 21.9.96; SoZ, 18.8.96
  - 17) BO CN, 1998, p. 2793 ss.
  - 18) FF, 1999, p. 4350 ss.
  - 19) BO CE, 1999, p. 785
  - 20) BO CN, 1999, p. 2613 ss.
  - 21) 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.
  - 22) LT, 1.2.02; DETEC, communiqué de presse, 31.1.02.
  - 23) Presse du 29.7.05.
  - 24) AB NR, 2005, S. 1973 und Beilagen V, S. 349 ff.; AB SR, 2006, S. 910 und Beilagen IV, S. 58 ff.
  - 25) 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.
  - 26) NZZ, 5.7.90; Rapp.gest. 1990, p. 114
  - 27) NQ, 20.11.92
  - 28) TA, 18.3.93
  - 29) Presse vom 23.6.93
  - 30) SGT, 21.1.95; 24 Heures, 3.4.95
  - 31) 24 Heures, 18.6.98
  - 32) JdG, 21.6.90; VO, 6. 8.2.90; Vat., 6.2.90; SGT, 12.10.90; SZ, 27.9.90; TW, 31.8.90; NZZ, 19.4, 21.6 et 20.9.90; Presse du 6.2 et 16.6.90
  - 33) Presse du 15.8.91; RO, 1991, p. 1981 ss.
  - 34) BO CE, 1991, p. 917; BO CN, 1991, p. 1320; BO CN, 1991, p. 1965 s.; NZZ, 15.5.91
  - 35) Presse du 5.11.91; SN, 29.6.91; SZ, 9.7.91; LM, 21.8.91; BZ, 10.9.91
  - 36) BO CN, 1992, p. 2749
  - 37) LNN et NZZ, 23.3.94
  - 38) Presse du 10.5.94
  - 39) FF, 1996, 2, p. 493 ss.
  - 40) Presse du 30.11.95; RO, 1995, p. 5505 ss.
  - 41) BO CE, 1996, p. 381 s.; BO CN, 1996, p. 173 s.; NZZ, 14.9.96; Presse du 8.3.96
  - 42) JdG, 28.10.96; TA, 31.10.96; BaZ et TW, 2.11.96; Presse des 2.10, 30.10 et 1.11.96
  - 43) NZZ, 9.12.97; Presse du 10.7.97
  - 44) BO CN, 1999, p. 49 ss.; BO CN, 1999, p. 53 ss.
  - 45) BO CE, 1999, p. 440 ss.; BO CE, 1999, p. 599; BO CN, 1999, p. 1007 ss.; BO CN, 1999, p. 1405 s.
  - 46) FF, 2000, p. 623 ss.; Bund, 7.9.00.
  - 47) FF, 2000, p. 5643 ss.
  - 48) FF, 2000, p. 5733 ss.; BO CE, 2000, p. 294 ss., 696 s., 855 et 942; BO CN, 2000, p. 974 ss., 1328 ss. et 1613.
  - 49) Presse du 19.7.01; DETEC, communiqué de presse, 18.7.01.
  - 50) Presse du 28.6.02.
  - 51) DETEC, communiqué de presse, 26.5.04.
  - 52) Presse du 25.9.04; DETEC, communiqué de presse, 24.9.04.
  - 53) Presse des 19.5 et 22.7.05.

- 54) AB NR, 2007, S. 1144.
- 55) OFEV, communiqué de presse, 13.2.08.
- 56) NZZ, 7.3.10.
- 57) Medienmitteilung BR, BAFU und EDI vom 9.1.13; Medienmitteilung UVEK und BAFU vom 16.1. und 10.10.13; Medienmitteilung UVEK vom 19.1.13; NZZ, 10.1. und 21.1.13.
- 58) BAV (2015). Risiken beim Transport gefährlicher Güter mit der Bahn; Medienmitteilung BAV vom 23.4.15; NZZ, 24.4., 27.4., 5.5.15
- 59) AB SR, 2015, S. 1172 f.
- 60) AB NR, 2015, S. 1457 f.; AB NR, 2015, S. 2313; AB SR, 2015, S. 1160 f.; AB SR, 2015, S. 1348; BBI, 2015, S. 287 ff.
- 61) AB SR, 2016, S. 1145 f.; Bericht KVF-SR vom 20.10.16; NZZ, 27.9.16
- 62) AB NR, 2017, S. 534; Bericht KVF-NR vom 16.1.17
- 63) 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
- 64) Communiqué de presse CF du 30.9.17; Communiqué de presse du CF du 28.9.17; Communiqué de presse du CF du 6.9.17; AZ, 30.9.17
- 65) Communiqué de presse OFEV du 14.2.19
- 66) BO CN, 1994, p. 51 ss.
- 67) Presse du 5.7.95
- 68) Medienmitteilung BAFU vom 5.5.17
- 69) Communiqué de presse OFEV du 10.4.19