

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Abgasemissionen
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Studien / Statistiken
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

Eperon, Lionel
Freymond, Nicolas
Rinderknecht, Matthias
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Rinderknecht, Matthias; Terribilini, Serge 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Abgasemissionen, Studien / Statistiken, 1990 - 2008. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Umweltschutz	1
Luftreinhaltung	1
Klimapolitik	3

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
NABEL	Nationales Beobachtungsnetz für Luftfremdstoffe
LRV	Luftreinhalte-Verordnung

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
ARE	Office fédéral du développement territorial
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
NABEL	Réseau national d'observation des polluants atmosphériques
OPair	Ordonnance sur la protection de l'air

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 09.05.2008
NICOLAS FREYMOND

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 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. ¹

Umweltschutz

Luftreinhaltung

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 16.08.1990
SERGE TERRIBILINI

Le rapport annuel de l'OFEFP sur les résultats enregistrés par le réseau national de mesure des polluants atmosphériques (NABEL) a révélé une situation plutôt stationnaire de la **qualité de l'air en Suisse en 1989**. Du côté des améliorations se trouvent les immissions de dioxyde de soufre dont la diminution est permanente, ainsi que la concentration de métaux lourds dans l'air (plomb, zinc, cadmium) qui est demeurée en-deça des limites fixées. Par contre, la valeur moyenne de la teneur de l'air en dioxyde d'azote (NO₂) a dépassé les normes admises dans les agglomérations et est en augmentation par rapport à 1988. Cela provoqua d'ailleurs une longue période de smog au début de l'année. Au sujet de l'ozone de basse altitude – ou smog estival – (formé à partir des NO et des hydrocarbures (HC) sous l'effet du soleil), la situation est restée identique à celle de 1988, les limites ayant été dépassées à de nombreuses reprises. ²

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. ³

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 22.02.1994
SERGE TERRIBILINI

A l'occasion du délai fixé par l'OPair (1er mars 1994) pour remplir les objectifs de la politique de protection de l'air, R. Dreifuss a dressé un **bilan de huit ans de lutte** dans ce domaine. La conseillère fédérale a reconnu que, même si la pollution reculait, les buts de l'ordonnance n'ont pu être atteints. La plus grande efficacité a été obtenue avec le SO₂ pour lequel les valeurs-limites sont respectées presque partout. En revanche, les émissions de NO_x et de composés organiques volatils, même en diminution, restent beaucoup trop élevées. Ces deux éléments sont responsables des concentrations d'ozone de basse altitude (smog estival) dont les dépassements de valeurs-limites restent fréquents et importants. R. Dreifuss a affirmé que les efforts devaient être poursuivis par la Confédération et les cantons, notamment par la mise en oeuvre de la révision de la loi sur la protection sur l'environnement et des plans de mesures ainsi que par l'introduction de la taxe sur le CO₂. ⁴

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 30.06.1995
LIONEL EPERON

Réunis sous la bannière du **programme Pollumet**, les chercheurs de 14 instituts ont mené, entre 1989 et 1994, près d'une trentaine de projets visant à établir les bases scientifiques du smog estival. Présentés en juin, les résultats des milliers de mesures effectuées durant cette période ont ainsi permis de mieux comprendre comment se forme la concentration d'ozone en Suisse et comment elle se répartit sur le pays. Bien que le travail des chercheurs de Pollumet ne s'attache pas à définir les éventuelles mesures à appliquer afin de réduire le smog, ceux-ci ont néanmoins stipulé que la diminution de la production indigène d'oxyde d'azote (NOx) n'aurait qu'un effet limité en raison de l'apport transfrontière de NOx en Suisse.⁵

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 02.12.1995
LIONEL EPERON

Réalisée en étroite collaboration avec l'Allemagne et l'Autriche ainsi qu'avec la participation du TCS et de l'Astag, une étude de l'OFEFP sur les émissions polluantes dues au **trafic routier entre 1950 et 2010** a révélé que les prescriptions en matière de gaz d'échappement ainsi que les mesures techniques telles que le catalyseur ont permis de réduire, dès 1980, la plupart des substances nocives produites par les véhicules à moteur. Cette tendance devrait en outre s'affirmer, et ce malgré l'augmentation du trafic routier. Alors que les émissions de monoxyde de carbone (CO) et d'hydrocarbures (HC), qui ont retrouvé en 1993 la charge de 1960, devraient encore diminuer de 50 à 65% d'ici l'an 2010, les émissions de CO₂ - qui sont actuellement onze fois plus élevées qu'en 1950 - devraient pour leur part continuer de croître de 12 à 27% entre 1990 et 2010, et ce principalement en raison de la progression du trafic lourd de marchandises.⁶

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 20.01.1996
LIONEL EPERON

En début d'année, l'OFEFP a publié un nouveau **rapport sur le niveau des émissions polluantes** rejetées dans l'atmosphère consécutivement à l'activité humaine. Couvrant la période comprise entre 1900 et 2010, ce document dresse un bilan partiellement satisfaisant des mesures prises jusqu'ici dans le cadre de la politique de protection de l'air, puisque les quantités de la plupart des 17 composés chimiques passés sous revue ont été ramenées à des seuils inférieurs à ceux de 1950. L'observation des valeurs concernant les composés organiques volatils (COV), l'oxyde d'azote (NOx) et le CO₂ a néanmoins conduit les responsables de l'OFEFP à relativiser ces résultats de prime abord très positifs: bien qu'ayant amorcé une baisse, le niveau des émissions de NOx et de COV - dont les sources principales sont respectivement le trafic routier et l'industrie - se situe en effet toujours largement au-dessus de l'objectif fixé en 1986 qui vise à abaisser leurs quantités au niveau de 1960. Sur la base des données fournies par cette nouvelle étude, l'OFEFP s'est prononcé en faveur de la mise sur pied de mesures supplémentaires de lutte contre l'oxyde d'azote, les composés organiques volatils, le CO₂ ainsi que la dioxine, le furane et l'ammoniac.⁷

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 25.06.1996
LIONEL EPERON

Un second rapport sur la qualité de l'air en Suisse, établi cette fois-ci par le **groupe de travail interdépartemental IDA-Luft**, devait reprendre dans les grandes lignes les conclusions de l'OFEFP. Concédant que la Confédération, les cantons, les milieux industriels et les particuliers ont jusqu'ici mené une politique active en matière de protection de l'air, les auteurs de cette deuxième expertise ont toutefois déclaré que la pollution atmosphérique demeure trop élevée en Suisse. A l'appui de cette affirmation, l'IDA-Luft a à son tour mis en exergue le fait que les émissions de NOx et de composés organiques volatils - deux composés chimiques à l'origine des concentrations d'ozone en basse altitude (smog estival) - se situent encore significativement au-dessus de l'objectif fixé en la matière en 1986. Afin de remédier à cet état de fait le groupe de travail interdépartemental a soumis au Conseil fédéral un catalogue de mesures parmi lesquelles figurent l'inscription du principe de la vérité des coûts dans le domaine du transport, l'adoption de taxes d'incitation et de la taxe poids lourd liée aux prestations, l'instauration de vitesses réduites des véhicules à moteur, de même qu'une réforme du système fiscal consacrant une diminution de l'imposition sur le travail compensée par un impôt sur l'énergie. L'IDA-Luft a par ailleurs souhaité que la cohérence entre les actions menées aux échelons fédéral et cantonal en matière de politique de protection de l'environnement soit améliorée.⁸

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 12.11.1996
LIONEL EPERON

Prenant notamment appui sur les études Sapaldia et Scarpol récemment réalisées, la Commission fédérale de l'hygiène de l'air a revendiqué l'introduction de valeurs-limites plus sévères concernant les **particules polluantes** en suspension dans l'atmosphère. En premier lieu provoquées par le trafic routier, les systèmes de chauffage et les installations industrielles, ces poussières fines sont à l'origine de difficultés respiratoires et d'atteintes au système pulmonaire pouvant mettre en danger la santé. En conséquence, la Commission de l'hygiène de l'air a proposé qu'une limite de 20 microgrammes par m³ en valeur moyenne annuelle soit adoptée à l'égard des poussières dont le diamètre est inférieur à 10 microns (PM10) contre les 70 microgrammes actuellement fixés dans l'OPair.⁹

Klimapolitik

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 05.01.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die in den beiden Basler Halbkantonen eingeführten marktwirtschaftlichen Instrumente im Umweltschutz in Form von **handelbaren Emissionsgutscheinen** für die Unterschreitung der Grenzwerte der LRV blieben ohne Erfolg, da die Rahmenbedingungen unangepasst waren. Gemäss einer wissenschaftlichen Studie trugen sowohl die sich verändernden eidgenössischen Grenzwerte in Form von Rechtsunsicherheit als auch der Ausschluss der Kleinemittenten vom Gutscheinhandel zum Misserfolg bei.¹⁰

1) Presse du 10.5.08; ARE, communiqué de presse, 9.5.08.

2) LNN, 16.8.90; Presse du 15.8.90

3) Presse du 14.10.92

4) Presse du 22.2.94

5) 24 Heures, 22.6.95; NZZ, 30.6.95

6) Presse du 2.12.95

7) NZZ, 23.1 et 9.2.96; Presse du 20.1.96

8) Presse du 25.6.96

9) Presse du 12.11.96

10) LNN und BZ, 5.1.93