

radioactifs produits aussi bien par l'industrie, les centrales atomiques que la médecine.

En revanche, le stockage définitif ne paraît pas être la meilleure des solutions. En effet, en bétonnant aujourd'hui nos résidus radioactifs, on bloque définitivement toute réutilisation que nous permettraient les découvertes de la recherche. Aujourd'hui déchets, demain matière première! Le choix du Bois-de-la-Glaivaz répond peut-être à des considérations techniques réalistes, considérations qui doivent encore être confirmées par les sondages projetés. Par contre, sur le plan économique, ce choix paraît peu logique compte tenu de l'importance de l'activité touristique dans le Chablais vaudois et valaisan. L'impact psychologique qu'il provoque, qu'il a déjà provoqué, aura une incidence négative considérable sur cette activité touristique, souvent la seule possible dans nos vallées alpêtres.

En outre, la population directement concernée par cette implantation avec les concentrations d'Aigle, Monthey et Bex n'admettra pas sans autre le dépôt prévu; cette région compte environ 30 000 habitants dans un rayon de 10 kilomètres.

Le plus inquiétant dans la requête de la CEDRA concerne la planification technique et financière des sondages. En effet, tant l'implantation que le profil-type des galeries donnent à croire que l'on assiste à la mise en place d'infrastructures de futur dépôt. De même, le cube des roches exploitées pour le percement de ces mêmes galeries avoisine 30 000 mètres cubes! C'est beaucoup quand on sait que les méthodes de carottage modernes permettent une excellente analyse des différentes couches géologiques, à bien moindres frais.

L'investissement considérable consenti pour ces travaux de sondage accredité la thèse d'un choix définitif du site d'Ollon. Dès lors la population de la région, qui a réuni en un mois une pétition portant 20 000 signatures, pense que ces travaux seront la consécration d'un choix déjà opéré par les techniciens et les économistes, d'où les questions posées au Conseil fédéral.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

1. A la fin d'août 1983, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie n'avait encore reçu aucune requête pour des travaux préparatoires dans les régions du Bois-de-la-Glaivaz, d'Oberbauenstock et de Piz Pian Grand. La CEDRA affirme cependant vouloir présenter simultanément trois demandes dans ce sens.

Tant que la teneur de ces documents n'est pas connue; il est trop tôt pour se prononcer sur leur traitement au niveau fédéral. Les services qui en seront chargés s'efforceront toutefois de les étudier simultanément et de la même manière, comme ils l'ont fait pour les demandes d'autorisations de forage dans le nord du pays, acceptées il y a une année.

2. L'emplacement qui sera finalement choisi sera celui qui répond le mieux aux critères de sécurité. Le coût de la réalisation ne sera pris en compte que s'il s'agit de départager deux sites présentant les mêmes garanties.

3. Selon la CEDRA, les travaux envisagés constitueraient des mesures prises en prévision de l'aménagement d'un dépôt de déchets radioactifs, au sens de l'ordonnance du 24 octobre 1979 à ce sujet. L'autorisation ne permettra au requérant que d'exécuter lesdits travaux, mais non de construire un dépôt ou d'entreposer des déchets radioactifs. Une telle utilisation de la galerie de sondage n'est pas autorisée, quelle que soit l'ampleur de la construction. Aux termes de l'arrêté fédéral du 6 octobre 1978 concernant la loi sur l'énergie atomique, une autorisation générale est nécessaire pour édifier un dépôt et y placer des déchets radioactifs. L'Assemblée fédérale se prononce sur la décision d'octroi. L'autorisation éventuelle de procéder à des mesures préparatoires n'implique aucun droit à l'autorisation d'aménager un dépôt définitif.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

83.475

Interpellation de Chastonay Flugplatz Sitten. Lärmzonen Aérodrome de Sion. Zones de bruit

Wortlaut der Interpellation vom 20. Juni 1983

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat einen Verordnungsentwurf über die Lärmzonen des Militär- und Zivilflugplatzes Sitten veröffentlicht.

Der Entwurf erfasst lediglich die Lärmeinwirkungen des zivilen Verkehrs. Er stellt einen schwerwiegenden Eingriff in die kommunalen Bauzonenpläne dar und belastet die Privaten mit ausserordentlich restriktiven und kostspieligen Verwaltungsmaßnahmen.

Ist der Bundesrat nicht bereit, vor der Genehmigung der umstrittenen Verordnung zunächst einmal Vorschriften über die Lärmeinwirkungen des Militärflugbetriebes zu erlassen? Ist er nicht der Ansicht, dass es ungerecht ist, den betroffenen Gemeinden des Mittelwallis und den Privaten sämtliche Lasten und Kosten aufzubürden, die mit dem Schutz gegen Lärmeinwirkungen verbunden sind, die von Dritten verursacht werden?

Texte de l'interpellation du 20 juin 1983

L'Office fédéral de l'aviation civile a édicté un projet d'ordonnance relatif aux zones de bruit de l'aérodrome militaire et civil de Sion.

Ce projet, en incriminant uniquement les nuisances du trafic civil porte une grave atteinte aux plans communaux des zones à bâtir en même temps qu'il impose au privé des mesures administratives fort restrictives et coûteuses.

Le Conseil fédéral n'est-il pas disposé avant d'adopter l'ordonnance contestée de réglementer en premier lieu les nuisances provenant de l'utilisation d'avions militaires à réaction?

N'est-il pas de l'avis qu'il n'est pas équitable de faire supporter aux communes concernées du centre du Valais et aux privés la totalité de la charge et des coûts de protection contre les nuisances provoquées par des tiers?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Biderbost, Couchepin, Darbellay, Dirren, Dupont, Vannay (6)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Le projet d'ordonnance ne concerne que les nuisances attribuées à «l'aviation civile légère» de l'aérodrome de Sion, à l'exclusion des aéronefs à grande capacité et de l'aviation militaire.

En créant des zones de bruit dans lesquelles aucune nouvelle extension du règlement communal des zones à bâtir ne serait admise, le projet interdit toute construction nouvelle d'immeuble privé, d'habitation ainsi que la construction et l'extention importante d'hôpitaux, de homes ou de bâtiments scolaires.

Les seules exceptions admises à la construction ou à la transformation d'immeubles sont d'autre part assujetties à de telles exigences d'insonorisation – exigences dont le coût doit être supporté par le maître de l'œuvre et non par l'auteur de la nuisance – qu'elles comportent pour les communes et pour les privés des charges financières pas du tout proportionnées aux objectifs visés.

Selon le projet, la procédure de mise à l'enquête d'immeubles tolérés formule de vastes exigences administratives en matière d'isolation acoustique.

Ces exigences, de par leur extrême spécificité (essais préliminaires des matériaux, obligation de présentation de calculs acoustiques, présentation d'expertise, etc...) amèneraient avec elles des complications administratives pratiquement illimitées pour les communes et les constructeurs concernés.

Sur le fond, il convient de remarquer que l'aérodrome de Sion connaît par année, environ 25 000 mouvements militaires, ce qui représente environ la moitié des mouvements totaux annuels de l'aviation civile, planeurs compris.

Il apparaît clairement que les mouvements militaires sont dans l'ensemble générateurs de plus de nuisances que les mouvements de l'aviation civile puisqu'ils concernent, dans la plupart des cas, des aéronefs à réaction.

Dès lors, l'ordonnance vise bien au-delà de la cible: son contenu se trouve disproportionné par rapport aux buts recherchés puisqu'il s'en prend aux conséquences fort minimes d'un trafic aérien civil relativement discret sur le plan des nuisances. Il convient donc, à l'aide de dispositions appropriées, de traiter en premier lieu les causes des nuisances procurées par l'aviation militaire puisque l'aérodrome de Sion jouit du statut mixte militaire et civil. Finalement, on peut se poser la question de savoir si la lutte contre les nuisances aéronautiques ne devrait pas emprunter la voie de la limitation des émissions à la source, sur le plan technique et celui de l'organisation des vols avant d'en arriver à faire supporter par voie d'ordonnance, à la «victime» du bruit, l'interdiction de bâtir ou la charge de mesures légales prohibitives et déraisonnables hors de proportion entre leur coût et leur efficacité.

A ce propos, il n'est peut-être pas inutile de rappeler la teneur des directives générales du 16 février 1983 de l'Aéro-Club de Suisse qui offrent, en matière de nuisances provenant de l'aviation, un large éventail de possibilités techniques, d'organisation et d'appui, avant de préconiser en dernière instance, une intervention raisonnable du législateur.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
Rapport écrit du Conseil fédéral*

Le projet d'ordonnance relatif aux zones de bruit des aérodromes régionaux a été soumis en consultation, en mars de cette année, aux exploitants des aéroports régionaux de Berne-Belp, Birrfeld, Les Eplatures, Granges, Lausanne-La Blécherette, Samedan et Sion, ainsi qu'à leurs cantons respectifs. La Commission fédérale de la navigation aérienne – formée d'experts pour les questions importantes relatives à l'aviation – s'est penchée sur ce projet avant même de disposer des résultats de la consultation; elle le réexaminera prochainement à la lumière de ces derniers. Sa prise de position sera importante tant pour le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie que pour celui de l'intérieur; leur compétence commune dans cette promulgation repose sur l'article 61 de l'ordonnance sur la navigation aérienne. Pour l'heure, le Conseil fédéral se limite aux remarques suivantes:

– L'article 56 de ladite ordonnance prévoit, dans sa teneur actuelle, le devoir pour chaque exploitant d'aéroport d'établir des zones de bruit. La promulgation de la législation d'exécution est indispensable si l'on veut permettre aux exploitants d'aéroports régionaux de se conformer à cette obligation.

– Il est exact que le projet d'ordonnance ne s'applique qu'à l'aviation civile, c'est-à-dire également au bruit qu'elle provoque. Aucune disposition, au sens de l'article 106, 2^e alinéa, de la loi sur la navigation aérienne ne déclare que ladite loi est aussi applicable aux aéronefs militaires dans le domaine des zones de bruit.

– Il est possible qu'en vertu de la loi sur la protection de l'environnement, actuellement débattue au Parlement, des zones soient créées ultérieurement en fonction également du bruit provoqué par les avions militaires. Celui-ci ne peut cependant être évalué sur la base des critères applicables aux avions légers civils. Ses propres critères d'évaluation sont en cours d'élaboration à l'OFPE, l'OFAEM et l'EMPA.

– Compte tenu des résultats de la procédure de consultation, on examine actuellement si les aéroports régionaux qui servent simultanément aux aviations civile et militaire (p.ex. Sion et Samedan) doivent être dispensés de l'obligation d'établir des zones de bruit, jusqu'à ce que l'on dispose

dans l'ordonnance sur la navigation aérienne d'une réglementation englobant le bruit engendré par ces deux secteurs.

– Le but principal des zones de bruit – qui est de prévenir aux alentours des aéroports une utilisation du territoire qui ne tienne pas compte des immissions sonores – ne peut pas davantage être concrétisé sans empiéter sur la propriété privée et les compétences cantonales, que ce n'est le cas avec les aéroports nationaux. La répartition des charges et des coûts entre les propriétaires fonciers, les exploitants des aérodromes et les pouvoirs publics est régie par l'actuelle législation aéronautique. La loi sur la protection de l'environnement apportera quelques modifications.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

83.455

**Interpellation Müller-Luzern
Kompetenz der Finanzkontrolle
Compétences du Contrôle des finances**

Wortlaut der Interpellation vom 9. Juni 1983

Ist der Rat damit einverstanden, dass Funktionäre der Finanzkontrolle politische Entscheide, die in der Befugnis des Bundesrates liegen und die dieser aufgrund von Empfehlungen seiner beratenden Fachorgane fällt, wieder in Frage stellen?

Texte de l'interpellation du 9 juin 1983

Le Gouvernement trouve-t-il normal que des fonctionnaires du Contrôle des finances puissent remettre en question des décisions politiques qui relèvent de la compétence du Conseil fédéral et que celui-ci prend en se fondant sur des recommandations de ses organes consultatifs spécialisés.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Kürzlich erklärte ein Mitarbeiter der Finanzkontrolle, er habe den Auftrag, dafür zu sorgen, dass in Zukunft der in manchen Gesetzen vorhandene Ermessensspielraum nicht mehr voll ausgenutzt werde. Dadurch wird die Finanzkontrolle zur dritten Macht, die sich über den Bundesrat und über das Parlament setzt.

Die Konsequenzen dieser Neuerung werden an folgenden Beispielen ersichtlich:

Die Hochschulkonferenz und der Schweizerische Wissenschaftsrat (SWR) haben in jahrelanger Arbeit Richtlinien erarbeitet und errechnet, welche es möglich machen, beim Bau eines Universitätsspitals die Kosten auszuscheiden, welche für Lehre und Forschung relevant und also nach HFG subventionsberechtigt sind. Prof. A. Cerletti, seinerzeit Vizepräsident des SWR, hat mit einer gemischten Kommission der beiden Gremien die Kosten von Spitälern ohne universitäre Aufgaben mit denjenigen von Universitätsspitalern verglichen. Auf dieser Basis wurde durch unsere erfahrensten Fachleute ermittelt, dass zum vornherein rund 60 Prozent der Auslagen für solche Universitätsbauten nicht subventioniert werden können. Es wurden also pauschal alle Einrichtungen für die Subvention ausgeklammert, die keine Bedeutung für Lehre und Forschung haben (Personalrestaurants, Kapellen usw.).

Nun haben sich aber Beamte der Finanzkontrolle mit dieser Pauschale nicht zufriedengegeben, sondern angefangen, bei der Überprüfung von Abrechnungen für derartige Bauten einzelne Aufwendungen als nicht subventionsberechtigt auszuscheiden, die schon durch die Anwendung der Cerletti-Richtlinien eliminiert waren.

Interpellation de Chastonay Flugplatz Sitten. Lärmzonen

Interpellation de Aéroport de Sion. Zones de bruit

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	83.475
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.10.1983 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1541-1542
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 879

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.