

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	18.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Lärmschutz
Akteure	Hegetschweiler, Rolf (fdp/plr, ZH) NR/CN
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
Brändli, Daniel
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Brändli, Daniel; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Lärmschutz, 2000 – 2009*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 18.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Luftfahrt	1
Raumplanung und Wohnungswesen	3
Raumplanung	3

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
EntG	Bundesgesetz über die Enteignung
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
BV	Bundesverfassung
LFG	Luftfahrtgesetz

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
LEx	Loi fédérale sur l'expropriation
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États
Cst	Constitution fédérale
LA	Loi fédérale sur l'aviation

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Luftfahrt

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 25.10.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a édicté les **nouvelles valeurs limites de bruit pour les aéroports nationaux**. Dès le 1er mai 2001, elles seront fixés à 57 décibels pour les zones requérant une protection accrue contre le bruit, à 65 décibels en moyenne dans les zones d'habitation et agricoles et à 70 décibels dans les zones industrielles. Les valeurs maximales pour la nuit ont été maintenues: elles ne doivent pas dépasser 57 décibels de 22h à 24h et de 5h à 6h. Entre minuit et 5h (ou 5h30 selon la concession accordée pour la cinquième étape de construction de Zurich), les vols sont interdits. En outre, les avions particulièrement bruyants ne seront pas autorisés à atterrir ni à décoller sur les aéroports nationaux entre 22 et 24 heures. Afin de respecter ces normes, des fenêtres antibruit seront installées là où les seuils sonores sont dépassés. Le DETEC estimait que la mesure concernait environ 6'000 habitants des quartiers avoisinant les aéroports de Zurich et de Genève. Pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse, ces valeurs limites au bruit étaient déjà respectées en ce qui concerne le territoire suisse. Elle concerne aussi les aéroports régionaux qui ont un trafic de ligne ou de charters, notamment l'aéroport de Lugano-Agno et celui de Berne-Belp. Les nuisances dues au bruit et les restrictions de construction qui en découlent pourront conduire à des demandes de dédommagements. Sur la base des mouvements de vols observés, le DETEC a évalué les coûts à CHF 220 millions: 30 millions pour des mesures contre le bruit et environ CHF 190 millions pour l'indemnisation de la perte de valeur des terrains ou des restrictions imposées dans leur utilisation. Selon le principe du "pollueur payeur", le gouvernement a imposé une prise en charge de ces coûts par les aéroports, sources du bruit.

Dans leur communiqué, les autorités suggèrent de la reporter sur les compagnies aériennes par la **création d'une nouvelle taxe de deux francs perçue sur chaque billet** d'avion pendant 5 ans. Les écologistes ont fait savoir via une pétition qu'ils étaient pour une interdiction stricte des vols de nuit entre 22 et 24h. Allant encore plus loin, l'association de l'initiative pour une nuit paisible a fait savoir que son objectif était que le règlement de l'exploitation du temps des aéroports et la place d'aviation ne soient plus de la compétence des cantons, mais de celui de la Confédération. Dans le cadre de la publication des valeurs limites de bruit pour les aéroports nationaux, le gouvernement zurichois a rendu public sa politique à l'égard de l'aéroport. Celle-ci était toutefois mise au conditionnel, car rien n'était encore sûr en ce qui concernait l'ouverture du marché en juin 2001. Dans le futur, il ne veut plus autoriser de départs et d'atterrissages entre 23 heures et 6 heures à la place des 24h à 5h en vigueur. La grille resterait néanmoins ouverte jusqu'à 23h30 pour des cas exceptionnels comme des retards. (Pour l'initiative parlementaire de Hegetschweiler (prd, ZH) (00.414) voir ici.)¹

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 16.12.2000
PHILIPPE BERCLAZ

En décembre, le Conseil fédéral a été rappelé à la protection contre le bruit des aéroports. Avec 83 voix contre 73, le Conseil national a soutenu une initiative parlementaire de Hegetschweiler (prd, ZH) qui demandait que **soient financés des mesures contre le bruit du trafic aérien par la Confédération** tout comme pour les trains et les routes. La décision du National constituait une surprise, car sa Commission pour les transports s'était opposée à l'initiative de Hegetschweiler. Le Conseil fédéral a subi un autre rappel à l'ordre en décembre. Dans le cadre de la cinquième étape de la construction de l'aéroport de Zurich-Kloten, le Tribunal fédéral a donné tort aux recourants pour ce qui est des infrastructures en elles-mêmes, mais en ce qui concerne le bruit, il a rabroué le Conseil fédéral, le priant de **ramener les valeurs limites d'expositions au bruit pour les aéroports nationaux de 65 à 60 décibels**. Parallèlement, il a aussi exigé que dans le domaine de la protection de l'air les normes en vigueur soient respectées. Pour le Tribunal fédéral, les limites établies en avril par le Conseil fédéral contre la protection du bruit des aéroports n'étaient pas compatibles avec les lois sur la protection de l'environnement et devaient être abaissées à 60 décibels pour les trois aéroports nationaux.²

BERICHT
DATUM: 29.08.2007
NICOLAS FREYMOND

En mai de l'année sous revue, la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-CN) a présenté le **projet de loi** concrétisant l'initiative parlementaire Hegetschweiler (prd, ZH) **concernant les garanties de procédure en matière d'indemnisation pour nuisances sonores dues au trafic aérien**. L'objectif du projet est de garantir que les propriétaires fonciers concernés puissent faire valoir leurs prétentions à des indemnités pour moins-value en raison des nuisances sonores dans le cadre d'une procédure simple et conforme aux principes de la loi fédérale sur l'expropriation (LEx). Il vise tout particulièrement à porter le délai de prescription de 5 à 10 ans. En effet, dans une jurisprudence constante, le Tribunal fédéral a établi que les propriétaires pouvaient faire valoir leurs prétentions durant 5 ans à partir du moment où la spécialité des immissions et la gravité de l'atteinte sont objectivement reconnaissables. Or, la LEx prévoit un délai de 10 ans pour toutes les autres formes d'expropriation. Le projet de la CEATE-CN modifie en outre la loi fédérale sur l'aviation (LA) afin de garantir les droits des propriétaires à une indemnisation lors d'une augmentation des nuisances sonores résultant d'une modification du règlement d'exploitation d'un aéroport. De plus, les indemnités touchées par les propriétaires seront ristournées aux locataires sous la forme d'une diminution de loyer. Finalement, la commission propose d'étendre aux domaines des chemins de fer et du trafic routier le principe retenu pour la procédure d'expropriation des riverains d'aéroport, ces deux domaines occasionnant également des nuisances sonores.

Le Conseil fédéral s'est montré très critique face à ce projet, dont il estime qu'il déborde largement le cadre et les objectifs de l'initiative Hegetschweiler. Il a d'abord rejeté l'extension des procédures d'indemnisation aux domaines routier et ferroviaire en raison de leur complexité pratique, mais aussi parce que la commission n'a pas pris le soin d'en évaluer les conséquences financières pour la Confédération. La procédure concernant les nuisances occasionnées par le trafic aérien pose également des problèmes. Du point de vue pratique, elle implique une complexification et un surcroît de travail pour l'administration. Du point de vue financier, les répercussions seront considérables: pour le seul aéroport de Zurich, la facture devrait atteindre entre CHF 200 et 400 millions. Pour ces raisons, le Conseil fédéral a proposé de rejeter le projet ou, le cas échéant, d'en supprimer tout ce qui excède le cadre de l'initiative.³

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 21.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Dans l'attente du résultat des travaux de l'Assemblée fédérale sur l'objet concernant la modification de l'art. 86 Cst, le Conseil national a suivi sa CTT en décidant de proroger le délai de traitement de l'initiative Hegetschweiler (prd, ZH) demandant le **financement par la Confédération des mesures contre le bruit du trafic aérien**. Après son approbation en 2000, la Chambre basse avait déjà prolongé à deux reprises, en 2003 et en 2005, le délai de son traitement.⁴

MOTION
DATUM: 29.09.2008
NICOLAS FREYMOND

La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats (CEATE-CE) s'est saisie du **projet de loi sur les garanties de procédure accordées en cas d'indemnisation pour nuisances sonores** approuvé l'année précédente par la chambre basse. Concrétisant l'initiative parlementaire Hegetschweiler (prd, ZH) (02.418) concernant les moins-value immobilières aux abords des aéroports, le projet vise à modifier la loi sur l'expropriation et la loi sur l'aviation de sorte à prolonger de 5 à 10 ans le délai de prescription pour les indemnisations en matière de nuisances sonores imputables aux aéroports et à en étendre le principe aux domaines ferroviaire et routier. La CEATE-CE a jugé totalement inacceptable l'extension du champ d'application du principe d'indemnisation à l'ensemble des infrastructures dans lesquelles une compétence de la Confédération est engagée. Selon elle, non seulement le coût de cette extension se chiffrerait en milliards, mais en plus cela engendrerait une forte complication des procédures, alors que l'objectif initial était précisément de les simplifier pour que les propriétaires puissent faire valoir leurs droits. Enfin, la commission a estimé que, malgré la suppression par le Conseil national d'une clause explicite de rétroactivité, le projet permet de facto la réouverture de procédures prescrites. Pour ces raisons, la CEATE-CE a recommandé au plénum de ne pas entrer en matière. Toutefois, convaincue de la nécessité d'agir, la commission a déposé une motion chargeant le Conseil fédéral de soumettre un projet législatif apportant les garanties procédurales demandées par l'initiative parlementaire et excluant toute possibilité de rétroactivité vis-à-vis des procédures prescrites. Suivant leur CEATE, les sénateurs ont refusé d'entrer en matière sur le projet du Conseil national et adopté la motion. La chambre basse a de justesse réaffirmé sa position en

approuvant une seconde fois, par 90 voix contre 89, l'entrée en matière. Suivant la majorité de la CEATE-CN, la coalition victorieuse, issue des groupes écologiste, socialiste et démocrate-chrétien, souhaite éviter que le traitement du problème ne reparte de zéro et ne dure encore des années.⁵

MOTION

DATUM: 04.06.2009
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a adopté la motion de la CEATE-CE chargeant le Conseil fédéral de soumettre à l'Assemblée fédérale un projet législatif apportant les **garanties procédurales en cas d'indemnisation pour nuisances sonores dues aux avions** et excluant toute possibilité de rétroactivité vis-à-vis des procédures prescrites. Dans l'attente du projet gouvernemental, le traitement du projet de loi de la CEATE-CN concrétisant l'initiative parlementaire Hegetschweiler (plr, ZH) (02.418) est suspendu.⁶

Raumplanung und Wohnungswesen

Raumplanung

MOTION

DATUM: 05.10.2000
DANIEL BRÄNDLI

Erneut befassten sich die Räte mit dem **Problem der Innenstadtförderung**. Von der Stadtplanung erwünschte Konzentrationen von Bauten wie Industrie- und Gewerbegebäude werden durch Umweltschutznormen oft verunmöglicht. Die Vertreter der Wirtschaft im Parlament sind deshalb an einer Sonderregelung der Grenzwerte für Städte und Ballungszentren interessiert, insbesondere an einer Herabsetzung der Lärmschutz- und Luftreinhaltebestimmungen. Der Ständerat hatte im Vorjahr eine Motion Büttiker (fdp, SO) mit diesem Anliegen an den Nationalrat überwiesen. Die Mehrheit der UREK des Nationalrats empfahl nun diesen Vorstoss zur Ablehnung. Die Grüne Teuscher (BE) erklärte, dass die Kommissionsmehrheit eine Anpassung der Grenzwerte verhindern wolle. Hegetschweiler (fdp, ZH) entgegnete im Namen einer Kommissionsminderheit, gerade in gut erschlossenen Räumen könne eine Ansiedelung verkehrsintensiver Nutzungen durchaus sinnvoll sein. Bundesrat Leuenberger gab zu bedenken, dass es sich hierbei nach Auffassung des Bundesrates um ein Problem des Vollzugs handle und dass deshalb keine gesetzlichen Anpassungen notwendig seien. Mit der Eingliederung des Bundesamtes für Raumplanung (neu: Bundesamt für Raumentwicklung) ins UVEK, welchem auch das Buwal angegliedert ist, sei eine bessere Koordination gewährleistet. Gegen Bundesrat und Kommissionsmehrheit beschloss der Rat mit 78 zu 66 Stimmen die Überweisung der Motion. Grundsätzlich anerkannte die Kommission aber das Problem der teilweisen **Widersprüchlichkeit zwischen Raumplanungs- und Umweltschutzrecht**. Sie reichte daher eine eigene Motion zur umweltgerechten Innenstadtförderung ein (99.3574). Wegen der durch Bau- und Umweltauflagen auferlegten Einschränkungen seien viele Industriebetriebe an nicht geeignete Standorte wie den Grüngürtel ausgewichen. Diese Entwicklung müsse in Zukunft unterbunden werden. Die Motion war in beiden Räten erfolgreich.⁷

1) LT, 11.4.00; BaZ, 13.6.00; AZ, 8.7.00; NLZ, 25.8.00; NZZ, 25.10.00.

2) BO CN, 2000, p. 1544 ss. (initiative); presse du 15.12 et 16.12.00 (tribunal).

3) BO CN, 2002, p. 1683; FF, 2007, p. 6039 ss.; FF, 2007, p. 6081 ss.

4) BO CN, 2007, p. 2057.

5) BO CE, 2008, p. 519 ss.; BO CN, 2008, p. 1381 ss.

6) BO CN, 2009, p. 1044.

7) Mo. UVEK-NR: AB NR, 2000, S. 448; AB SR, 2000, S. 716 f.; Mo. Büttiker: AB NR, 2000, S. 797 f; TA, 27.10.00; NZZ, 31.10.00.