

une rétribution décente des ressources naturelles des régions de montagne.

5. Enfin et de manière générale, le Conseil fédéral est invité à faire des propositions de valorisation de l'énergie hydroélectrique qui tiennent compte notamment:

- de la qualité de cette source d'approvisionnement indigène;
- de la nécessité de rétribuer équitablement les ressources naturelles des régions de montagne;
- de l'impossibilité de mener une politique de diversification économique en zone alpine;
- des contraintes frappant l'énergie hydroélectrique (débit minimum, prescriptions environnementales, etc.);
- de l'échéance des concessions d'usines atomiques et des contrats d'approvisionnement en France;
- de l'obligation d'entreprendre des travaux d'entretien sur les aménagements après un demi-siècle d'exploitation.

Dans ces conditions, l'adaptation puis la libéralisation progressive des redevances hydroélectriques s'inscrivent dans une perspective d'émancipation de l'Arc alpin et d'assainissement des finances publiques.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 16. August 1995

Rapport écrit du Conseil fédéral du 16 août 1995

Le message portant sur une révision partielle de la loi fédérale sur l'utilisation des forces hydrauliques est actuellement en phase finale d'élaboration, et les questions soumises par le motionnaire sont examinées dans ce cadre.

Le DFTCE a ouvert en novembre 1993 une procédure de consultation sur un projet de révision totale de la loi fédérale sur l'utilisation des forces hydrauliques. Le projet proposait, ainsi que le souhaite le motionnaire, une augmentation du taux maximal de la redevance hydraulique et demandait aux milieux consultés de se prononcer sur une délégation au Conseil fédéral de la compétence de fixer les adaptations ultérieures du taux maximal. La consultation a montré que le montant de l'augmentation du taux faisait l'objet de controverses, les avis exprimés variant entre 60 et 150 francs par kilowatt théorique. La délégation au Conseil fédéral a été fermement refusée, comme cela avait déjà été le cas en 1976 et en 1985. A l'occasion de cette même consultation, les cantons de montagne ont proposé un nouveau modèle de calcul de la redevance hydraulique, tenant compte de la valeur de l'énergie de pointe issue des bassins d'accumulation. Se basant sur le résultat de la consultation, le Conseil fédéral a décidé, le 2 novembre 1994, de ne procéder qu'à une révision partielle de la loi. La redevance hydraulique et les aspects qui lui sont liés en constituent un des points importants.

Les demandes du motionnaire seront traitées dans le cadre de la révision de la loi fédérale sur l'utilisation des forces hydrauliques, actuellement en cours. Etant donné qu'elles susciteront une discussion sur le plan politique, le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

95.3288

Motion Maitre

Genferseebecken. Benützungsgebühr für die Strassenverbindung

Péage pour la traversée de la rade de Genève

Wortlaut der Motion vom 21. Juni 1995

Ich fordere den Bundesrat auf, dem Parlament einen Bundesbeschluss vorzulegen, der – gestützt auf Artikel 37 Absatz 2 der Bundesverfassung – die Erhebung einer Benützungsgebühr für die Strassenverbindung vorsieht, die das Genferseebecken oberhalb der Mont-Blanc-Brücke queren soll.

Texte de la motion du 21 juin 1995

Le Conseil fédéral est prié de présenter au Parlement un arrêté fédéral qui propose d'autoriser à titre exceptionnel – selon l'article 37 alinéa 2 de la Constitution fédérale – le prélèvement d'un péage pour l'usage de l'ouvrage routier qui permettra de traverser la rade de Genève en amont du pont du Mont-Blanc.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Baumberger, Béguelin, Bonny, Caccia, Ducret, Eggly, Epiney, Gadiant, Gros Jean-Michel, Leuba, Leuenberger Ernst, Matthey, Nabholz, Narbel, Tschäppät Alexander, Tschopp, Vollmer, Wick (18)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1. En acceptant, le 12 juin 1988 l'initiative populaire non formulée qui lui était soumise, le peuple genevois a donné mandat aux autorités d'élaborer un projet permettant de réaliser une traversée de la rade de Genève, dans un périmètre se situant entre le pont du Mont-Blanc, d'une part, et un axe avenue de France/Nautique, d'autre part.

Après avoir conduit différentes études, le Conseil d'Etat genevois a retenu deux variantes possibles:

- une traversée en tunnel, se situant dans l'axe avenue de France/Nautique (moyenne traversée), soit à l'intérieur du périmètre prévu par l'initiative acceptée par le peuple;
- une traversée en pont, se situant plus en amont dans un axe entre le Reposoir, sur la rive droite, et le lieu dit Belle-Fontaine, sur la rive gauche (grande traversée).

Les deux projets seront soumis à l'appréciation du Grand Conseil, le peuple étant appelé ultérieurement à faire un choix définitif.

2. Plusieurs variantes de financement de l'ouvrage choisi sont possibles. Il est important de souligner à ce stade que, loin de s'exclure, ces variantes sont complémentaires:

- financement pour partie par une augmentation de l'impôt auto;
- financement pour partie par le budget cantonal, au travers de tranches annuelles inscrites au budget d'investissement;
- financement par la Confédération via l'inscription de l'objet dans le réseau des routes principales;
- financement par un péage, moyennant autorisation spéciale conformément à l'article 37 alinéa 2 de la Constitution fédérale.

Lors d'une réunion qui eut lieu le 2 mai 1995 entre une délégation du Conseil fédéral et une délégation du Conseil d'Etat genevois, la délégation de notre gouvernement fédéral a été amenée à faire part de l'avis suivant:

- une inscription de l'ouvrage dans le réseau des routes principales, en tant que nouvel objet, n'est guère envisageable compte tenu de l'état actuel des finances fédérales;
- tout au plus pourrait-on concevoir une rocade entre la traversée de la rade et un autre ouvrage d'ores et déjà inscrit dans le réseau des routes principales sur le canton de Genève; une telle hypothèse doit cependant être approfondie au vu des problèmes juridiques et techniques qu'elle pose;

– un péage pourrait être envisagé, par application de l'article 37 alinéa 2 de la Constitution fédérale.

3. La réalisation de la traversée de la rade est nécessaire notamment pour deux motifs importants:

– il s'agit de décharger les quais et le centre-ville d'un trafic de transit, en d'autres termes de désengorger le centre-ville d'une circulation dont ce n'est pas la destination. Sur ce point, l'ouvrage répond incontestablement à des objectifs prévus par le droit fédéral (en particulier OPB, OPair);

– en déchargeant le pont du Mont-Blanc d'une partie importante des véhicules qui l'empruntent uniquement à des fins de transit, on dégage de nouvelles capacités pour les transports publics. La traversée de la rade montre donc de manière très concrète le lien qu'il y a entre le développement des transports publics d'agglomération et la réalisation d'ouvrages permettant de diriger différemment la circulation de transit.

4. Le prélèvement d'un péage, permettant de financer à tout le moins une partie de l'ouvrage, représente un cas d'application concret du principe de «l'utilisateur-payeur». Un tel péage est ici d'autant plus justifié qu'il représente la contrepartie d'un avantage offert à l'automobiliste: suppression d'embouteillages et confort, gain de temps de parcours, etc. Un tel péage rejoint par ailleurs des objectifs d'intérêt général tels que ceux décrits au point 3.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 30. August 1995

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 30 août 1995

Le Conseil fédéral est prêt à accepter la motion.

Überwiesen – Transmis

95.3290

Motion Cornaz

Bundesbeteiligung am Vollzug interkantonaler und internationaler Aufgaben im Bereich Rheinschifffahrt

Tâches intercantionales et internationales assumées par la navigation rhénane. Participation fédérale

Wortlaut der Motion vom 21. Juni 1995

Der Bundesrat wird ersucht, dem Parlament eine gesetzliche Grundlage vorzulegen, gemäss welcher sich der Bund finanziell an den Kosten der Rheinuferkantone für die aus dem Vollzug interkantonaler und internationaler Verpflichtungen des Bundes entstandenen Aufgaben beteiligen kann.

Texte de la motion du 21 juin 1995

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement un projet visant à créer une base législative permettant à la Confédération de participer financièrement aux coûts supportés actuellement par les cantons riverains pour l'exécution des tâches intercantionales ainsi que celles résultant d'obligations internationales de la Confédération.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bircher Peter, Eymann Christoph, Fankhauser, von Felten, Fischer-Seengen, Giezendanner, Gonseth, Gysin, Hubacher, Keller Rudolf, Meyer Theo, Miesch, Reimann Maximilian, Stamm Luzi, Thür, Wender Hansjürg, Wick, Zbinden

(18)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1958 schlossen die Kantone Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt eine interkantonale Vereinbarung über den gemeinsamen Vollzug der vom Bund erlassenen schiffahrtsrechtlichen Vorschriften für die Rheinstrecke Basel–Rheinfelden ab. Die Geschäftsführung der darin vorgesehenen Rheinschiffahrtsämter wurde der Rheinschiffahrtsdirektion Basel-Stadt übertragen.

Die heutigen Aufgaben gehen weit über die damals vorgesehenen hinaus. Sie umfassen heute vor allem:

– schiffahrtspolizeiliche Aufgaben auf der Strecke Basel–Rheinfelden;

– Schiffsuntersuchungskommission gemäss internationalen vertraglichen Normen;

– Patentprüfungskommission für Rheinpatente, Radarschiffzeugnisse, ADN-R-Bescheinigung;

– Schiffs-Eichamt.

Mitarbeiter der baselstädtischen Direktion vertreten zudem die Schweizer Anliegen in verschiedenen Ausschüssen und Arbeitsgruppen der internationalen Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Strassburg.

Bis heute übernimmt der Kanton Basel-Stadt aufgrund der Vereinbarung von 1958 alle aus der Erfüllung dieser Aufgaben entstehenden Kosten. Diese haben aber mittlerweile ein so grosses Ausmass angenommen, dass eine neue, gerechtere Lösung gesucht werden muss. 1994 fielen bei der Basler Rheinschiffahrtsdirektion aufgrund des Konkordates von 1958 Nettokosten von 830 000 Franken an, notabene nach Abzug der spezifisch für die Direktion respektive für den Basler Rheinhafen erbrachten Leistungen sowie durch Gebühren abgedeckten Kosten. Zudem werden laufend neue internationale verankerte Massnahmen beschlossen, deren Kosten den Rheinuferkantonen und damit gemäss dem Konkordat von 1958 dem Kanton Basel-Stadt überbürdet werden. Jüngste Beispiele dafür sind die per 1. Januar 1995 eingeführte Meldepflicht für Gefahrgut- und andere Spezialschiffe und die sich in Vorbereitung befindliche internationale Vereinbarung über die Entsorgung von Schiffsabfällen, welche Personalaufstockungen und betriebliche Mehraufwendungen verursachen.

Die betroffenen Kantone, Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt, haben in Gesprächen mit der Bundesverwaltung versucht, eine Neuaufteilung der Kostenträgerschaft zu erwirken. Dabei hat es sich gezeigt, dass keine gesetzliche Grundlage für eine Kostenbeteiligung durch den Bund besteht, obwohl heute ein Grossteil der Kosten direkt aus internationalen Verpflichtungen entsteht und damit durch den Bund zu verantworten ist.

Wegen der nationalen Bedeutung der Rheinschifffahrt und der Zunahme von Vollzugsaufgaben aus internationalen Verpflichtungen der Schweiz sind wir der Auffassung, dass auch der Bund einen Beitrag an die Kosten zu leisten hat, wie dies in anderen Bereichen aufgrund vorhandener Rechtsgrundlagen auch der Fall ist.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 30. August 1995

Rapport écrit du Conseil fédéral du 30 août 1995

Die Bundesverfassung räumt dem Bund auf dem Gebiet der Schifffahrt eine umfassende Gesetzgebungskompetenz ein. Das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt hält fest, dass grundsätzlich die Kantone dieses Gesetz, die internationalen Vereinbarungen und die Ausführungsvorschriften vollziehen und der Bund die Behörden bezeichnet, die für ihn handeln. Dem Bund wird weiter die Möglichkeit eingeräumt, im Einvernehmen mit den Regierungen der beteiligten Rheinuferkantone, einem von ihnen den Vollzug der schiffahrtspolizeilichen und verkehrswirtschaftlichen Vorschriften für die Rheinschifffahrt zu übertragen. Mit der interkantonalen Vereinbarung vom 4. Januar 1957 zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau über den gemeinsamen Vollzug der vom Bund erlassenen schiffahrtsrechtlichen Vorschriften für die Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfelden wurde von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

Motion Maitre Genferseebecken. Benützungsg Gebühr für die Strassenverbindung

Motion Maitre Péage pour la traversée de la rade de Genève

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	95.3288
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2194-2195
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 178

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.