

88.873

Interpellation Longet**Bekämpfung des Fluglärms.
Internationale Normen****Lutte contre le bruit des avions.
Normes internationales***Wortlaut der Interpellation vom 15. Dezember 1988*

Unser Land ist nicht nur in der Herstellung und Beschaffung von Flugzeugen vom Ausland abhängig, es ist auch – und zwar in nicht unerheblichem Masse – den Einflüssen der auf seinen Flugplätzen startenden und landenden Flugzeugen, die im Ausland immatrikuliert sind, ausgesetzt.

Ist der Bundesrat angesichts dieser Tatsachen bereit:

1. den internationalen Normen zur Lärmtypenprüfung von Flugzeugen und anderen Luftfahrzeugen (Helikopter) mit einer Aussenpolitik zum Durchbruch zu verhelfen, die schädlichen und störenden Umwelteinflüssen im Sinne von Artikel 1 Absatz 1 und Artikel 11 des Umweltschutzgesetzes frühzeitig vorbeugt?

2. in den bilateralen Verkehrsabkommen, die die regulären Fluglinien betreffen, zu verlangen, dass diese Linien nur mit Flugzeugen bedient werden, die den Vorschriften nach Anhang 16 Kapitel 3 IZO genügen, sofern diese Forderungen dem andern Vertragsstaat gegenüber angemessen sind?

3. die internationalen Verpflichtungen aufzulisten und zu präzisieren, die die Souveränität unseres Staates beschränken, durch seine eigene Gesetzgebung zu verlangen, dass ausländische Privat- und Charterflugzeuge den gleichen Normen wie die schweizerischen genügen müssen? Lässt sich eine Politik der attraktiven Landegebühren noch verfolgen, wenn die Unterschiede zwischen ausländischen und schweizerischen Normen beträchtlich sind?

Sollten solche Anreize nicht dazu verwendet werden, den Einsatz von Material zu fördern, dessen Eigenschaften in weit grösserem Masse umweltverträglich sind als die Grenzwerte der verbindlichen Richtlinien?

Texte de l'interpellation du 15 décembre 1988

Considérant que notre pays est tributaire de l'étranger aussi bien pour la production et l'acquisition des avions que, assez largement dans les faits, pour l'utilisation de nos aéroports par les avions immatriculés dans les pays tiers, le Conseil fédéral est-il disposé:

1. à faire progresser les normes internationales de certification acoustique des avions et autres aéronefs (hélicoptères) par une politique étrangère de prévention précoce des atteintes nuisibles ou incommodes pour l'environnement, au sens de l'article 1 alinéa 1er et de l'article 11 de la loi sur la protection de l'environnement?

2. à faire intervenir dans les accords bilatéraux de trafic touchant les lignes régulières, l'exigence d'une exploitation par des avions certifiés selon le chapitre 3 de l'Annexe 16 OACI, lorsque ceci est équitablement exigible de l'Etat étranger partenaire;

3. à recenser et préciser quels engagements internationaux limiteraient la souveraineté de notre Etat à exiger par sa législation interne que les avions privés et les «charters» étrangers réunissent des conditions analogues à celles des avions suisses pour l'utilisation des aérodromes en Suisse? Une politique incitative de taxes d'atterrissage est-elle encore envisageable lorsque les différences entre normes étrangères et normes suisses sont considérables?

Les systèmes d'incitation ne doivent-ils pas être réservés à promouvoir l'usage de matériel dont les caractéristiques sont nettement plus favorables à l'environnement que les données maximales fixées par les normes à contenus impératifs?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Basler, Bäumlin Ursula, Biel, Caccia, Carobbio, Danuser, Darbellay, Dormann, Ducret, Engler, Fankhauser, Fierz, Grendelmeier, Jaeger, Ledergerber, Leuenberger Moritz, Loretan, Mauch Ursula, Meier-Glatfelden, Nabholz, Nebiker, Nussbaumer, Oester, Petitpierre, Rebeaud, Ruffy, Salvioni, Segond, Seiler Rolf, Spielmann, Theubet, Wiederkehr, Ziegler (33)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'industrie aéronautique propose pratiquement un cas d'école des rapports entre l'écologie et l'économie: les progrès de la technologie des réacteurs, le nombre limité des avions de ligne dans le monde (environ 8000 pour les compagnies IATA) permettent d'appliquer le principe de la prévention qui est à la base de la LPE dans des conditions économiquement supportables. Le problème réside dans la volonté politique.

Celle de la Suisse doit se manifester sur le plan mondial dans le cadre de l'OACI, sur le plan régional européen en s'approchant de la CEE (la Conférence européenne de l'aviation civile [CEAC] étant plus vaste et plus molle) et sur le plan du droit interne, national. Il est question ici de notre action dans les relations multilatérales et bilatérales.

a. Dans le cadre de l'OACI

La prochaine conférence de l'OACI en automne 1989 devrait être l'occasion pour la Suisse d'affirmer une politique résolue de progrès, concertée avec la Commission des communautés économiques européennes (CEE). Il y sera traité de l'annexe 16 à la convention de Chicago (qui a créé l'OACI), intitulée «Protection de l'environnement». Il convient à notre avis de porter l'effort sur:

– l'élimination du petit solde d'avions dépourvus de tout certificat de bruit et créant un bruit démentiel (0,5 pour cent du trafic de nos aéroports);

– la fixation la plus proche possible de dates d'élimination des avions certes conformes au chapitre 2 de l'annexe mais encore extrêmement bruyants (norme de 1971). Les compagnies suisses n'en ont plus depuis la mise hors service des DC9-32 et 51 de Swissair et des Caravelle de CTA;

– la modification du chapitre 3 de l'annexe (suppression de la différence de traitement entre les biréacteurs et les tri- ou quadriréacteurs);

– l'introduction d'un chapitre 4 à l'annexe prévoyant une réduction de 5 décibels au décollage par rapport au chapitre 3 pour la certification des avions nouveaux dès une date à convenir, par exemple 1992 (de tels avions sont déjà en service: Fokker 100, Airbus 320, B 737 récents, etc.). La CEE paraît tentée de le proposer.

L'extension du trafic aérien ces deux dernières années ne doit pas être un prétexte au refus d'incorporer dans les textes conventionnels ou légaux ce qui résulte des progrès technologiques disponibles. Dans le cas contraire, ce serait le principe de base de notre législation sur l'environnement, celui de la prévention, qui serait condamné, par étouffement et submersion, pour ne pas dire subversion.

C'est dire aussi que l'OFPE doit être associé à la préparation et à la tenue de cette conférence.

b. Les accords bilatéraux de trafic

Ils sont dénonçables d'année en année et ne touchent pas, en fait, les qualités acoustiques des avions des compagnies désignées par les deux Etats contractants pour exploiter les lignes convenues. Une nouvelle pratique dans les négociations bilatérales devrait être instaurée en ce sens que les avions des compagnies de lignes désignées par les deux Etats devront être conformes aux normes du chapitre 3 de l'annexe 16. La chasse aux droits de trafic ne peut pas être l'unique critère des négociations, ni en ce qui concerne les pays en voie de développement ni, *a fortiori*, avec les grands pays qui «exportent» leurs avions anciens en les affectant au trafic intra-européen, soulagés d'autant dans leurs propres pays (cf. FAA, «Report to the Congress» avril 1986).

c. Autres aspects

Indépendamment des deux domaines cités ci-dessus, la libéralisation relative du trafic aérien, son accroissement, de même que l'exigence générale de réciprocité entre les Etats,

font que nous serions obligés au Conseil fédéral de nous préciser si les engagements internationaux pourraient faire obstacle à des règles législatives suisses qui exigeraient pour tous les avions sans distinction de nationalité des conditions de bruit et de pollution analogues à celles régissant les avions immatriculés en Suisse. Le cas échéant, les conventions existantes avaient-elles pour objet de fixer également les relations entre les pays sous l'angle de la protection de la santé et de la sauvegarde de l'environnement?

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 22. Februar 1989

Rapport écrit du Conseil fédéral du 22 février 1989

1. L'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), en liaison avec l'Office de l'environnement, des forêts et du paysage, intervient depuis des années, dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), en faveur d'une limitation des émissions de bruit qui corresponde le mieux possible aux normes de la loi sur la protection de l'environnement. De plus, il coordonne ses efforts avec les Etats qui accordent une priorité au moins aussi élevée à la lutte contre le bruit.

2. Lors des négociations bilatérales relatives à de nouveaux accords de trafic aérien, l'OFAC s'efforce d'obtenir, dans la mesure du possible, des assurances au sujet des avions qui seront utilisés. Au demeurant, on peut s'attendre que des Etats qui n'étaient pas encore en mesure d'appliquer les normes de l'OACI les introduisent progressivement.

3. Il n'existe aucune prescription internationale de caractère obligatoire qui empêcherait la Suisse de soumettre les aéronefs étrangers au trafic d'affrètement et les avions privés étrangers aux mêmes dispositions de bruit que celles qui régissent les appareils suisses de ces catégories. Cependant, la Suisse agit dans l'esprit et le sens de la Convention relative à l'aviation civile internationale, lorsqu'elle renonce à prononcer cette égalité de traitement. Comparées aux normes de l'OACI, les prescriptions suisses contiennent des restrictions supplémentaires, surtout pour les avions légers et les hélicoptères. Compte tenu de la faible part au trafic des appareils étrangers de ce genre, l'égalité de traitement n'apporterait pas d'amélioration notable en matière de bruit. La Suisse ne pratique pas une «politique incitative des taxes d'atterrissage». Comparativement à l'étranger, celles-ci sont en moyenne plutôt plus élevées.

Les taxes d'atterrissage définies en fonction du bruit et qui sont perçues sur plusieurs aéroports suisses doivent inciter les exploitants à utiliser des avions moins bruyants. Cela vaut aussi bien pour les aéronefs suisses que pour les appareils étrangers. On relèvera par ailleurs que l'idée d'introduire de telles taxes est de plus en plus suivie à l'étranger.

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

88.878

Interpellation Danuser

Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und Umweltschutzgesetz

Loi sur la protection de l'environnement. Etudes d'impact

Wortlaut der Interpellation vom 15. Dezember 1988

«Der Bericht und die Ergebnisse der UVP können von jedermann eingesehen werden» (Art. 9 Abs. 8 des Umweltschutzgesetzes). Die bisherige Anwendung dieses Gesetzesartikels schaffte Vertrauen bei allen Interessierten, indem sie ihnen Einblick in entscheidende Umweltsachverhalte ermöglichte.

(Dies hat z. B. dazu geführt, dass im Kanton Graubünden im Frühling 1988 in Sachen Kraftwerk Mulin keine Einsprache- und Prozessverfahren nötig wurden, weil man sich von der guten und gründlichen Arbeit der kantonalen Amtsstellen überzeugen konnte.)

In der nächstens in Kraft tretenden Verordnung zur UVP soll nun jedoch nur noch der Bericht zugänglich sein (Art. 15).

1. Wie wird diese Einschränkung begründet?

2. Will das EDI, dass wieder Einsprachen, Beschwerden und dgl. gegen die Kantone geführt werden müssen, weil künftig die Akten, die bisher öffentlich auflagen, erst im Rekursverfahren öffentlich aufgelegt werden (Regierungsrat Caluori, Bündner Zeitung vom 17.11.88)?

3. Sieht der Bundesrat eine Möglichkeit, allenfalls die in Frage stehende Verordnungsbestimmung am 1. Januar 1989 noch nicht in Kraft treten zu lassen, um vorerst die bisherigen positiven Erfahrungen doch noch in Erwägung zu ziehen?

Texte de l'interpellation du 15 décembre 1988

«Chacun peut consulter le rapport et les résultats de l'étude de l'impact sur l'environnement» (art. 9, al. 8 de la loi sur la protection de l'environnement). Jusqu'à présent, l'application de cet article de loi a rassuré toutes les personnes intéressées: il était possible en effet de se renseigner sur les décisions importantes en matière d'environnement. Cela a permis par exemple d'éviter tout procès et toute procédure d'opposition lors de l'affaire du printemps 1988 autour de la centrale électrique de Mulin, située dans le canton des Grisons, car le public avait eu la possibilité de constater que les autorités cantonales avaient mûrement réfléchi à la question.

Selon l'ordonnance sur l'étude de l'impact sur l'environnement, qui entrera bientôt en vigueur, seul le rapport sera désormais accessible au public (art. 15).

1. Comment le Conseil fédéral justifie-t-il une telle restriction?

2. Des oppositions et des plaintes seront à nouveau introduites contre les cantons, puisque les documents, qui jusqu'à présent étaient ouverts au public, ne le seront plus désormais que lors de la procédure de recours. (Conseiller d'Etat Caluori, Bündner Zeitung du 17.11.88). Est-ce là le but recherché par le DFI?

3. Le Conseil fédéral voit-il une possibilité de repousser à une date ultérieure au 1.1.89 l'entrée en vigueur de la disposition en question, afin d'évaluer quelles ont été les expériences positives obtenues sous l'ancienne ordonnance?

Mitunterzeichner – Cosignataire: Maeder (1)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Urheberin verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 13. Februar 1989

Rapport écrit du Conseil fédéral du 13 février 1989

Der Bundesrat hat die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) am 19. Oktober 1988 beschlossen und auf den 1. Januar 1989 in Kraft gesetzt. Gemäss Artikel 15 Absatz 1 UVPV hat die zuständige Behörde im Zusammenhang mit der Prüfungsvorbereitung dafür zu sorgen, dass der UVP-Bericht öffentlich zugänglich ist. Gemäss Artikel 20 Absatz 1 UVPV hat dieselbe Behörde nach Durchführung der Prüfung und Entscheid über die UVP-pflichtige Anlage bekanntzugeben, wo der Bericht sowie der Entscheid, soweit er die Ergebnisse der Prüfung betrifft, eingesehen werden können.

Entgegen der Auffassung der Interpellantin können also nicht nur der Bericht, sondern auch die Ergebnisse der UVP von jedermann eingesehen werden. Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung steht damit mit Artikel 9 Absatz 8 des Umweltschutzgesetzes voll in Einklang. Der Bundesrat sieht deshalb keinen Anlass, auf seinen Entscheid vom 19. Oktober 1988 zurückzukommen.

Interpellation Longet Bekämpfung des Fluglärms. Internationale Normen

Interpellation Longet Lutte contre le bruit des avions. Normes internationales

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.873
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	625-626
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 307

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.