

Abstimmung – Vote

Für den Ordnungsantrag Cavadini	50 Stimmen
Dagegen	97 Stimmen

Bundesrat Egli: Auch wenn ich Verständnis habe für die Ablehnung dieses Ordnungsantrages, lege ich doch Wert darauf, festzustellen, dass der Bundesrat das Postulat Segmüller bereits an der letzten Sitzung entgegengenommen hat.

Abstimmung – Vote

Für die Überweisung des Postulates der GPK	88 Stimmen
Dagegen	54 Stimmen

Überwiesen – Transmis

85.021

**Geschäftsbericht des Bundesrates,
des Bundesgerichts und des
Eidgenössischen Versicherungsgerichts 1984
Gestion du Conseil fédéral,
du Tribunal fédéral et
du Tribunal fédéral des assurances 1984**

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 957 hiervor – Voir page 957 ci-devant

**Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
Département des transports, des communications et de
l'énergie**

M. Cottli Gianfranco soumet au nom de la Commission de gestion le rapport écrit suivant concernant l'inspection relative aux dommages constatés sur le réseau des routes nationales.

(Eine Übersetzung kann beim Dokumentationsdienst der Bundesversammlung, 3003 Bern, bezogen werden.)

1. Manière de procéder

Lors de l'examen du rapport de gestion 1983 du Conseil fédéral, la Commission de gestion a notamment traité la question des dommages causés au pont d'Elmenrütli, sur la N 2 dans le canton d'Uri. Etant donné les critiques auxquelles ont donné lieu ce pont – qui doit être démolit et reconstruit – ainsi que les autres défauts de construction constatés sur les routes nationales, la commission a chargé sa section Département des transports, des communications et de l'énergie de procéder à une inspection à l'Office fédéral des routes (office).

La section a consacré trois séances à l'audition des représentants de l'office et est allée constater les dommages et les travaux de réparation sur certains tronçons de routes nationales situés dans les cantons de Berne et Soleure. A la suite du décès du directeur de l'office – qu'elle déplore – la section a eu parfois de la peine à obtenir de l'office les informations nécessaires. Grâce à un entretien avec le chef du département d'une part et avec les spécialistes de l'office d'autre part, elle a pu néanmoins réunir les renseignements voulus.

Relevons que la Délégation des finances avait abordé les mêmes questions mais qu'elle avait suspendu ses travaux à la suite de l'inspection décidée par la Commission de gestion. Aussi la section a-t-elle invité ladite délégation à lui donner son avis sur le présent rapport.

2. Etat du réseau des routes nationales

2.1 Degré de réalisation du réseau des routes nationales: Actuellement, les trois quarts environ de la longueur totale du réseau prévu sont déjà ouverts au trafic (environ 1400 kilomètres). Les investissements se montent au total à quelque 23 milliards de francs, la part de la Confédération représentant 20 milliards environ. Le réseau existant comprend environ 2800 ponts, passages supérieurs et inférieurs, ainsi que quelque 50 tunnels à un tube et autant de tunnels à deux tubes. Les ponts ont coûté au total 4 milliards de francs environ, tout comme les tunnels.

En 1984, le gros entretien (à savoir les réparations qui ne font pas partie de l'entretien ordinaire ou de l'exploitation) se sont élevés à 50 millions de francs environ; ils sont estimés à 70 millions pour 1985, 100 pour 1986 et 130 pour 1987 (on prévoit que les frais d'exploitation passeront, au cours de cette même période, de 90 à 120 millions de francs environ et les dépenses pour la police de 75 à 95 millions de francs environ).

2.2 Dommages constatés sur le réseau des routes nationales: La question de la qualité de construction de nos routes nationales a été soulevée l'année passée, après que les dommages au viaduc d'Elmenrütli eurent fait l'objet de grands titres dans la presse. Dans ce cas, la Confédération et le canton avaient délibérément choisi, par souci d'économie, d'apporter certaines simplifications au projet, ce qui devait inévitablement se traduire par des frais d'entretien plus élevés. On a constaté sur ce viaduc des dommages aux appuis des éléments porteurs, des fissures ainsi que des dommages au béton et au revêtement. Il s'agit là du cumul de quatre facteurs notamment. Le pont tel qu'il a été construit est une variante proposée par l'entrepreneur, dont l'exécution était meilleur marché, plus rapide et plus facile à réaliser; aujourd'hui, on doit bien admettre qu'il s'agit là d'une erreur de conception. Des erreurs furent également commises dans les calculs statiques, si bien que les deux poutres de bordure du viaduc ont été sous-dimensionnées. En outre, le pont a été utilisé pour y installer le chantier servant à la construction des deux tunnels situés à chacune de ses extrémités et a été soumis, du fait des machines qui s'y trouvaient, à des charges supérieures à celles qui avaient été calculées pour le trafic. Enfin, s'agissant d'une rampe d'accès au tunnel du Saint Gothard, qui doit rester ouverte tout l'hiver, ce tronçon doit être abondamment salé, ce qui favorise la corrosion du béton.

Les dommages au pont de la Teufelsschlucht (rampe Sud du Belchentunnel, sur la N2) sont dus à l'absence d'une étanchéité suffisante sur toute la dalle de la voie de roulement, ainsi qu'à d'autres mesures d'économie. Lors de l'adjudication, on avait demandé à l'entrepreneur de baisser ses prix d'un demi-million de francs environ (sur un coût de construction de quelque 3 millions de francs). Aujourd'hui, il faut s'attendre à des frais de réfection d'environ 1,8 millions de francs.

Le revêtement et le béton d'un certain nombre de passages supérieurs sont abîmés parce que, lors de la construction, on a posé au milieu de la dalle du pont, afin de réduire le poids de celui-ci, des poutres-caissons «Cofratol». Ce sont de grands tambours en tôle, entièrement fermés. Lors du bétonnage, il est parfois arrivé que ces poutres-caissons, faute d'un ancrage suffisant, ont été déplacés vers le haut et ont repoussé les armatures supérieures trop près de la surface de la dalle en béton.

Par la suite, faute d'une étanchéité suffisante, de l'eau s'est infiltrée jusqu'aux armatures et a également pénétré dans les poutres-caissons, d'où elle n'a pas pu s'échapper. Aujourd'hui, on perce systématiquement des trous dans la face inférieure de ces poutres-caissons. Le système susmentionné qui, à l'époque de la construction, passait pour être bon, économique et simple, n'a pas donné satisfaction.

Des dommages au tunnel de Seelisberg (absence de liaison partielle entre le revêtement de la construction et le béton de revêtement) et au tunnel du Saint Gothard (p. ex. rouille sur les armoires basse tension dans les abris) se sont produits

pendant le temps de garantie et sont réparés par les entreprises responsables.

Dans le tube du Belchentunnel, les phénomènes dus à la pression sont imputables aux conditions géologiques. La pression que l'eau exerce, à travers la roche poreuse, sur certains tronçons du tube du tunnel est beaucoup plus élevée que celle admise lors de l'établissement du projet. Les dommages constatés doivent être mis en regard du réseau des routes nationales dans son ensemble. Les autorités compétentes de la Confédération et des cantons relèvent que les ponts – peu nombreux – où l'on a constaté des dommages importants et ceux où l'on en découvrira encore représentent moins d'un pour cent des 2800 ponts construits.

Pour les ponts, on admet en général que les coûts d'entretien annuels représentent 2 pour cent de la valeur d'investissement. Le Belchentunnel, par exemple, n'a atteint ce taux qu'au bout de dix ans d'exploitation. La qualité de nos routes nationales est considérée comme bonne, par comparaison avec l'étranger.

2.3 Causes des dommages: Comme tous les ouvrages, les routes nationales sont soumises à un processus normal de vieillissement. Ces phénomènes d'usure apparaissent tout particulièrement dans le revêtement et les équipements annexes (clôtures, systèmes de drainage, marquage et signalisation) ainsi qu'aux ouvrages d'art, à savoir les ponts (revêtement, étanchéité, appuis, passages supérieurs) et les tunnels (revêtement, étanchéité et joints, systèmes de drainage et équipements électromécaniques). Il en va de même pour ce qui est de centres d'exploitation et des aires de repos. Les dommages à proprement parler sont dus avant tout à des défauts dans la réalisation ou la conception de l'ouvrage, à l'augmentation plus forte que prévue du trafic en général et des périodes de trafic intense en particulier, à l'utilisation accrue de sel de dégel, à des influences climatiques (p. ex. la pollution de l'air dans les tunnels d'une certaine longueur), à des vices de construction proprement dits ou à des malfaçons.

Actuellement, il n'est pas possible de déterminer exactement les parts respectives des différentes causes des dommages qui nécessitent des travaux d'entretien. Cette remarque s'applique notamment à la part des dommages due à la pollution atmosphérique. Même l'influence du trafic des poids lourds – considéré par rapport à l'ensemble du trafic – sur des ouvrages d'art construits normalement est faible. Par contre, elle est forte lorsque certains éléments d'un ouvrage ont été mal conçus ou mal construits. Quant à la vitesse des véhicules, elle peut surtout avoir une influence sur les joints de chaussée mal adaptés.

En revanche, le sel de dégel joue un rôle important dans la corrosion des armatures qui se trouvent dans le béton.

L'office fédéral relève qu'on s'attendait à des dommages de cette importance. En 1974 déjà, le Conseil fédéral a adressé au Parlement un message par lequel il proposait de modifier l'article 36^{bis} de la constitution, afin que des contributions puissent également être accordées pour l'entretien et l'exploitation des routes nationales. Eu égard à la conception globale des transports qui était en voie d'élaboration, les chambres ont renvoyé ce projet au Conseil fédéral.

3. Evolution des exigences relatives à la construction des routes nationales

Lorsque la construction des routes nationales a débuté, à la fin des années cinquante, ni la Confédération, ni les cantons n'avaient d'expérience en la matière. Certains professionnels ont tenu compte des modèles étrangers, mais ne les ont pas exploités systématiquement. Vu l'importance du projet, toutes les personnes qui y participaient se sont efforcées de fournir un travail de bonne qualité. La conséquence en a été que la construction des autoroutes en Suisse a progressé plus lentement et a coûté plus cher que prévu.

Il s'en est suivi qu'en 1964 et 1965, une série d'interventions furent déposées au Parlement et des articles parurent dans la presse qui, parlant de la construction des autoroutes, en critiquaient le perfectionnisme, la lenteur et le coût trop

élevé. Dans le rapport qu'il a adressé le 26 janvier 1965 à la Commission du Conseil des Etats, le Conseil fédéral promettait que les autoroutes seraient, à l'avenir, construites plus vite et avec moins de perfectionnisme. A la même époque, des considérations touchant à l'esthétique firent que l'on opta plus souvent pour les constructions élégantes et légères.

– La plupart des dommages que l'on constate aujourd'hui concernent des ouvrages datant de cette époque. En Suisse, la période de la construction la meilleure marché possible a duré cinq ans environ. Ce sont notamment les mauvaises expériences faites en Italie sur l'autoroute Bologne–Florence qui ont conduit nos autorités à renoncer à vouloir faire des économies sur la construction.

Depuis lors, les exigences en matière de qualité se sont de nouveau fortement accrues. L'expérience a montré que les économies faites au détriment de la qualité font augmenter les dépenses pour le gros entretien et ne sont donc pas rentables. Pour tenir compte des expériences faites, les normes de la Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA) et de l'Union des professionnels suisses de la route (VSS) ont été modifiées, avec la collaboration de l'Office fédéral et des autorités cantonales compétentes. En outre, la pratique d'approbation de l'office a été rendue plus sévère. Voici quelques exemples de cette évolution: La norme SIA 162, datant de 1968, prévoit que les armatures doivent avoir un recouvrement de béton de 2,5 centimètres au moins. Dans le projet de révision de 1984, le recouvrement prescrit est de 3 centimètres au moins pour les surfaces coffrées et de 3,5 centimètres pour les surfaces non coffrées.

Alors que dans les directives concernant les projets standards de ponts, le problème de l'étanchéité et du revêtement était traité en deux pages seulement, dans le nouveau projet, un chapitre entier lui est consacré. Désormais, toutes les pièces d'usure doivent être remplacées. Les culées des ponts doivent pouvoir être visitées. Dans la zone d'appui, il doit rester entre les piliers et le tablier du pont un espace de 15 centimètres au minimum, afin qu'on puisse y glisser des vérins pour lever la superstructure du pont et remplacer des culées. La fente au joint de chaussée doit être de 10 centimètres au moins, afin qu'il puisse être inspecté depuis dessous. Une grande partie de ces innovations sont dues à l'initiative de l'office.

Lorsqu'il est appelé à donner son approbation à des ouvrages d'art, l'office tient en outre compte de toute une série d'expériences. Il n'accepte par exemple plus de ponts «Cofratol». La dalle d'appui d'une poutre-caisson doit avoir une épaisseur de 16 centimètres au moins. La dalle de la voie de roulement doit avoir une épaisseur de 20 centimètres au minimum. On n'accepte aucun évidemment non accessible ou non visitable. On considère aujourd'hui que les économies suivantes ne sont pas rentables: économiser sur l'étanchéité, renoncer à des culées visitables, à un drainage des ponts conforme aux règles de l'art ou à des appuis échangeables.

Dans le domaine de la construction des ponts, les consoles nécessitent des réparations particulièrement fréquentes, lorsqu'elles ne sont pas exécutées en béton résistant au gel ou au sel de dégel; il en va de même des bordures de l'étanchéité.

Pour apprécier cette évolution, il convient de tenir compte du fait que le système qui préside à la construction de nos routes nationales repose sur le fédéralisme. La construction de ces routes est une œuvre commune de la Confédération et des cantons. Toutefois, les cantons sont à la fois les maîtres d'ouvrage et les propriétaires des routes. Il leur incombe par conséquent de surveiller les travaux, tâche qu'ils confient en général à un bureau d'ingénieurs, lequel est donc directement responsable de la qualité de l'exécution. Il s'ensuit que les possibilités d'intervention de l'Office fédéral des routes sont limitées, tant pour des raisons d'ordre juridique que par manque de personnel. L'office, en tant que représentant de la Confédération qui supporte la plus grande partie des frais, a bien un droit de haute surveillance;

celle-ci ne saurait cependant supplanter la surveillance exercée par les cantons. L'office a pu constater que les cantons travaillent bien et loyalement. Jusqu'à présent, il n'y a eu que deux cas de corruption dont la justice a dû être saisie. La surveillance exercée par l'Office fédéral des routes et le Contrôle des finances suffisent à faire découvrir d'éventuels abus.

Pour la supervision des chantiers, l'office dispose de quatre inspecteurs pour toute la Suisse. La mission et la structure de l'office (60 collaborateurs) ne sauraient être comparées avec celles de l'Office des constructions fédérales (490 collaborateurs). Avec l'effectif du personnel dont il dispose aujourd'hui, l'office doit se contenter de veiller au respect des dispositions légales, de participer à l'élaboration de normes relatives à la construction et à l'entretien des routes nationales et de fournir aux cantons les renseignements qu'il a pu recueillir, au cours de conférences internationales auxquelles il participe, concernant les expériences faites à l'étranger. Il est toutefois prévu de donner à l'office les moyens d'assumer de nouvelles tâches découlant de l'arrêté réglant l'utilisation des droits sur les carburants et de lui confier notamment la supervision de l'exploitation et de l'entretien des routes nationales. Dans son message y relatif, le Conseil fédéral demande la création de huit emplois nouveaux. L'Office de l'organisation a examiné la question et est arrivé à la conclusion que cette demande est justifiée; cependant, trois ou quatre de ces postes pourront être libérés grâce à des mesures de réorganisation et de rationalisation au sein de l'office.

4. Entretien des routes nationales

Lorsqu'on a commencé à construire les routes nationales, au début des années soixantes, on ne s'est guère préoccupé de leur entretien. D'ailleurs, on connaissait encore mal le comportement à long terme du béton. On s'inquiétait plutôt de la nécessité de remplacer le revêtement des routes. Toutefois, dans son message du 24 avril 1984, le Conseil fédéral a proposé une révision de la constitution afin que des contributions puissent être accordées aux cantons pour l'exploitation et l'entretien des routes nationales. Alors que l'entretien ordinaire restait dans les limites de ce qui avait été prévu initialement, les signes annonciateurs de dépenses supplémentaires pour le gros entretien se précisaient déjà. Le Conseil fédéral admettait que la couche d'usure des revêtements devrait être refaite tous les sept ans et que certains éléments d'ouvrages d'art devraient être remplacés au bout de vingt à cinquante ans. Il s'attendait, jusqu'à la fin des travaux de construction du réseau des routes nationales, à des dépenses de l'ordre de 170 millions de francs (prix de 1972) pour l'exploitation et le gros entretien. Aujourd'hui, le gros entretien coûte environ 50 millions de francs et le coût total de l'exploitation et de l'entretien (police non comprise) s'élève à quelque 140 millions de francs (prix de 1984).

L'office estime que cette dépense se tient approximativement dans le cadre de ce qui avait été prévu en 1974. Il est vrai que jusqu'à présent, les frais d'entretien n'ont pas encore été totalement séparés des frais de construction, si bien que les dépenses effectives pour l'entretien sont sans doute légèrement plus élevées. Mais surtout, il faut s'attendre à l'avenir à un fort accroissement des travaux de gros entretien. On estime qu'après l'achèvement de l'ensemble du réseau (en l'an 2000), la dépense sera de 500 millions de francs environ, c'est-à-dire dix fois plus élevée qu'aujourd'hui.

Jusqu'ici, l'entretien du réseau routier était l'affaire des cantons. Mais même après la révision, en 1983, des dispositions constitutionnelles relatives aux droits de douane sur les carburants et après l'adoption par le Parlement des actes législatifs d'exécution qui lui sont actuellement soumis, l'office n'exercera que la haute surveillance. Toutefois, l'article 54 de la loi sur les routes nationales dispose aujourd'hui déjà que celles-ci sont soumises à la haute surveillance du Conseil fédéral. Celui-ci prend notamment les mesures qui sont nécessaires pour assurer un entretien judicieux. Il a

délégué cette compétence à l'Office fédéral des routes, à qui il incombe, selon l'ordonnance réglant les tâches des départements, des groupements et des offices, de surveiller l'exécution des travaux et l'entretien des routes.

Cependant, le fait, confirmé par l'expérience, que la surveillance de la Confédération peut mieux s'exercer lorsqu'elle est liée à l'octroi de moyens financiers jouera dans la pratique un rôle important. Jusqu'ici, la Confédération n'a versé des contributions aux frais d'entretien et d'exploitation que dans des cas exceptionnels (p. ex. pour l'exploitation de tunnels de routes nationales, pour le renouvellement du revêtement ainsi que pour l'exploitation et l'entretien ordinaires dans les cantons d'Uri, de Nidwald et du Tessin).

En ce qui concerne l'exploitation et l'entretien, il existe notamment un cahier des charges modèle pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art, qui date de 1979, la directive SIA 160/3 concernant les inspections périodiques des ponts et la recommandation SIA 169 concernant la mise en service, la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art du génie civil.

Depuis bientôt dix ans, les dépenses des cantons pour l'entretien ordinaire sont saisies par un système de décompte d'exploitation uniforme, établi par l'office en collaboration avec les spécialistes des cantons. Ceux-ci n'ont cependant pas l'obligation de présenter ces documents à la Confédération. On sait que les frais d'entretien sont inégaux selon les cantons. Cela est dû d'une part aux différences habituelles entre les cantons dans la façon d'entretenir leurs routes et d'autre part au climat, qui n'est pas le même dans les cantons de plaine et les cantons de montagne. Malgré ces différences, l'office s'efforce de tirer parti des expériences recueillies en matière d'exploitation et d'entretien. On peut relever par exemple la durabilité et la facilité d'entretien, qui sont aujourd'hui, des critères d'appréciation importants et qui ont été introduits dans les règlements de concours. Dans le même ordre d'idées, des réunions des ingénieurs des ponts ont lieu chaque année, où l'on discute des problèmes de la surveillance des travaux et de l'entretien des ouvrages d'art.

5. Conclusion

Pour le moment, les constatations qui ont pu être faites lors de l'inspection ne permettent nullement de déduire des dommages apparus sur des ouvrages relativement anciens que la construction des routes nationales souffre d'erreurs de conception. En regard de l'ensemble des constructions réalisées, les dommages constatés sont relativement peu importants, du moins jusqu'à présent.

Une bonne partie des dommages que l'on constate aujourd'hui sont la conséquence des critiques faites du perfectionnisme dont on faisait preuve au début, ainsi que de la volonté qui s'est manifestée au milieu des années soixante de construire d'une façon plus économique. A cela s'ajoute le fait qu'au début de la construction des routes nationales, les autorités et entreprises de construction suisses n'avaient qu'une expérience limitée des problèmes spécifiques que pose ce genre de construction. Absorbés par les exigences inhérentes à la réalisation de ce réseau routier, ils ont négligé la question d'entretien. En outre, la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons voulant que l'entretien soit de la compétence exclusive des cantons, les autorités fédérales ne se sont guère occupées des questions d'entretien. On considérait généralement que les constructions en béton ne nécessitaient que peu d'entretien.

Cependant, il ressort de ce qui précède que l'office a depuis lors pris une série de mesures montrant bien que l'on tire régulièrement la leçon des dommages constatés. Certes, il ne saurait appartenir au parlement, en tant qu'autorité exerçant la haute surveillance, d'apprécier en détail ces mesures techniques. Mais on a l'impression que l'office et les cantons s'efforcent d'adapter la qualité des constructions à l'état de la science et de la technique.

Une exigence, dont on n'a apparemment pas encore tenu suffisamment compte jusqu'ici, mérite d'être relevée spécialement: une surveillance des travaux et une réception de

l'ouvrage minutieuse sont les plus sûrs garants d'une bonne qualité des constructions. C'est précisément parce que la Confédération participera à l'avenir aux frais d'exploitation et d'entretien que l'office compétent devrait poser pour cela des exigences plus strictes. Pour effectuer celle-ci, on devrait utiliser les moyens techniques disponibles (p. ex. le profomètre pour déterminer l'épaisseur du béton qui recouvre l'armature) et recourir à des spécialistes qualifiés (éventuellement aussi à des spécialistes qui n'ont pas participé à la construction de l'ouvrage ou à l'établissement du projet). Il faudra bien peser le pour et le contre avant de prendre une décision sur la prolongation des délais de garantie et de prescription dans les contrats d'entreprise concernant les constructions de routes nationales:

Selon l'article 371 du code des obligations, l'action en responsabilité en raison des défauts d'une construction immobilière se prescrit par cinq ans. Cette réglementation a été reprise par la norme SIA 118, mais n'a pas un caractère contraignant (l'art. 129 CO ne s'applique pas aux contrats de vente et d'entreprise). L'article 172 de la norme SIA 118 fixe à deux ans, sauf convention contraire dans le contrat d'entreprise, le délai de garantie pendant lequel une action en raison des défauts peut être intentée. Le maître de l'ouvrage peut exercer une action en raison des défauts cachés même plus tard, à condition qu'il le fasse dès qu'il en a eu connaissance et que le délai de prescription ne soit pas échu. S'il s'agit de défauts que l'entrepreneur a intentionnellement dissimulés, l'action se prescrit par dix ans.

Il convient d'examiner quels sont les avantages et les inconvénients d'une prolongation des délais de garantie et de prescription. Prolonger le délai de prescription veut dire qu'on pourra faire valoir ses droits en justice contre l'entrepreneur ou le responsable des travaux même lorsque les dommages ne sont découverts que plus tard. Prolonger la durée de garantie a au contraire pour effet de différer le moment où le maître de l'ouvrage doit procéder à la réception de l'ouvrage avec tout le soin voulu. En règle générale, celui qui exécute les travaux doit fournir pour cette durée une garantie bancaire (d'un montant maximum de 1 million de francs) pour couvrir les frais de suppression des défauts. C'est surtout la prolongation du délai de prescription (il passerait de cinq à dix ans) qui est au centre des discussions. Cette mesure aurait pour avantage de décharger le cas échéant la Confédération et les cantons des frais de réparation et de remplacement d'éléments de l'ouvrage. En outre, la prolongation du délai pendant lequel l'entrepreneur reste responsable peut avoir un effet favorable sur la qualité des prestations. L'inconvénient, c'est que l'entrepreneur cherchera à se couvrir dans toute la mesure du possible. Cela entraînera d'une part un renchérissement de la construction et d'autre part une augmentation de la marge calculée pour les risques. En outre, l'expérience montre qu'après plus de trois à cinq ans, il devient très difficile de déterminer avec certitude le responsable d'un dommage subi par l'ouvrage. Le cas échéant, il devient presque impossible de reconstituer fidèlement les faits; les phénomènes d'usure se confondent avec d'éventuels défauts de construction, si bien qu'il n'est plus possible de mettre les dommages à la charge de l'entreprise. L'office estime que les dommages survenus jusqu'ici ne constituent pas des cas exceptionnels, qui pourraient justifier l'acceptation de prix de construction nettement plus élevés dans les cas normaux. A son avis, la leçon à tirer de ces dommages devrait plutôt conduire à renforcer la surveillance des chantiers et à contrôler à intervalles réguliers les ouvrages exploités. De plus, dit l'office, même après que le délai de prescription a expiré, on réussit parfois à persuader les entreprises qu'eu égard à leur réputation et compte tenu des commandes qui peuvent suivre, elles ont avantage à éliminer à leurs propres frais des défauts qui leur sont manifestement imputables. Aux yeux de la section, le fait qu'en cas de prolongation des délais de prescription, la hausse des prix qui en résulte est en règle générale accompagnée d'une amélioration de la qualité et, par conséquent, d'une prolongation de la durée de vie de l'ouvrage, parle en faveur de cette solution. Le

lancement de cette idée par la Commission de gestion est propre à provoquer dans les milieux professionnels une discussion, de laquelle pourraient le cas échéant jaillir des solutions auxquelles on ne pense pas encore aujourd'hui. Comme argument s'opposant à une telle prolongation, on peut invoquer les difficultés que les pouvoirs publics rencontreraient, le cas échéant, à faire valoir leurs droits. Il n'est guère possible de chiffrer l'avantage qu'on retirerait de la plus-value payée pour une prolongation du délai de prescription. On manque pour cela d'exemples convaincants où la prescription a empêché que l'élimination d'un défaut puisse se faire aux frais de l'entrepreneur responsable. Dans ces conditions, la majorité de la section ne saurait opter clairement pour une prolongation générale, à huit ou dix ans, des délais de prescription. Une minorité de la section est favorable à un délai de prescription de huit ans pour les défauts de construction. Elle fait à l'intention de la commission une proposition de minorité qui va dans ce sens.

6. Recommandations

La commission soumet au Conseil fédéral les recommandations suivantes:

6.1 Une principe doit être respecté par-dessus tout, dans la construction des routes nationales également: il faut construire selon toutes les règles de l'art; les normes SIA doivent être adaptées à l'évolution de la technique et appliquées dans tous les cas.

6.2 Compte tenu de l'expérience acquise par le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, la Confédération doit mieux veiller à la qualité des ouvrages des routes nationales, en prenant lui-même ou en demandant aux cantons de prendre les mesures suivantes:

- renforcer la surveillance des travaux, tant au niveau de la direction des travaux qu'à celui de la supervision des chantiers;

- faire preuve de davantage de rigueur lors de la réception des ouvrages et dans la surveillance de l'exploitation et de l'entretien;

- traiter, dans le cadre des travaux d'entretien, le béton des ouvrages déjà réalisés, et

- faire des recherches plus systématiques dans le domaine de la construction des routes, par exemple en étudiant de nouvelles méthodes de construction, en développant un béton qui résiste mieux au gel et au sel de dégel ainsi qu'en mettant au point des méthodes de contrôle recourant à un procédé non destructif.

6.3 La Confédération devrait user de la position qu'elle occupe en tant que donneur d'ouvrage le plus important de Suisse dans le domaine de la construction pour faire dépendre sa participation aux frais de construction des routes nationales de certaines conditions, qui devraient figurer dans les contrats conclus entre les cantons et les entreprises qui construisent les ouvrages. Il faudrait notamment

- rédiger les contrats signés avec tous ceux qui participent à la construction d'un ouvrage de façon telle que les responsabilités soient définies, si possible, d'une manière qui ne présente aucune lacune, de telle sorte que la responsabilité de chaque constructeur puisse le cas échéant être établie aussi clairement que possible; à ce propos, il convient d'examiner avec un soin particulier les contrats d'entreprise générale, où ne figure pas obligatoirement le détail des décisions préliminaires et directives des autorités administratives;

- examiner si les normes SIA applicables en la matière contiennent des dispositions qu'il conviendrait, dans l'intérêt des cantons et de la Confédération, d'adapter par contrat aux exigences de la construction des routes nationales dans des cas d'espèce et de rendre plus strictes au besoin.

- par exemple, régler dans chaque cas par contrat les questions de responsabilité, supprimer les limitations de la responsabilité à un montant déterminé et – d'une manière générale ou dans des cas d'espèce – prolonger d'une façon

appropriée les délais de prescription en matière de responsabilité pour défauts de construction.

Le Conseil fédéral est prié de présenter à la Commission de gestion d'ici à la fin 1985, un rapport sur les suites qu'il entend donner aux présentes recommandations.

M. Cotti Gianfranco, rapporteur: La section concernée de la commission vous propose de limiter le débat au problème relatif à l'inspection des dommages constatés sur les autoroutes. Je demande au président si quelqu'un désire s'exprimer au sujet du rapport de gestion du Conseil fédéral.

Präsident: Zum Geschäftsbericht liegen keine Wortmeldungen vor. Wir behandeln den Bericht zum Nationalstrassenbau.

M. Cotti Gianfranco, rapporteur: Le rapport concernant l'inspection relative aux dommages constatés sur les réseaux des routes nationales a été présenté à la presse et publié. Vous savez donc, qu'environ trois quarts de la totalité des routes nationales sont ouvertes au trafic, c'est-à-dire 1400 kilomètres. A la fin de l'année 1984, l'investissement total s'élevait à 23 milliards de francs, et la part de la Confédération représentait 20 milliards.

La question de la qualité de la construction de nos routes nationales a été soulevée après que les dommages du viaduc d'Elmenrûti eurent fait l'objet de grands titres dans la presse. En effet, jusqu'à présent, on a constaté des dégâts au ponts d'Elmenrûti et de la Teufelsschlucht (au sud de Belchentunnel), au tunnel de Seelisberg et à celui du St-Gothard.

Une première constatation s'impose. Les œuvres où l'on a observé des dommages ne représentent qu'un petit pourcentage de celles qui ont été achevées jusqu'à présent. (Si l'on se réfère aux ponts, seulement 1 pour cent.)

Quelles sont les causes des dommages? Comme tous les ouvrages, les routes nationales sont soumises à un processus de vieillissement. Ces phénomènes d'usure se constatent particulièrement pour le revêtement et les équipements annexes, ainsi que pour les ouvrages d'art, à savoir les ponts et les tunnels. Les dégâts à proprement parler sont dus essentiellement à des défauts dans la réalisation ou la conception de l'ouvrage, à une forte augmentation du trafic qui était difficilement prévisible, à l'utilisation accrue du sel de dégel et à des influences climatiques.

Les exigences relatives à la construction ont évolué. On a pu constater, dès le début de la construction des routes nationales, grâce à un effort de tous les participants aux travaux et malgré un manque d'expérience, que l'on arrivait à construire des ouvrages de bonne qualité. Mais les travaux progressaient trop lentement et à des coûts considérés comme trop élevés. A la suite de critiques exprimées au cours des années 1964 à 1965 – la presse et le Parlement ont critiqué le perfectionnisme excessif et le coût – on opta pour des constructions plus élégantes, plus légères et meilleur marché. La plupart des dommages relevés aujourd'hui concernent des ouvrages datant de cette époque. La période de construction bon marché a duré environ cinq ans. Depuis, les exigences en matière de qualité se sont à nouveau fortement accrues. Lorsque l'on a commencé à construire les routes nationales, au début des années soixante, on ne s'est guère préoccupé de leur entretien. On s'est rendu compte ultérieurement que tous les ouvrages doivent être entretenus et que les gros frais visant à leur conservation subiraient un fort accroissement. On pense qu'en l'an 2000 ces derniers représenteront une somme d'environ 500 millions, c'est-à-dire dix fois supérieure au montant actuel. Néanmoins, elle paraît supportable étant donné qu'à ce moment-là la construction des routes nationales sera terminée et que, grâce à la nouvelle loi réglant l'utilisation des droits sur les carburants, la Confédération sera tenue d'octroyer aux cantons les moyens nécessaires à l'entretien et à l'exploitation.

Depuis des années, l'Office des routes a pris une série de mesures montrant que la leçon des expériences passées a

été tirée. On peut affirmer, sans entrer dans les détails, que l'office et les cantons s'efforcent d'adapter la construction aux progrès accomplis par la science et la technique. On tente notamment d'améliorer la surveillance des travaux et d'apporter une finition minutieuse aux ouvrages.

Votre commission s'est en outre demandée si la prolongation du délai de prescription pourrait assurer une meilleure exécution de l'œuvre. Or, on sait qu'une telle pratique entraînerait une hausse des prix due au fait que l'entrepreneur, pour couvrir des risques techniques, adopterait des mesures supplémentaires, voire exagérées ou inutiles. D'ailleurs – il faut également le dire – la Confédération n'a jamais perdu un centime en raison de la prescription. Il était donc difficile à la commission de trancher définitivement à ce propos. Nous nous limitons à soulever le problème en demandant au Conseil fédéral un rapport d'ici la fin de l'année. En tout cas, la commission n'aurait pas la possibilité de déterminer de façon opportune la durée du délai à proposer et les œuvres auxquelles la prolongation du délai devrait s'appliquer.

Pour terminer, je résume les recommandations adressées au Conseil fédéral.

Nous souhaitons un respect de toutes les règles de l'art et l'adaptation des normes de la SIA à l'évolution technique, une meilleure surveillance de la qualité des ouvrages et des routes par les mesures suivantes:

1. Renforcer la surveillance des travaux, tant au niveau de la direction qu'à celui de la supervision des chantiers;
2. Faire preuve de davantage de rigueur lors de la réception de l'ouvrage et dans la surveillance de l'exploitation et de l'entretien;
3. Traiter le béton des ouvrages déjà réalisés dans le cadre des travaux d'entretien (Contrairement à ce que l'on croyait, le béton ne se comporte pas comme une pierre, il n'est pas éternel, il doit être soigné);
4. Faire des recherches plus approfondies que jusqu'à présent dans le domaine de la construction des routes.

En tant que donneur d'ouvrage très important en Suisse, la Confédération devrait obtenir certaines conditions, notamment les suivantes:

1. Mieux définir la responsabilité des donneurs d'ouvrages lors de la conclusion des contrats et possibilité d'adapter les normes SIA aux exigences de la construction des routes nationales.
2. Supprimer les limitations de la responsabilité financière de l'entrepreneur ou encore, par exemple, le délai de prescription en matière de responsabilité pour défauts de construction.

Präsident: Zu diesem Bericht liegen keine weiteren Wortmeldungen vor.

Es sind nun aber noch zwei Wortmeldungen zum Geschäftsbericht des Departements eingegangen.

Hubacher: Ich habe zwei Fragen im Zusammenhang mit dem Departement. Einmal – ich glaube zum drittenmal – die Frage: Wie steht es mit der Kommission für die Sicherheit von Atomanlagen? Im Bericht der GPK 1980 ist ausgeführt worden, dass die einseitige Zusammensetzung dieser Kommission, nämlich nur Befürworter von Atomkraftwerken, in dem Sinne abgeändert werden soll, dass auch der andere Standpunkt in diese Kommission einbezogen wird. Bisher ist es einfach nie gelungen, einen Gegner zu finden, der Zeit und Lust hat – das ist die offizielle Version –, in dieser Kommission Einsitz zu nehmen.

Meine Frage an Herrn Bundesrat Schlumpf: Ist es seit dem letzten Jahr – ich habe damals schon die Frage zum zweiten oder dritten Mal gestellt – endlich gelungen, diese Kommission mindestens mit einer Persönlichkeit zu ergänzen, die nicht auf der offiziellen Energielinie marschiert, oder sind die Anforderungen derart gross, dass es unmöglich ist, dem Bericht der GPK Folge leisten zu können?

Die zweite Bemerkung betrifft die RVO, die Rundfunkversuchsordnung und die Vorarbeiten zum Radio- und Fernsehgesetz (Seite 305 im Geschäftsbericht).

Wenn ich die RVO richtig interpretiere, dann sind in diesem Lande Lokalradioversuche mit Werbung gestattet, und es sind gestattet Lokalfernsehversuche ohne Werbung, das heisst, privates Fernsehen ist faktisch nicht möglich, weil es ohne Werbung nicht finanzierbar ist. Die reale Situation ist aber die, dass beispielsweise in Zürich heute 19 Fernsehprogramme empfangen werden können, viele von öffentlich-rechtlichen Anstalten, aber auch ausländische Privatfernsehprogramme: Liechtenstein, Luxemburg, Bertelsmann-Verlag, amerikanisch finanziertes Privatfernsehen usw. Das heisst: Wir haben im eigenen Lande kein schweizerisches Privatfernsehen, aber das ausländische; und das ausländische Fernsehen kann 50 Minuten Werbung betreiben, das eigene, die SRG, nur 20 Minuten. Das bedeutet doch, dass uns die Technik davonläuft, die Politik nicht mehr gestaltet, die Realität anders aussieht, als wir sie noch in Verordnungen, Entwürfen und in den Gesetzen haben.

Meine Frage an Herrn Bundesrat Schlumpf: Besteht überhaupt noch Zeit, im ordentlichen – ich meine zeitlich – Verfahren, dieses Gesetz, gestützt auf Verfassungsartikel Radio- und Fernsehgesetz, zu erlassen, so dass wir überhaupt noch eine Chance haben, als politisch zuständige Behörde Einfluss zu nehmen? Oder ist die faktische Situation nicht so, dass das, was verboten ist für Schweizer, für ausländisches Privatfernsehen Realität bleibt? Das ist für mich eine unheimlich unkomfortable Situation. Meine Frage also: Wie ist das Tempo, damit die Technik uns als Legislative nicht total überfährt?

Frau Fetz: Ich möchte noch ein paar grundsätzliche Bemerkungen zum Abschnitt «Nukleare Entsorgung» im Geschäftsbericht machen.

Sie kennen sicher alle das NAGRA-Männchen, jenes freundliche Wesen, das uns aus allen NAGRA-Publikationen entgegenlächelt. Schaut man es etwas genauer an, fallen einem sofort zwei Fragen ein:

1. Warum lächelt das Männchen so zufrieden?
 2. Warum schaut es eigentlich nicht dorthin, wo es bohrt?
- Die Antwort ist einfach: Der lächelnde, vertrauenserweckende Optimismus gründet auf dem Wissen des Männchens, auf jeden Fall fündig zu werden, ganz unabhängig vom Bohrort. Der Schatz, der gehoben werden soll, heisst «Projekt Gewähr». Dass er in der Schweiz vergraben liegt und nur auf seine Entdeckung durch die NAGRA wartet, steht schon seit Jahren, genau seit 1979, fest. Damals ging es um die Beruhigung einer hellhörig gewordenen Bevölkerung, welche im Vorfeld der ersten Atominitiative folgendes wissen wollte:

Wohin geht eigentlich der ganze Atommüll, was passiert, wenn einmal der bequeme Export auf den Meeresboden gestoppt wird? Was passiert, wenn die Wiederaufbereitungsanlagen in Frankreich und Grossbritannien gemäss vertraglichem Recht uns den radioaktiven Müll wieder zurücksenden?

Wohlklingende Versprechungen waren gefragt, um das Stimmvolk in die richtigen Bahnen zu lenken. Sollte das Abfallproblem bis 1985 nicht gelöst sein, würden die AKWs abgeschaltet, wurde damals in Aussicht gestellt. So wurde das «Projekt Gewähr» geboren, eine unselige Mischung aus Stimmungsmache gegen die Atominitiative und blindem Technologieglauben.

Heute, wo das Kind bald sieben Jahre alt ist, muss man leider sagen, es ist auf der ganzen Linie missraten. Der ganze Zeitplan hat sich um mindestens 15 Jahre verzögert. Die Verschiebung des Bundesratsentscheids über das «Projekt Gewähr», bis anhin stets vehement ausgeschlossen, ist nun doch Tatsache geworden. Uns bleibt eigentlich nur die Überlegung oder die Vermutung, dass damals die Versprechungen eben gemacht wurden, um die Stimmbürger und Stimmbürgerinnen zu täuschen.

Der politische Schaden in vielen Landesteilen ist unabseh-

bar, dort, wo die Gemeinden sich gegen die Bohrungen, gegen die Ablagerungen wehren. Wie kann von einer betroffenen Region erwartet werden, dass sie Vertrauen in die wissenschaftliche Seriosität der NAGRA hat? Zu gut kennt man den ungeheuren Zeitdruck, der auf ihr lastet, zu durchsichtig sind die Interessenlagen ihrer Auftraggeber. Das Misstrauen richtet sich damit automatisch auch gegen den Bund als Genossenschafter der NAGRA. Der Widerstand erweist sich in vielen Talschaften als genau so geschlossen wie in Kaiseraugst. Wie soll die Bevölkerung dort zur Raison gebracht werden? Etwa mit Gewalt? Kann es sich die Schweiz leisten, aus dem «Projekt Gewähr» ein «Projekt Gewähr» werden zu lassen?

Seit 1979 haben verschiedene Experten darauf hingewiesen, dass das NAGRA-Programm technisch nicht durchführbar ist. Ich verweise hier nur auf die Aussage von Professor Fritz Allemann, Ordinarius für Geologie an der Universität Bern. Andere Experten haben unterdessen mehrfach diese Aussagen bestätigt. Parallel zur Gewissheit, dass das «Projekt Gewähr» gescheitert ist, wächst weiterhin der Abfallberg. Der Abfall hat längst mit dem Hauptprodukt die Rolle getauscht. Ein AKW ist heute eine Fabrik, die erstens hochaktiven, zweitens mittel- bis schwachaktiven Abfall produziert und, man muss schon fast sagen, als Nebenprodukt, elektrischen Strom erzeugt. Die Abfälle werden uns teuer zu stehen kommen. Der Strom ist dank Leibstadt bereits heute teuer.

Angesichts dieser gigantischen Probleme haben mich die paar dürren Zeilen im Geschäftsbericht zur nuklearen Entsorgung schlicht und einfach entsetzt. Hier wird so getan, als ob alles in Butter wäre. Kein Wort zu den technischen Problemen, kein Wort zum aktiven Widerstand der Bevölkerung. Damit aber, Herr Schlumpf, wird nur noch mehr Vertrauensschwund in der Öffentlichkeit provoziert nach dem Motto: «Egal, wie wissenschaftlich unsicher das «Projekt Gewähr» ist, es wird auf jeden Fall politisch durchgeboxt.»

Müller-Meilen: Die Nachwirkungen der furchtbaren Ereignisse in Brüssel vor dem Fussball-Europacupfinal halten in einem Teil der Presse, in der politischen Diskussion, an. Auch wenn eine Kommerzialisierung nicht nur des Sports, sondern auch der Fernsehkritik dabei unübersehbar ist, so hat die gravierende Panne am Deutschschweizer Fernsehen doch einige Fragen grundsätzlicher Art aufgeworfen, die die Struktur der Schweizerischen Radio- und Fernsehgesellschaft und damit auch den Bundesrat als konzessionserteilende Behörde betreffen.

Gemäss Artikel 11 der Konzession sind ja die Verantwortlichkeiten für den Bundesrat wie folgt geregelt: «Mit der allgemeinen Leitung des Programmdienstes ist der Generaldirektor der SRG beauftragt. Er wacht über die Zulässigkeit der Darbietungen.»

Die Frage, die sich heute als erste stellt, ist: Kann und will der Generaldirektor diese Verantwortung überhaupt wahrnehmen? Dass Generaldirektor Schürmann an jenem Fussballabend überhaupt nicht dazu kam, ins Studio Leutschenbach des Fernsehens zu telefonieren und schliesslich die Zürcher Polizei als Kommunikationsorgan benutzen musste, scheint mir bezeichnend, ja geradezu symbolträchtig zu sein. Wäre dieses Aufsichtsrecht, ja diese Aufsichtspflicht häufig ausgeübt worden, so hätte zweifellos ein Verbindungskanal bestanden, der auch bei überlasteten Telefonleitungen hätte funktionieren können. Dieser krasse Fall bestätigt aber im Grunde nur die bisherigen Eindrücke, dass sich der Generaldirektor mehr mit Vorwärtsstrategie als mit dem Programm der Radio- und Fernsehgesellschaft DRS beschäftigt hat. Auch seine Reaktion dürfte kaum geeignet sein, seine Autorität gegenüber den Fernsehschaffenden zu stärken. Sie erinnert allzu sehr an jene Vierbeiner, die die Artgenossen mit lautem, scharfem Belen begrüssen, beim Zurückbellern aber rasch den Schwanz einziehen.

Folgende Fragen stellen sich deshalb in diesem Zusammenhang: Ist die mangelnde Ausübung der Programmverantwortung eine Frage der Person oder sind die Kompetenzen

des Generaldirektors etwa gegenüber der Radio- und Fernsehgesellschaft DRS so eingengt, dass die Verantwortung gar nicht im wünschbaren Ausmass wahrgenommen werden kann? – Stehen zwischen dem Generaldirektor und den die Sendungen Produzierenden so viele Instanzen, dass ein wirkungsvolles Handeln nicht mehr möglich ist? Sollten nicht anstelle einer zusätzlichen Organisationsstufe mit einem neuen Chefredaktor ein kürzerer Instanzenzug geschaffen und die Verantwortlichkeiten deutlicher festgelegt werden, indem zum Beispiel für jeden Sendeabend ein Gesamtverantwortlicher, ein Dienstchef, bezeichnet wird, der durchaus aus den Redaktoren oder Abteilungsleitern hervorgehen könnte? Der Eindruck, dass bei Radio und Fernsehen DRS zu viele und damit niemand verantwortlich ist, ist nicht von der Hand zu weisen.

Damit komme ich zum zweiten Teil der öffentlichen Kritik. Nicht nur die Abwicklung des Programms an jenem Fussballabend hat verbreitete Kritik hervorgerufen, fast noch mehr die Reaktionen der Fernsehverantwortlichen auf diese Kritik, die man nur als überempfindlich bezeichnen kann. Später ist der Krawall – das muss auch festgestellt werden – in einigen guten Sendungen analysiert und beurteilt worden. Die ersten Reaktionen haben aber den Eindruck bestätigt, den ich auch schon bei anderen Kontakten hatte. Für einen Teil der Fernsehmitarbeiter im Studio Leutschenbach besteht die Gefahr, nicht mehr genügend Kontakte und Informationsaustausche mit der Aussenwelt zu haben, sich gewissermassen in einem Elfenbeinturm abzuschliessen, sich vorwiegend in einem Kreis von Berufskollegen und Gleichgesinnten zu bewegen.

Zusammen mit einem missionarischen Eifer und der Breitenwirkung, die das Fernsehen ausübt, führt das bei einigen Mitarbeitern dazu, dass man sich auch mit berechtigter Kritik nicht mehr ernsthaft auseinandersetzt, sondern eine Haltung der Selbstgerechtigkeit einnimmt.

Eine zweite Gefahr besteht offensichtlich in einer zunehmenden Bürokratisierung des Betriebs, die das, was man in der Privatindustrie «Geschäftsinteresse» nennen würde, erheblich vermindert. Dass bei Vorgängen, wie sie in Brüssel stattfanden und geahnt werden konnten, der Abteilungsleiter auf den Platz gehört, sollte absolut selbstverständlich sein. Den journalistischen Impetus und die journalistische Verantwortung wieder auf Vordermann zu bringen, scheint mir in gewissen Sparten vordringlich zu sein.

Sogar der Vorstand DRS hat in seiner Stellungnahme – eine etwas schüchterne – Kritik an der ungenügenden Kommunikation zwischen den verschiedenen sendeverantwortlichen Redaktionen und am unglücklichen Versuch einer Rechtfertigung – so schrieb er – in der folgenden medienkritischen Sendung geübt. Aber er hat am Schluss doch das «volle Vertrauen» ausgesprochen, was die Kritik relativiert hat. Da die «rosa Eminenz» der Radio- und Fernsehgesellschaft DRS ja auch unter uns ist, wird Herr Leuenberger dazu vielleicht noch Stellung nehmen. Die Frage aber, die sich dem Bundesrat als Konzessionsbehörde aus diesem Fall stellen sollte, lautet: Wie steht es mit den Verantwortlichkeiten von Generaldirektor und Radio- und Fernsehgesellschaft DRS? Inwiefern ist diese Radio- und Fernsehgesellschaft DRS der Konzessionsbehörde ebenfalls verantwortlich, dass der Bildungs- und der Informationsauftrag des Fernsehens erfüllt wird? Auf welche Weise wird diese Verantwortung gegenüber dem Bundesrat wahrgenommen?

Weder-Basel: Ich rede, wie Frau Fetz, zum radioaktiven Müll und hätte ein paar Fragen an Herrn Bundesrat Schlumpf. Wir haben alle festgestellt, dass die Müllversenkung ins Meer verunmöglicht worden ist. Wir wissen aber auch, dass das Salzbergwerk Asse II keinen weiteren Müll entgegennimmt und geschlossen wurde. Man geht ja jetzt sogar so weit, dass man diesen Müll wieder herausholt. Im weiteren wissen wir, dass wir ab 1990 den hochradioaktiven Müll aus La Hague in Frankreich zurücknehmen müssen. Nun stellt sich doch die Frage, wohin gehen wir mit diesem Müll ab 1990? Wir haben heute überhaupt noch keine Ahnung, wohin damit. Wir wissen so genau, wie das Frau Fetz darge-

legt hat, dass die Arbeit der NAGRA sehr in Frage gestellt wird, ja, dass schon heute die AGNEB, eine vom Bundesrat eingesetzte Kommission, diese Arbeit sehr in Frage stellt. Ich meine daher, es wäre allerhöchste Zeit, der Bundesrat würde Hand bieten dazu, dass innerhalb der NAGRA und der AGNEB und der KSA neutrale Experten und Mitarbeiter mitarbeiten könnten, wie das auch Herr Hubacher verlangte. Im weiteren kommen wir auch um einen anderen Blickwinkel nicht herum: Wir wissen genau, dass ein A-Werk eine produktive Lebensdauer von 30 bis 40 Jahren hat. Was dann mit dem radioaktiven Inventar, oder man darf das auch Schrott nennen, zu geschehen hat, weiss heute überhaupt noch niemand. Wir wissen nur eines: Dass es Milliardenbeträge brauchen wird, um diesen Schrott so zu versorgen, dass die nächsten 10 000 bis 20 000 Jahre niemand mehr damit in Berührung kommt. Ich meine, es wäre allerhöchste Zeit, wenn auch dieser Rat hier sich dieses Problems annehmen würde.

Sodann kommt etwas anderes dazu. Hierüber wird auch immer in sieben Sprachen geschwiegen. Das ist die Bedrohung der Schweiz aus militärischer Sicht. Offiziere aus dem NATO-Hauptquartier in Brüssel haben schon verschiedene Male darauf hingewiesen, dass es, wenn Europa mit Atomreaktoren und Wiederaufbereitungsanlagen und A-Müll-Lagerstätten überzogen sein wird, unmöglich sein wird, dieses Land zu verteidigen. Ich zitiere wörtlich, was die NATO-Offiziere dazu gesagt haben, es stammt übrigens aus dem Manuskript von Herrn Dieter von Ehrenstein, Professor für Experimentalphysik: «Jeder Angriff auf deutsche Atomkraftwerke, und erfolge er auch nur mit einfachen konventionellen Lenkraketen, hätte die Wirkung eines verheerenden Atomschlages.» Ich meine, es wäre allerhöchste Zeit, wir würden uns auch mit solchen Problemen auseinandersetzen.

Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 11 Uhr

La séance est levée à 11 h

Geschäftsbericht des Bundesrates, des Bundesgerichts und des Eidgenössischen Versicherungsgerichts 1984

Gestion du Conseil fédéral, du Tribunal fédéral et du Tribunal fédéral des assurances 1984

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.021
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.06.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	998-1004
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 449

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.