

91.3099

**Motion Longet**  
**Konzept für die Luftfahrt**  
**Navigation aérienne.**  
**Définition d'une conception**

*Wortlaut der Motion vom 21. März 1991*

Der Bundesrat wird aufgefordert, ein schweizerisches Konzept für die Luftfahrt vorzulegen.

Ein solches Konzept soll es erlauben:

1. ein Leitbild der Luftfahrt in unserem Land zu unterbreiten, das die für die verschiedenen Kategorien der Luftfahrt und die Flugplätze erwünschten Entwicklungen und Ziele festlegt;
2. eine Eindämmung und schliesslich eine Reduktion der vom Luftverkehr in der Schweiz erzeugten Umweltbelastung zu erreichen, namentlich in bezug auf:
  - den Energieverbrauch;
  - die Luftverschmutzung (in der Umgebung von Flugplätzen und in grossen Höhen) und den Beitrag zum Treibhauseffekt;
  - die Lärmemissionen.

In diesem Sinne ist ein Gesamtkonzept auszuarbeiten, wie es das Luftreinhalte-Konzept darstellt; eine solche Planung setzt eine genaue Evaluation der verschiedenen in Frage kommenden Belastungsfaktoren voraus.

*Texte de la motion du 21 mars 1991*

Le Conseil fédéral est invité à exposer une conception suisse de la navigation aérienne.

Une telle conception doit permettre:

1. de présenter un plan directeur de la navigation aérienne dans notre pays, définissant les perspectives souhaitables pour les diverses catégories de trafic aérien et de places d'aviation;
2. d'atteindre une stabilisation, puis une réduction, des charges environnementales causées par le trafic aérien en Suisse:
  - consommation d'énergie,
  - pollution de l'air (autour des aérodromes comme en haute altitude) et contribution à l'effet de serre,
  - bruit,

selon un plan d'ensemble semblable au concept de réduction de la pollution de l'air; un tel plan présuppose une évaluation précise des diverses charges concernées.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Ammann, Bär, Bodenmann, Borel, Brügger, Eggenberger Georges, Fankhauser, Gardiol, Grendelmeier, Haering Binder, Herczog, Hubacher, Leutenegger Oberholzer, Maeder, Meier-Glatfelden, Neukomm, Pini, Rebeaud, Rechsteiner, Reimann Fritz, Ruffy, Stocker, Vollmer, Weder-Basel, Züger (25)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Alors qu'il existe des études fournies concernant les transports terrestres, par route comme par rail, les données concernant l'évolution envisagée – souhaitable – ses coûts de tout ordre, etc., dans le domaine de l'aviation civile en Suisse sont fragmentaires et ne permettent aucunement de dégager un bilan et encore moins une volonté politique.

Nous assistons actuellement au développement totalement désordonné des aérodromes régionaux, et les objectifs quant aux perspectives des aérodromes dits nationaux sont complètement laissés à la responsabilité de leurs exploitants.

L'autorité fédérale se limite à accorder des autorisations et des concessions sur des bases techniques; elle reste passive et sans perspectives pour ce qui concerne la place de l'aviation dans notre politique des transports. Il n'y a en particulier aucune intégration de l'aviation dans les politiques de l'énergie, de l'aménagement du territoire et des transports.

C'est ainsi que, s'agissant des aéroports nationaux, aucun concept ne prévoit la moindre coordination avec les réseaux

européens de trains rapides. Quant aux places d'aviation régionales, elles peuvent se développer à côté d'un réseau routier très performant et un réseau ferré particulièrement dense. De l'avis des motionnaires, il est tout à fait inopportun de doubler encore ces réseaux terrestres de relations aériennes régionales.

La réponse du Conseil fédéral à l'interpellation Meier-Glatfelden (89.636), du 28 février 1990, selon laquelle «il ne serait pas indiqué d'établir en Suisse des scénarios relatifs au développement possible du trafic aérien» et qui se limite à «déterminer les besoins d'infrastructure aéronautique dans notre pays» n'est ni convaincante ni acceptable. Le Conseil fédéral admet toutefois l'exigence de limiter le développement du trafic aérien et aussi qu'il serait faux de «stimuler artificiellement la mobilité». Or, pour ce faire, il est indispensable d'avoir des moyens d'évaluation et de planification. Un rapport sur la politique aéronautique suisse était demandé dans l'interpellation Scheidegger (90.799); dans sa réponse du 13 février 1991, le Conseil fédéral refuse cette demande notamment en raison du fait que «l'évolution sur le plan international ne nous permet pas encore d'arrêter notre position». Le Conseil fédéral confirme ainsi son attitude passive, alors que – et c'est le but de la présente motion – la définition d'une politique est désormais urgente.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 28. August 1991**Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 août 1991*

En 1989, nous avons défini comme il suit nos objectifs en matière de politique aéronautique:

En répondant à la majorité des besoins de transports essentiels, le système suisse des transports doit contribuer le plus possible à la qualité de la vie et à une croissance qualitative, sans stimuler artificiellement la mobilité. Cela implique notamment:

- contenir la croissance du trafic dans certaines limites;
- coordonner le développement des modes de transport;
- réduire les impacts négatifs des transports;
- assurer le trafic international, et en particulier le trafic de transit, de manière à protéger l'environnement, à économiser l'énergie et l'espace ainsi qu'à assurer la rentabilité;
- améliorer l'équilibre financier des transports;
- réduire progressivement les subventions directes et indirectes aux transports.

Il est souhaitable de réaliser ces objectifs. Sous maints aspects, on y travaille activement. Malgré les résultats négatifs de la votation sur le projet de politique coordonnée des transports (PCT), les objectifs de la conception globale des transports (CGT) demeurent.

Dans le prolongement de la réponse donnée à l'interpellation Scheidegger, il convient de relever que l'aviation ne doit plus être considérée de manière isolée, mais en tant qu'élément devant s'intégrer dans la politique des transports et, au sens large, dans la politique sociale et de l'environnement. Les décisions touchant la politique aéronautique doivent s'aligner sur les objectifs supérieurs de la politique des transports. C'est précisément dans cette optique que nous avons oeuvré et que nous continuerons d'agir, comme en témoigne le raccordement des aéroports de Genève et de Zurich au réseau ferroviaire. Considérer l'aviation uniquement de manière sectorielle et en fonction de la spécificité du moyen de transport signifierait adopter une attitude rétrograde.

Il serait vain, par exemple, afin de sauvegarder l'environnement ou d'économiser l'énergie, de vouloir infliger des restrictions supplémentaires à l'aviation ou à certains de ses secteurs sans aborder la question de l'opportunité de fixer des limites également aux autres modes de transport. Finalement, il ne faut pas perdre de vue que la conception de la réduction de la pollution de l'air qui, selon l'auteur de la motion, devrait faire figure de modèle, est un plan d'ensemble qui ne doit pas justement se limiter à certains secteurs sensibles en matière d'environnement.

La conception des aérodromes, qui doit constituer d'ici à 1993 une base importante dans le cadre du programme de réalisa-

tion en matière de politique d'aménagement du territoire (utilisation de l'espace), fournira une réponse globale à la question de savoir quelle évolution retenir sur le plan national. Une telle conception vise à établir une politique aéronautique de la Confédération intégrée dans le système de société, et spécialement:

a. à définir les choix souhaitables quant au développement de l'infrastructure dans l'optique de la politique aéronautique;  
b. à fixer les principes qui régiront les rapports entre les aérodromes/installations aéronautiques et les autres affectations du sol dans l'intérêt de l'habitat, des loisirs et de la protection de l'environnement.

Il est ainsi possible d'intégrer la politique aéronautique dans l'aménagement du territoire et, simultanément, de prendre en considération les intérêts de l'environnement, de l'énergie et des transports au sens large.

Il convient aussi de mentionner l'étude envisagée au sein de la «Coopération européenne dans le domaine de la recherche scientifique et technique» (COST), qui devrait dégager dans quelle mesure les futures liaisons ferroviaires à grande vitesse pourraient alléger le trafic aérien régional européen et libérer ainsi des capacités en faveur du trafic aérien intercontinental. On se penche sur l'avenir du trafic aérien également dans le cadre de l'élaboration de perspectives concernant le CO<sub>2</sub>, études qui seront utilisées pour fixer la contribution de la Suisse aux efforts de stabilisation, voire réduction des émissions de CO<sub>2</sub> sur le plan mondial. Signalons enfin le mandat confié conjointement par l'Office fédéral de l'aviation civile et l'Office fédéral des aérodromes militaires à Elektrowatt, en vue d'étudier les effets du trafic aérien sur l'environnement.

Pour être suivies d'effets positifs, presque toutes les mesures touchant le trafic aérien doivent faire l'objet d'une démarche coordonnée sur le plan international. Tant pour des raisons pratiques relevant de l'exécution des décisions que pour des motifs tenant au droit international, un seul pays peut difficilement faire cavalier seul et adopter isolément telle ou telle mesure déterminée. Dans ce contexte, la Suisse fait partie des pays particulièrement dynamiques au sein des organismes internationaux spécialisés.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

*Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

91.3193

### **Motion Cavadini Gleichstellung der italienischen Sprache im Parlament**

### **Mozione Cavadini Parità dell'italiano in Parlamento**

### **Motion Cavadini Parité au Parlement entre l'italien et les autres langues officielles**

*Wortlaut der Motion vom 19. Juni 1991*

Die Tessiner Delegation verlangt, dass die italienische Sprache in der parlamentarischen Arbeit und in den Parlamentsdiensten den beiden andern Amtssprachen gleichgestellt wird, wie dies übrigens Artikel 116 der Bundesverfassung vorseht.

Insbesondere, und es sind nur Beispiele, verlangen wir:

1. dass alle Unterlagen, die in deutscher und französischer Sprache zur Verfügung stehen, auch in italienischer Sprache erhältlich sind, unter anderem:

- die Uebersicht über die Verhandlungen der Bundesversammlung
- die Sessionsprogramme und die Tagesordnungen
- die Vorschau und die Rückschau der Sessionen
- sämtliche Unterlagen aus den Departementen und aus dem Parlament
- die Geschäftsberichte und die Jahresrechnungen
- die Anträge in den Kommissionen und im Parlament
- die Kommissionsberichte
- die Texte für die Schlussabstimmungen
- das Handbuch der schweizerischen Bundesversammlung
- das Vademecum für Parlamentarier usw.;
- 2. dass im Parlament und in seinen Kommissionen die Simultanübersetzung auch ins Italienische sichergestellt wird und sich der Berichtersteller der italienischen Schweiz in seiner Muttersprache ausdrücken kann;
- 3. dass in den Parlamentsdiensten auch Fachbeamte italienischer Muttersprache arbeiten; dies ist – vor allem, wenn der Präsident oder der Berichtersteller aus der italienischen Schweiz kommt – wichtig, damit den Kommissionen ein italienisches Sekretariat zur Verfügung steht und die italienischsprachigen Parlamentarier in ihrer Tätigkeit unterstützt werden können;
- 4. dass sich unter dem Kanzleipersonal, das den Parlamentariern für Kopierarbeiten, Nachforschungen usw. zur Verfügung steht, auch Personen italienischer Muttersprache befinden.

*Testo della mozione del 19 giugno 1991*

La Deputazione ticinese chiede che nei lavori e nei servizi del Parlamento la lingua italiana sia equiparata alle due altre lingue ufficiali, come d'altronde previsto dall'articolo 116 della Costituzione federale.

In particolare, e a titolo d'esempio, si chiede:

1. che tutta la documentazione disponibile in tedesco e in francese sia pure ottenibile in italiano. Tra questa:
  - il riassunto delle deliberazioni dell'Assemblea federale
  - il programma generale e i programmi giornalieri delle sessioni
  - la prospettiva e la retrospettiva delle sessioni
  - tutta la documentazione dipartimentale e parlamentare
  - i rapporti di gestione ed i conti
  - le proposte presentate in commissione e in Parlamento
  - i rapporti commissionali
  - i testi per le votazioni finali
  - il Manuale dell'Assemblea federale
  - il Vademecum dei deputati ecc.;
2. che in Parlamento e nelle sue commissioni sia assicurata la traduzione simultanea anche in italiano e che il relatore della Svizzera italiana possa esprimersi nella sua lingua;
3. che nei Servizi del Parlamento vi siano anche funzionari di concetto di lingua italiana. Ciò è importante – soprattutto quando il presidente o il relatore è un deputato della Svizzera italiana – per assicurare una segreteria in italiano delle commissioni e per assistere i deputati di lingua italiana nella loro attività;
4. che tra il personale di cancelleria a disposizione del Parlamento per lavori di copiatura, ricerca ecc. siano pure presenti persone di lingua materna italiana.

*Texte de la motion du 19 juin 1991*

La députation tessinoise demande que la langue italienne jouisse de la parité avec les autres langues officielles dans la totalité des travaux et des services de l'Assemblée fédérale, comme cela est d'ailleurs prévu par l'article 116 de la Constitution fédérale.

Nous demandons en particulier:

1. que toute la documentation existant en allemand et en français soit aussi disponible en italien, soit notamment:
  - le résumé des délibérations de l'Assemblée fédérale,
  - le programme de la session et l'ordre du jour quotidien,
  - les analyses prospectives et rétrospectives des sessions,
  - toute la documentation des départements et du Parlement,
  - les rapports de gestion et les comptes,

## **Motion Longet Konzept für die Luftfahrt**

### **Motion Longet Navigation aérienne. Définition d'une conception**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.3099
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1973-1974
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 406

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.