

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>20.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Lärmschutz</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Studien / Statistiken</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2022</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  
Dupraz, Laure  
Eperon, Lionel  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Gerber, Marlène  
Hirter, Hans  
Porcellana, Diane  
Rinderknecht, Matthias  
Salathe, Laura  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Gerber, Marlène; Hirter, Hans; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Salathe, Laura; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Lärmschutz, Studien / Statistiken, 1978 - 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 20.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Wirtschaft</b>	1
Landwirtschaft	1
Tierhaltung, -versuche und -schutz	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Umweltschutz	2
Luftreinhaltung	2
Lärmschutz	2
Allgemeiner Umweltschutz	4

## Abkürzungsverzeichnis

<b>BUWAL</b>	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
<b>BAFU</b>	Bundesamt für Umwelt
<b>BFS</b>	Bundesamt für Statistik
<b>OECD</b>	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>ISO</b>	Internationale Organisation für Normung
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>BLV</b>	Bundesamt für Lebensmittelsicherheit und Veterinärwesen
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>LSV</b>	Lärmschutz-Verordnung

---

<b>OFEFP</b>	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
<b>OFEV</b>	Office fédéral de l'environnement
<b>OFS</b>	Office fédéral de la statistique
<b>OCDE</b>	Organisation de coopération et de développement économiques
<b>ARE</b>	Office fédéral du développement territorial
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>OIN</b>	Organisation internationale de normalisation
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>OSAV</b>	Office fédéral de la sécurité alimentaire et des affaires vétérinaires
<b>CE</b>	Communauté européenne
<b>OPB</b>	Ordonnance sur la protection contre le bruit

# Allgemeine Chronik

## Wirtschaft

### Landwirtschaft

#### Tierhaltung, -versuche und -schutz

Die schon 2014 für Aufregung sorgende Studie zu den **negativen Effekten von Kuhglocken auf Kühe** wurde 2015 offiziell in Form eines wissenschaftlichen Papers publiziert. Für die Studie wurden 19 Schweizer Kühe untersucht, welche sich das Tragen von Glocken gewohnt waren. Alle Kühe wurden in drei verschiedenen, drei Tage dauernden Phasen untersucht. Drei Tage lang trugen die Tiere keine Glocke, dann folgten drei Tage, an welchen sie stumme Glocken trugen, und drei Tage, an welchen sie voll funktionsfähige Glocken angehängt bekamen. Gemessen wurden verschiedene Verhaltensparameter, wie die Zeit des Liegens, Kopfbewegungen oder die Zeit, welche die Tiere mit Fressen verbrachten. Die Glocken wogen um die 5.5 kg, hatten Frequenzen zwischen 532 Hz und 2.8 kHz und erreichten mit einem Abstand von 20 cm gemessen eine Lautstärke zwischen 90 und 113 dB. Die Resultate zeigten, dass die Zeit der Nahrungsaufnahme in der Periode, in welcher die Kühe eine stille Glocke trugen, um 115 Minuten und damit signifikant kürzer war ( $z=-3.0$ ,  $p=0.008$ ), als wenn sie keine Glocke trugen. Trugen sie eine funktionsfähige Glocke, frassen sie 40 Minuten weniger lange, als wenn sie keine Glocke trugen; dieser Effekt war jedoch nicht signifikant ( $z=-1.0$ ,  $p=0.55$ ), könnte also auch zufällig entstanden sein. Die Zeit des Wiederkäuens nahm sowohl mit stummer Glocke als auch mit funktionierender Glocke mit über 2 Stunden signifikant ab. Weiter konnten Effekte auf die Liegezeit und die Kopfbewegungen festgestellt werden. Die Studienautorinnen erklärten zum Schluss, dass die untersuchte Zeitspanne von nur drei Tagen eher kurz gewesen sei und für aussagekräftigere Ergebnisse eine Langzeit-Beobachtung wertvoll wäre.

Auch die gesellschaftliche Debatte zur **Lärmbelastung durch Kuhglocken** ging indes weiter. Ein Mitglied der IG Stiller, einer Organisation, welche sich für eine konsequent eingehaltene Nachtruhe und gegen Lärm einsetzt, hatte Ende Juli Kühe fotografiert, welche auf der Weide Glocken trugen, und hatte die Bilder an das zuständige Amt sowie an verschiedene Medien geschickt. Die IG Stiller argumentierte, dass es sich dabei um Tierquälerei handle und die Glocken die Würde der Tiere verletzte. Das zuständige kantonale Veterinäramt führte in der Folge auf verschiedenen Höfen unangemeldete Kontrollen durch, konnte aber keine Verstösse gegen die Tierschutzvorschriften feststellen. Das BLV verwies in einer Stellungnahme auf die in diesem Artikel zusammengefasste Studie, kritisierte aber, dass deren kurze Untersuchungsperiode für fundierte Aussagen nicht ausreiche. Falls Tiere jedoch Schürfwunden vom Tragen der Glocken erhielten, so könne dies durch das bestehende Tierschutzrecht geahndet werden.<sup>1</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

Au printemps, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a publié les résultats de son étude sur les **coûts externes du trafic pour l'année 2005**. De 2000 à 2005, les coûts, notamment environnementaux et relatifs à la santé, causés par le trafic routier et ferroviaire mais payés par la collectivité ont crû de 24,2% pour atteindre CHF 8,5 milliards (contre CHF 6,9 milliards en 2000). Fait remarquable, les coûts du trafic routier ont connu une hausse beaucoup plus forte (+25,2%) que ceux du trafic ferroviaire (+9%), imputable principalement aux accidents, à la pollution de l'air, aux atteintes au climat, ainsi qu'aux embouteillages. Globalement, le résultat s'explique par quatre facteurs : le renchérissement, l'amélioration des techniques de mesure des nuisances sonores, la croissance des émissions du trafic (y compris les poussières fines) et le vieillissement de la population, les personnes âgées étant plus sensibles aux substances polluantes. Dans l'ensemble, 95% des coûts (CHF 8,07 milliards de francs) sont dus à la route, le reste l'étant au chemin de fer (CHF 455 millions). L'ARE a expliqué cela non seulement par le fait que 82% du trafic voyageur et 60% du trafic marchandises se font par la route, mais aussi par les niveaux des émissions polluantes et du risque d'accident, sensiblement plus élevés que pour le transport par rail. Enfin, l'ARE a relevé que même le trafic poids lourds ne couvre pas ses coûts externes malgré

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 25.06.2015  
LAURA SALATHE

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 09.05.2008  
NICOLAS FREYMOND

la redevance sur les poids lourds liée aux prestations (RPLP). Le relèvement de la RPLP décidée par le Conseil fédéral en 2007 est toutefois censé corriger cet état de fait. <sup>2</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 18.06.2014  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Für das Jahr **2010** wurden in einer Studie zu Handen des ARE erstmals anhand einer vollständig aktualisierten Datengrundlage die **externen und volkswirtschaftlichen Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Verkehrs** in der Schweiz erhoben. Die Kosten wurden für zwölf Bereiche erhoben, darunter etwa Schäden am Wald, Lärm, Klima, Biodiversitätsverluste, Unfälle und luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden. Zudem wurden erstmals auch die externen Kosten im Luft- und Schiffsverkehr ermittelt und der Strassenverkehr wurde um den Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Zudem wurden die positiven Effekte der körperlichen Betätigung im Langsamverkehr auf die Gesundheit mit einberechnet. **Insgesamt beliefen sich die externen Kosten des Verkehrs auf CHF 9.4 Mrd.**

Für den grössten Kostenanteil war dabei der motorisierte private Personen- und Güterverkehr auf der Strasse mit rund CHF 6.5 Mrd. verantwortlich. Auf den Schienenverkehr entfielen Kosten von CHF 740 Mio., auf den Schiffsverkehr von CHF 57 Mio. Für den Langsamverkehr resultierte ein Netto-Nutzen von rund CHF 400 Mio. In der Studie wurde darauf hingewiesen, dass diese Zahlen auch im Verhältnis zu den Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger betrachtet werden müssen: Im Strassenverkehr werden deutlich mehr Personen und Güter transportiert als mit den anderen Verkehrsträgern. <sup>3</sup>

## Umweltschutz

### Luftreinhaltung

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 01.12.1978  
HANS HIRTER

Zwei im Auftrag des Eidg. Amtes für Umweltschutz erstellte Studien legten dar, dass die Belästigungen durch die **Luftverunreinigung und den Lärm in naher Zukunft das tolerierbare Mass überschreiten** werden, wenn es nicht gelingt, die bisherige Entwicklung aufzuhalten. Wegen des angestiegenen Verkehrsvolumens hat insbesondere die Luftverschmutzung durch den Strassenverkehr von 1970 bis 1975 massiv zugenommen. Die Untersuchung über den Strassenlärm deckte auf, dass 25-30 Prozent der Bevölkerung tagsüber einer Geräuschkulisse ausgesetzt sind, welche über der kritischen Grenze von 60 dB (A) liegt. <sup>4</sup>

### Lärmschutz

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 05.10.1990  
SERGE TERRIBILINI

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

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 23.11.1993  
MATTHIAS RINDERKNECHT

Eine Nationalfondsstudie zur **Lärmsituation in der Nähe von Flughäfen** kam zum Schluss, dass die bestehenden Lärmschutzgrenzwerte der LSV, ab welchen Schutzvorkehrungen bei Wohnbauten vorgeschrieben sind, tiefer angesetzt werden sollten. Die betroffene Bevölkerung in der Nähe von Flugplätzen empfinde die dauernde Lärmeinwirkung schon bei sechs Dezibel unter dem bestehenden Grenzwert als eine starke und nicht zumutbare Belästigung. <sup>6</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 fautes 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>7</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>8</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 18.05.2009  
NICOLAS FREYMOND

Alors que les informations disponibles jusque là ne reposaient que sur des estimations, l'OFEV a effectué les **premières mesures systématiques des nuisances sonores** dues à la route, au rail et à l'aviation. Selon les résultats publiés au printemps de l'année sous revue, la circulation routière est la principale source de bruit, exposant chaque jour 1,2 million de personnes à des niveaux d'immission nuisibles ou incommodes (soit 16% de la population suisse). La nuit, cette proportion s'abaisse à 10%. Un niveau d'immission est jugé nuisible ou incommode lorsqu'il s'établit entre 55 et 77 décibels le jour et entre 45 et 60 décibels la nuit. Le bruit ferroviaire est sensiblement plus concentré. Ainsi, respectivement 70 000 personnes le jour et 140 000 la nuit sont exposées à des nuisances excessives imputables au rail, notamment au transport de marchandises, essentiellement nocturne. Quant au trafic aérien, ses nuisances concernent principalement les agglomérations proches des aéroports de Genève et Zurich. En journée, 65 000 personnes sont exposées à des immissions excessives, mais ce nombre augmente la nuit. D'un point de vue géographique, 85% des personnes incommodées par le trafic routier vivent en zone urbaine. La proportion atteint 90% et même 95% pour l'exposition aux nuisances imputables au rail et l'aviation. Globalement, environ 1,35 millions d'habitants sont exposés à des niveaux de bruit nuisibles ou incommodes en dépit des efforts d'assainissement et des nouvelles normes de construction. La stratégie actuelle s'avère ainsi insuffisante et l'OFEV a annoncé la préparation de mesures complémentaires.<sup>9</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 14.07.2011  
MARLÈNE GERBER

Im Bereich des Lärmschutzes zeigte der **Umweltbericht** des BAFU negative Entwicklungen auf. Das BAFU geht von volkswirtschaftlichen Kosten im Wert von CHF 1 Mia. pro Jahr aus, welche sich insbesondere durch gesundheitliche Beeinträchtigung und die Abschreibung auf Liegenschaften ergeben würden. Als die mit Abstand grösste Lärmquelle wurde der Strassenverkehr identifiziert.<sup>10</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 05.11.2018  
DIANE PORCELLANA

Le rapport **Pollution sonore en Suisse** expose les résultats du monitoring national sonBase pour l'année 2015. Avec cette contribution, l'OFEV concrétise le troisième axe stratégique, intitulé «monitoring de la pollution sonore et information du public», du plan national pour diminuer les nuisances sonores. Elle permet d'établir le nombre de personnes, de logements et de bâtiments importunés par du bruit nuisible ou incommodant issu du trafic routier, ferroviaire et aérien. Une personne sur sept fait les frais d'immissions sonores supérieures aux valeurs limites légales pendant la journée, et une sur huit durant la nuit. Le trafic routier est la principale source de bruit dans les centres urbains et les périphéries, où vit la quasi totalité de la population affectée par le bruit de trafic. Pour remédier à la pollution phonique, le rapport prône la prise de mesures supplémentaires.<sup>11</sup>

### Allgemeiner Umweltschutz

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 20.05.1994  
SERGE TERRIBILINI

Faisant suite à un premier document publié en 1991, l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) a présenté un «**rapport sur l'état de l'environnement 1993**». Ce document présente la situation actuelle et les stratégies d'avenir. S'il indique que, grâce à la législation environnementale, de nombreux succès ont été obtenus, il met en lumière les importantes lacunes qui subsistent (pollution atmosphérique, exposition au bruit, déchets non traités, disparition d'espèces de flore et de faune, etc.). Pour remédier à ces problèmes, les auteurs estiment que les outils utilisés jusque-là, soit l'imposition autoritaire de valeurs-limites ou d'obligations de toutes sortes, ne sont plus appropriés. Il s'agirait ainsi, pour les prochaines années, de réorienter la politique environnementale vers des instruments conformes à l'économie de marché, c'est-à-dire des **taxes incitatives** afin de favoriser tant une utilisation rationnelle de certains produits qu'une dépollution à la source et une introduction de procédés de fabrication respectueux de la nature.<sup>12</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 25.11.1997  
LIONEL EPERON

Fin novembre, l'OFEFP et l'Office fédéral de la statistique ont conjointement présenté le **3e rapport sur l'état de l'environnement** en Suisse. Bien que ce document dresse un constat globalement positif de la situation grâce à des améliorations significatives dans plusieurs domaines depuis la parution du dernier rapport en 1993, le directeur de l'OFEFP, Philippe Roch, s'est cependant abstenu de tout triomphalisme en soulignant le fait que d'importantes menaces subsistent dans plusieurs secteurs (bruit, air, protection de la faune, pollution de l'eau par l'agriculture). L'écologisation grandissante de l'économie liée au nombre toujours plus conséquent d'audits écologiques et de certificats ISO 14'000 attribués à des entreprises a en revanche été saluée, de même que la tendance qui se dessine de plus en plus vers l'instauration d'une réforme fiscale fondée sur des critères écologiques.<sup>13</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 20.10.1998  
LAURE DUPRAZ

Pour la première fois, l'OCDE a procédé à un **examen des performances environnementales de la Suisse**. Les experts de l'OCDE ont souligné les avancées importantes de la Suisse dans les domaines de la protection de l'air, de la protection des eaux et de la lutte contre le bruit. Quant à la politique des transports suisse, elle fut qualifiée de modèle pour les autres pays de l'OCDE. La gestion des déchets a été jugée efficace, mais les installations d'incinération devraient encore être complétées. Le rapport recommande davantage de coopération intercantonale pour l'incinération et regrette la forte augmentation, depuis 1992, des déchets spéciaux exportés. Deux points faibles principaux ont été relevés: la forte diminution des espaces naturels et la réduction de la diversité biologique. Les espèces animales et végétales subiraient une pression énorme. La destruction de biotopes se poursuivrait en raison de l'urbanisation, de la modernisation de l'agriculture, de l'extension des réseaux de transport et du tourisme. Parmi les recommandations de l'organisation internationale, la Suisse est incitée à développer une réforme fiscale écologique qui pourrait inclure une augmentation sensible des taxes sur l'essence.<sup>14</sup>

Deux rapports sur l'état de l'environnement en Suisse ont été publiés : celui du Programme prioritaire environnement (PPE) et celui réalisé chaque quatre ans par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) et l'Office fédéral de la statistique (OFS). Parmi les points positifs, les rapports notent l'amélioration de l'efficacité écologique dans de nombreux domaines. Cela signifie que la pollution provoquée par chaque unité produite est moins élevée. L'efficacité de la récupération et de l'élimination des déchets a aussi été citée par les experts. L'image d'Epinal d'une Suisse soucieuse de sa nature a toutefois été égratignée. Les rapports ont abouti à un **diagnostic noir**. Le sol se fait dévorer : chaque seconde 0.86 mètre carré est bétonné. Cette situation accentuée par voie de conséquence l'érosion, les concentrations de substances polluantes, le compactage et la pollution entraînant une diminution de la fertilité. Le bruit est sous-estimé comme cause de maladie : près d'un quart de la population est exposé de jour comme de nuit, à un niveau de bruit qui dépasse les valeurs limites admises pour les quartiers d'habitation. Les grands axes routiers, les voies de chemins de fer et les aéroports en sont les principaux responsables. Malgré les progrès faits dans le domaine de la protection de l'air, la pollution de l'air est trop importante dans les zones de concentration urbaine et les vallées alpines peuplées. Au chapitre de la diversité, l'agriculture "douce" a permis à certaines espèces comme la huppe et le gypaète barbu de revenir au pays. Néanmoins, le nombre des espèces végétales et animales n'a cessé de régresser. Ainsi, 95% des amphibiens ont disparus ou sont menacés. Au niveau de l'eau, la Suisse a enregistré des progrès avec un recul de consommation d'eau potable. Les eaux des lacs et des rivières ont également pu être sauvés de l'asphyxie grâce aux stations d'épuration. Ce dernier point est à relativiser, car ces eaux sont tellement contaminées par des substances chimiques qu'elles menacent la vie de la faune. L'effet de serre n'a pas ralenti et, au contraire, se renforce. Les auteurs du rapport PPE assurent qu'il est déjà prévisible que la Suisse ne respectera pas ses engagements pris à Kyoto en matière de réduction des gaz à effet de serre. Des efforts plus importants que ceux prévus par le protocole sont nécessaires à leurs yeux. Le rapport de l'OFEFP et de l'OFS met en garde sur les nouveaux risques pour l'environnement. Il cite les risques inhérents aux champs électromagnétiques, aux biotechnologies (génie génétique) et aux nouvelles substances chimiques, dont les effets sur l'environnement sont encore mal connus. Afin d'inverser la tendance, les deux rapports recommandent d'appliquer systématiquement la loi sur le CO2 et d'engager une réforme fiscale écologique. L'implication des décideurs, des industriels et des citoyens en faveur de la nature doit aussi être accentuée.<sup>15</sup>

- 
- 1) Do Bells Affect Behaviour and Heart Rate Variability in Grazing Dairy Cows?: SoZ, 11.1.15; So-Bli, 3.5.15; SGT, 12.9.15
  - 2) Presse du 10.5.08; ARE, communiqué de presse, 9.5.08.
  - 3) Studie ARE vom 18.6.14
  - 4) BaZ, 1.12.78.; Martin et al. (1978). Abgase durch Motorfahrzeuge.; Vogel (1978). Kampf gegen die Luftverpestung.
  - 5) 24 Heures, 3.10.90; CdT, 5.10.90
  - 6) Presse vom 23.11.93; SGT, 25.11.93; BUWAL, 1993, Nr. 2, S. 54 ff.
  - 7) LT, 1.2.02; DETEC, communiqué de presse, 31.1.02.
  - 8) Presse du 29.7.05.
  - 9) NZZ, 19.5.09; OFEV, communiqué de presse, 18.5.09.
  - 10) NZZ, 14.7.11.
  - 11) Etude de l'OFEV du 5.11.18; LT, 21.11.18
  - 12) Cf. lit. OFEFP; Presse du 20.5.94
  - 13) Presse du 25.11.97
  - 14) Presse du 20.10.98
  - 15) Presse du 19.3 (rapport PPE) et 25.6.02 (rapport OFEFP et OFS); DETEC, communiqué de presse, 24.6.02.