

Message**relatif à la participation de la Suisse aux mesures modifiées
d'assainissement structurel dans la navigation rhénane**

du 13 août 1997

Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous avons l'honneur de vous soumettre le projet d'arrêté fédéral concernant un complément apporté à l'arrêté fédéral du 15 décembre 1989 relatif à la mise en œuvre des mesures d'assainissement structurel dans la navigation rhénane ainsi que le projet d'un arrêté fédéral simple relatif à l'octroi de moyens financiers destinés à la mise en œuvre de ces mesures modifiées, en vous priant de bien vouloir leur donner votre accord.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

13 août 1997

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Koller

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

Condensé

En raison de la crise persistante frappant la navigation intérieure, la Commission Centrale pour la navigation du Rhin (CCR) et la Communauté européenne (CE) ont instauré en 1989 les bases juridiques nécessaires pour entreprendre une action d'assainissement structurel dans la navigation intérieure. En tant que membre de la CCR, la Suisse participera jusqu'à l'an 1999 à cet assainissement structurel, conformément aux accords internationaux conclus.

L'assainissement structurel a pour objectif de réduire l'excédent de cale existant sur les voies d'eau intérieures européennes de la Communauté et de la Suisse au moyen de mesures d'autodéfense de la profession de la navigation intérieure consistant en une action de déchirage coordonnée (déchirage: mise à la ferraille intégrale d'un bateau de navigation intérieure). Lorsque le propriétaire d'un bateau de navigation intérieure procède au déchirage de son bateau, il perçoit une prime de déchirage payée à partir d'un fonds de déchirage alimenté par les cotisations annuelles versées par les bateliers. Cette prime a pour but d'inciter les bateliers à retirer leur cale du marché dans des conditions acceptables et à réduire par là les surcapacités existantes. Afin de ne pas compromettre par la mise en service simultanée de nouvelle cale, les résultats obtenus grâce à l'action de déchirage, il a été instauré une règle dite «vieux pour neuf», instrument qui permet d'empêcher une augmentation de la capacité sur le marché de la navigation intérieure, en n'autorisant la mise en service de nouvelles unités qu'à la condition de supprimer en même temps de vieilles cales ou de payer une pénalité conséquente.

Grâce à l'action de déchirage ordinaire, il a été possible dans les années 1990 à 1996 de déchirer 2400 bateaux au total. Ceci correspond à une réduction de la flotte européenne de près de 9 pour cent.

Les Etats membres de la CE ont décidé en décembre 1996, à titre de mesure d'accompagnement dans le cadre de la déréglementation totale de la navigation intérieure européenne, de mettre en œuvre une action de déchirage modifiée. L'élément nouveau de cette action modifiée est la participation des Etats membres de la CE à son financement en fonction de la part que représentent leurs flottes respectives dans la flotte totale de navigation intérieure. La Suisse aurait à participer à cette action à hauteur de 2 millions d'écus.

L'action de déchirage consiste en un système fermé auquel prennent part les pays européens pratiquant la navigation intérieure, tels que l'Allemagne, la France, les Pays Bas, la Belgique, l'Autriche et la Suisse. Etant donné que les quatre premiers pays sont à la fois membres de la CCR et ont décidé de participer à l'action de déchirage modifiée, la CCR, dans l'hypothèse d'une non-participation de la Suisse, ne pourrait s'associer à cette action et devrait laisser à la CE le soin d'apporter une solution au problème le plus urgent qui se pose dans le domaine de la politique européenne en matière de navigation intérieure. La Suisse perdrait ainsi son droit de regard et son influence dans ce secteur de la politique en matière de navigation intérieure, qui est caractérisé par la solidarité.

Etant donné qu'il est impératif que la décision définitive sur la participation suisse à l'action de déchirage modifiée, à réaliser durant la période entre 1997 et 1998, intervienne encore en 1997, l'adoption d'un arrêté fédéral urgent s'impose.

Message

1 Partie générale

11 Situation de départ

111 La navigation intérieure suisse

Dans la perspective d'un transfert des transports vers des systèmes de transport respectueux de l'environnement et vu la recherche d'une interconnexion plus efficace et plus efficiente des modes de transports, il paraît grandement souhaitable, tant sur le plan écologique qu'économique, de renforcer la navigation intérieure, qui est un mode de transport sûr et ménageant l'environnement. L'importance de la navigation rhénane suisse, qui a enregistré en 1996 un volume de transport de près de 15 pour cent du volume global du commerce extérieur de notre pays, pour l'économie nationale est reconnue par tous¹⁾. Et pourtant, en Suisse aussi, on a de la navigation intérieure cette image de «mode de transport oublié». A la date du 31 décembre 1996, la flotte rhénane suisse, représentant moins de 2 pour cent de la flotte rhénane²⁾, était composée de 145 bateaux d'un port en lourd global de 157 503 t³⁾.

Les règles de droit international régissant la navigation rhénane reposent sur l'Acte final du Congrès de Vienne du 9 juin 1815 ainsi que sur la Convention révisée pour la navigation du Rhin (Acte de Mannheim)⁴⁾ du 17 octobre 1868 basée sur cet Acte final. L'Acte de Mannheim dans sa version du 20 novembre 1963⁵⁾ garantit à la Suisse l'indispensable libre accès à la mer par le Rhin.

La Commission Centrale pour la navigation du Rhin (CCR) dont les Etats membres sont actuellement la France, la Belgique, l'Allemagne, les Pays Bas et la Suisse, est une organisation internationale qui a son siège à Strasbourg. La CCR a pour tâche principale de veiller au respect des principes garantis par l'Acte de Mannheim. L'intérêt que représente pour la Suisse une CCR influente, à laquelle elle participe activement et avec les mêmes droits que les autres Etats riverains du Rhin est donc évident. Pour ces raisons, le Conseil fédéral, dans ses réponses aux motions présentées en juin 1995 par M. Cornaz, conseiller national, et M. Plattner, conseiller aux Etats, (95.3290 et 95.3267) s'est engagé à renforcer la position de la CCR. La présidence de la CCR pour les années 1996 et 1997 est assumée par la Suisse.

112 L'action de déchirage

Les mesures d'assainissement structurel mises en œuvre conjointement par la CE et la CCR, c'est-à-dire l'action de déchirage et la règle «vieux pour neuf», ont

¹⁾ Statistiques du trafic des ports rhénans en 1996, ports rhénans des deux Bâles, 1996.

²⁾ En 1996, la flotte rhénane internationale provient pour l'essentiel des Pays Bas (plus de 6 mio. de t) et de l'Allemagne (environ 3 mio. de t), total de la flotte rhénane: environ 12 millions de t.

³⁾ Statistiques du trafic des ports rhénans en 1996, ports rhénans des deux Bâles, 1996.

⁴⁾ Rapport du Conseil fédéral du 11 août 1922 sur la politique suisse dans la question du Rhin; FF 1922 II 997 ss.

⁵⁾ RS 0.747.224.10

démarré le 1^{er} janvier 1990. Les bases juridiques instaurées par la CE⁶⁾ en vue de la réalisation de cette action ont été reprises par la CCR. En date du 25 avril 1989, la CCR a adopté le protocole additionnel n° 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin de 1868⁷⁾, dont la durée est limitée à 10 ans, et a ainsi assuré la compatibilité des mesures temporaires d'assainissement structurel avec le régime rhénan uniforme défini par l'Acte de Mannheim et caractérisé par une exemption de taxes⁸⁾. Par sa résolution du 19 mai 1989⁹⁾ la CCR a adopté un règlement¹⁰⁾ correspondant, conforme aux bases légales établies par la CE. Les mesures d'assainissement structurel ont été préfinancées par les Etats sous forme de prêts sans intérêts et visaient à faire diminuer de façon ponctuelle les surcapacités existant dans la navigation intérieure. Par la suite, tant la CE que la CCR ont dû faire le constat général que face à l'excédent persistant de cale, il paraissait opportun de poursuivre l'action de déchirage. A partir du 1^{er} janvier 1993, les propriétaires de bateaux pouvaient alors introduire à tout moment des demandes de prime de déchirage auprès du fonds de déchirage dont ils relevaient (2^e action de déchirage)¹¹⁾. Comme les recettes provenant des contributions spéciales et des cotisations annuelles étaient insuffisantes pour satisfaire les demandes de primes introduites, les demandeurs avaient la possibilité de faire inscrire leurs demandes sur une liste d'attente. Ensuite, lorsque de nouveaux crédits ont été attribués aux fonds de déchirage, la prise en compte de bateaux figurant sur la liste d'attente se faisait dans l'ordre de leur inscription sur cette liste. Dans les années 1993 et 1994, le niveau bas des taux de fret rendait impossible une exploitation permettant la couverture des coûts et avait pour conséquence qu'un nombre grandissant de bateliers cherchaient une solution à leurs difficultés en mettant à la ferraille une partie de leurs bateaux. Au milieu de 1994, la liste d'attente comprenait 423 bateaux à cargaison sèche et bateaux citernes. Vu la persistance de la situation difficile de la navigation intérieure et la longueur de la liste d'attente, les gouvernements de la République fédérale d'Allemagne, de la France, de la Belgique et des Pays Bas ont décidé, dans des délais très brefs, d'accorder une contribution extraordinaire de 28 millions d'écus au total, afin de permettre le paiement des primes de déchirage aux bateaux figurant sur la liste d'attente et ainsi leur retrait définitif du marché des transports¹²⁾.

⁶⁾ Règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil du 27 avril 1989 relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure. JO n° L 116 du 28 avril 1989, p. 25, ainsi que règlement (CEE) n° 1102/89 du 27 avril 1989 fixant certaines mesures d'application du règlement (CEE) n° 1101/89 relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure, JO n° L 116/30 du 28 avril 1989.

⁷⁾ RS 0.747.224.101.4

⁸⁾ Message du 16 août 1989 relatif au protocole additionnel n° 4 à la convention révisée pour la navigation du Rhin; FF 1989 III 325 ss.

⁹⁾ Résolution 1989-I-3 de la CCR

¹⁰⁾ RO 1989 1544

¹¹⁾ Règlement (CEE) n° 3690/92 de la Commission du 21 décembre 1992 modifiant le règlement (CEE) n° 1102/89 fixant certaines mesures d'application du règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure, JO n° L 374 du 22 décembre 1992, p. 22, ainsi que résolution 1993-I-10 de la CCR.

¹²⁾ Règlement n° 3039 de la Commission du 14 décembre 1994 modifiant le règlement (CEE) n° 1102/89 fixant certaines mesures d'application du règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure, JO n° L 322 du 15 décembre 1994, p. 11.

Fin 1995, la baisse conjoncturelle enregistrée par l'économie se faisait à nouveau ressentir sur le marché de la navigation rhénane. A ce moment, la liste d'attente comprenait à nouveau 550 bateaux. Le montant des primes à payer s'élevait à 60 millions de francs au total. Cette situation a amené la CE une nouvelle fois à procéder à un apurement partiel de la liste d'attente. Elle a mis en place en décembre 1995, la base légale nécessaire à l'attribution par la Communauté d'une contribution financière exceptionnelle d'un montant de 5 millions d'écus destinée au déchirage des bateaux figurant sur la liste d'attente¹³⁾. Il apparaissait de plus en plus clairement qu'une action entièrement financée par la profession ne pouvait être couronnée de succès. Pour cette raison, la CE a procédé à des adaptations des bases légales existantes en prévoyant la possibilité d'une participation des Etats membres concernés et de la Communauté au financement de l'assainissement structurel¹⁴⁾. En 1996, il a fallu effectuer une nouvelle fois et à brève échéance un apurement de la liste d'attente en ayant recours à des moyens financiers de la CE (20 mio. d'écus) et des Etats membres (41 mio. d'écus)¹⁵⁾. Grâce à cette action, il a été possible de retirer du marché quelque 700 bateaux. Par la suite, il a été décidé au sein de la CE que les Etats membres concernés devaient, tous ensemble, mettre à la disposition de leurs fonds de déchirage des sommes suffisantes pour atteindre les objectifs d'assainissement structurel fixés pour les années 1996, 1997 et 1998¹⁶⁾. La part de chaque Etat membre est fixée en fonction de la part de sa flotte active dans la flotte totale des Etats membres. Cette action de déchirage modifiée a pour but de réduire la surcapacité, estimée à 15 pour cent, durant une période de trois ans (1996, 1997, 1998).

La Suisse se trouve engagée dans l'action de déchirage susmentionnée et ce en vertu des actes législatifs de la CCR.

Le 15 décembre 1989, l'Assemblée fédérale a adopté l'arrêté fédéral relatif à la mise en œuvre des mesures d'assainissement structurel dans la navigation rhénane¹⁷⁾. En vertu du protocole additionnel n° 4 à l'Acte de Mannheim et du règlement¹⁸⁾ adopté par résolution de la CCR du 19 mai 1989 et correspondant au règlement (CEE) n° 1101 du Conseil des CE du 27 avril 1989 relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure, la Suisse est engagée juridiquement dans l'action en cours. Ce règlement de la CCR précise le montant des cotisations annuelles, des contributions spéciales et des primes de déchirage ainsi que différentes autres modalités. La profession suisse a été solidaire de l'action de

¹³⁾ Règlement (CE) n° 2839/95 de la Commission du 8 décembre 1995 attribuant pour l'année 1995 la contribution communautaire aux fonds de déchirage visés au règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure. JO n° L 296 du 9 décembre 1995.

¹⁴⁾ Règlement (CE) n° 2819/95 modifiant le règlement (CEE) n° 1101/89 relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure, JO n° L 292 du 7 décembre 1995.

¹⁵⁾ Règlement (CE) n° 2326/96 du 4 décembre 1996 attribuant la contribution communautaire et la contribution des Etats membres concernés aux fonds de déchirage visés au règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure, JO n° L 316 du 5 décembre 1996, p. 13.

¹⁶⁾ Règlement n° 2254/96 du Conseil du 19 novembre 1996 modifiant le règlement (CEE) n° 1101/89 relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure, JO n° L 304/1 du 27 novembre 1996.

¹⁷⁾ RS 747.224.010; FF 1989 III S 82; RO 1989 2523

¹⁸⁾ Règlement de la CCR sur l'introduction temporaire de mesures d'assainissement structurel dans la navigation rhénane du 19 mai 1989; RS 747.224.010.2.

déchirage menée jusqu'à présent en y participant par des sommes importantes (environ 8 mio. de CHF) et a soutenu activement les mesures d'assainissement structurel menées au niveau européen. Mais, contrairement aux Etats membres de la CE, la Suisse, à ce jour, n'a pas accordé de fonds publics à l'action de déchirage. Les actions spéciales menées par la CE dans les années 1994, 1995 et 1996 ont été engagées à si brève échéance qu'il n'a pas été possible pour la Suisse d'instaurer à temps la base légale nécessaire à cet effet.

Au cours de sa session plénière tenue le 22 mai 1997 sous la présidence suisse, la CCR a intégré, dans son règlement, les amendements apportés aux mesures d'assainissement structurel communautaires¹⁹⁾. De cette manière, la CCR a pu créer la base légale pour permettre une participation des Etats au financement de l'action de déchirage modifiée. Par ailleurs, à l'initiative de la Suisse, la possibilité fut laissée ouverte d'émettre une réserve en ce qui concerne le financement par les Etats. Lors de la session plénière, la Suisse a déclaré officiellement qu'elle réservait l'application des articles portant sur une contribution de l'Etat au financement, en attendant l'accord de son parlement sur un financement partiel public de l'action de déchirage. Une participation de la Suisse à l'action de déchirage modifiée ne reposerait de ce fait pas sur une base juridique fixée sur le plan international.

Avec une part représentant 1,94 pour cent de la flotte intérieure européenne active, la participation de la Suisse à l'action est de 1,05 millions d'écus pour l'année 1997 et de 0,95 million d'écus pour l'année 1998 (soit approximativement 3,3 mio. de CHF au total).

12 La crise économique dans la navigation intérieure

Alors que la demande dans le secteur des marchandises traditionnellement transportées par la navigation intérieure (charbons, minerais, hydrocarbures, ainsi que céréales, minerais bruts et manufacturés) a connu une stagnation au cours de la dernière décennie, la navigation intérieure a perdu durant la même période des parts de marché au profit de la route. Entre 1970 et 1990 le transport des marchandises par la route a doublé alors que la part de la navigation intérieure dans certains secteurs partiels a même régressé²⁰⁾. La perte de parts de marché a provoqué une surcapacité structurelle dans la navigation intérieure européenne et ainsi un déséquilibre entre l'offre et la capacité de transport, ce qui a conduit au cours de la dernière décennie à un effondrement ruineux des taux de fret. Il est à constater que les mesures visant à diminuer la capacité mises en œuvre depuis 1990 par la CE/CCR n'ont pas permis à ce jour d'établir un équilibre stable sur le marché.

13 Résultats de la procédure préliminaire

L'Association suisse de navigation qui représente les intérêts de la profession de la navigation intérieure, apporte un soutien sans réserve à l'action de déchirage modifiée.

¹⁹⁾ Résolution 97-I-10 de la CCR

²⁰⁾ Doc. ONU: CEE. Livre blanc sur les tendances et l'évolution de la navigation intérieure et de ses infrastructures: TRANS/SC.3/138; 1996, p. 6

2 Remarques particulières

21 Libéralisation de la navigation intérieure européenne

La Communauté européenne s'apprête à réaliser également dans le secteur de la navigation intérieure une libéralisation et une harmonisation progressives du marché. Au moment où le règlement relatif au trafic de cabotage²¹⁾ fut adopté, il s'est avéré nécessaire, dans la perspective de l'instauration de la libre concurrence dans la Communauté, de créer une égalité des situations au départ. Ainsi le système de frets fixes appliqué en Allemagne dans le secteur des transports intérieurs a été supprimé à partir du 1^{er} janvier 1994. De même il est envisagé de procéder à la suppression avant l'an 2000 du système du tour de rôle pratiqué en Belgique, en France et aux Pays-Bas²²⁾. Concernant ce système, il s'agit d'une série de mesures régulatrices du marché, prévoyant la fixation centralisée et obligatoire des taux de fret par l'Etat ou par une commission compétente. Les Etats de l'Europe participant à la navigation intérieure sont conscients du fait que la multiplication des problèmes liés à la saturation du réseau routier, à la sécurité des transports, à l'environnement, aux économies d'énergie et à la qualité de vie du citoyen requiert un développement accéléré et une meilleure exploitation du potentiel de la navigation intérieure.

22 L'action de déchirage en cours

221 Contenu

Les règlements précités de la CE et de la CCR avaient pour objectif d'éliminer à l'aide de mesures coordonnées sur le plan international l'excédent de cale structurel en augmentation permanente depuis des années. La réglementation en matière de déchirage prévoit pour les Etats d'Europe occidentale dont les voies de navigation intérieure sont reliées entre elles. (Belgique, Allemagne, France, Autriche, Pays-Bas et Suisse) deux types de mesures²³⁾:

- versement de primes de déchirage pour la réduction de la capacité de la flotte active de navigation intérieure;
- mesures visant à freiner les investissements dans de nouvelles unités, appelées également règle «vieux pour neuf»: selon cette règle, la construction de nouvelles unités est à compenser par le déchirage de vieux tonnages ou bien à «sanctionner» par des contributions spéciales (pénalités).

Le montant total nécessaire au paiement des primes de déchirage a été mis à la disposition des fonds de déchirage par les gouvernements concernés sous forme de crédits remboursables sans intérêts. Pour permettre ce remboursement, les propriétaires de bateau ont versé aux fonds des cotisations annuelles fixées en fonction du tonnage et du type de leurs bateaux.

²¹⁾ Règlement (CEE) n° 3921/91 du 16 novembre 1991 relatif à l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un Etat membre. JO n° L 373 du 31 décembre 1991, p. 1.

²²⁾ Rapport de la Commission des CE du 9 juin 1994 sur l'organisation du marché de la navigation intérieure et les systèmes du tour de rôle (SEK (94) 921 final).

²³⁾ Cf. description détaillée dans le message du 16 août 1989 relatif au protocole additionnel n° 4 à la convention révisée pour la navigation du Rhin; FF 1989 III 325 ss.

L'action de déchirage commune de 1990 a eu une incidence socio-économique considérable dans la mesure où elle a permis à un grand nombre de particuliers de quitter la profession dans des conditions financières acceptables. Un autre objectif visé par l'action est une amélioration de la situation de rentabilité pour ceux qui continuent à exercer leur activité dans cette branche. L'action favorise en outre le retrait du marché de bateaux vétustes et peu respectueux de l'environnement et leur remplacement partiel par des unités de transport plus modernes.

Initialement l'action de déchirage ne devait être appliquée qu'à titre temporaire²⁴⁾. Les quelque 250 millions de francs suisses (CHF) mis à la disposition de l'action de déchirage par les Etats de l'Europe occidentale participant à la navigation intérieure ont permis de procéder dans une première phase au déchirage de plus de 2200 bateaux. Ensuite, au printemps 1992 le marché de la navigation rhénane a été confronté aux conséquences d'une baisse conjoncturelle dans l'économie européenne. Celles-ci ont consisté en un recul massif et inattendu de l'offre de transports de marchandises en vrac dans le secteur de la navigation des bateaux à cargaison sèche et en un effondrement général des frets. Pour ces motifs, il a été décidé de poursuivre l'action de déchirage. La nouvelle action a été financée par les contributions spéciales payées par la profession de la navigation intérieure, tandis que les cotisations annuelles ont été utilisées pour le remboursement des crédits préfinancés par les Etats. Comme les prêts accordés à la navigation-citerne ont été intégralement remboursés en 1994, il a été possible d'utiliser également les cotisations annuelles payées par les bateliers de la navigation intérieure pour le déchirage de la cale. De même, les sommes avancées pour le secteur de la navigation des bateaux à cargaison sèche ont pu être entièrement remboursées jusqu'au premier trimestre de 1997²⁵⁾.

Sur la base des expériences acquises, il a été procédé à des adaptations de la règle «vieux pour neuf». Ainsi cette règle dont l'application, en 1989, fut limitée à cinq ans, a été prolongée par une résolution de la CCR du 28 avril 1994 et par une modification du règlement (CEE) n° 1101/89²⁶⁾, d'une nouvelle période de cinq ans jusqu'en 1999. En outre, il a été décidé de relever à 1:1,5²⁷⁾ l'actuel ratio (1:1) appliqué lors des mises en service de nouvelles unités pour déterminer l'équivalence de la cale à déchirer en contrepartie ou la contribution spéciale à payer.

En raison du faible niveau des frets, la profession a été amenée dans certains cas, par manque d'argent, à limiter au strict nécessaire les travaux d'entretien, de sorte que la qualité de la flotte et la sécurité des transports risquent de s'en trouver affectées.

²⁴⁾ Art. 6, paragraphe 1, du règlement (CEE) n°1101/89 du 28 avril 1989 relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure, p. 25.

²⁵⁾ Quatorzième rapport de la Commission de l'UE sur l'action de déchirage communautaire dans la navigation intérieure, 19 mars 1997.

²⁶⁾ Règlement (CE) n° 3039/94 du 15 décembre 1994, JO n° L 322, p. 11.

²⁷⁾ Règlement (CE) 2812/94 de la Commission du 18 novembre 1994 modifiant le règlement (CEE) n° 1101/89 du Conseil en ce qui concerne les conditions qui s'appliquent à la mise en service de capacités nouvelles dans la navigation intérieure JO n° L 298 du 19 novembre 1994, p. 22.

En raison des demandes toujours aussi nombreuses de primes de déchirage et de l'insuffisance des ressources financières, il a été nécessaire d'entamer une action de déchirage modifiée.

223 Participation suisse à l'action de déchirage

La Suisse est le seul Etat membre de la CCR qui ne soit pas membre de la CE. A l'instar des autres Etats membres de la CCR, elle a préfinancé l'action de déchirage à hauteur d'un montant fixé proportionnellement à sa flotte. Un succès des mesures est aujourd'hui et a été à l'époque tout à fait dans l'intérêt de la profession de la navigation rhénane car, branche économique exerçant ses activités à l'échelle internationale, elle est affectée dans les mêmes proportions par la surcapacité que ses concurrents étrangers.

Depuis l'introduction de l'action de déchirage en 1990, les propriétaires suisses versent, eux aussi, des cotisations annuelles destinées au financement de l'action de déchirage. Par des décisions annuelles fixant le montant des cotisations, la caisse suisse de déchirage pour la navigation du Rhin invite les propriétaires de bateaux soumis à la réglementation de déchirage à verser leurs cotisations annuelles dont le montant est fixé en fonction de la taille et du type de leurs bateaux. Ainsi par exemple, le propriétaire d'un automoteur-citerne ayant un port en lourd de 2200 t sera tenu de verser une cotisation annuelle d'environ 10 000 CHF.

En Suisse, les recettes constituées entre 1990 et 1996 par les cotisations annuelles et les contributions spéciales se sont montées à environ 1,4 million de CHF pour la navigation à cargaison sèche et à environ 7,3 millions de CHF pour la navigation citerne. A peu près les mêmes sommes ont été dépensées pour le paiement de primes de déchirage et des paiements de solidarité. En Suisse, durant cette même période de six ans, 19 propriétaires de bateaux-citernes et trois propriétaires de bateaux à cargaison sèche se sont vu verser des primes de déchirage d'un montant total d'environ 8 millions de CHF.

224 Résultats de l'actuelle action de déchirage

Le but initial de l'action de déchirage a été de réduire la capacité de la flotte de 10 pour cent pour les bateaux à cargaison sèche et de 15 pour cent pour les bateaux-citernes. Au cours des premières années, les résultats de l'action de déchirage – diminution de la capacité d'environ 8 pour cent pour la flotte à cargaison sèche et d'environ 13 pour cent pour la flotte-citerne – ont été proches de l'objectif fixé. Entre 1990 et 1992, le déchirage de plus de 2200 bateaux a été possible grâce aux fonds attribués sous forme de prêts publics (environ 250 mio. de CHF)²⁸⁾.

Entre 1993 et 1996, 28 bateaux à cargaison sèche et pousseurs ainsi que 100 bateaux-citernes ont été retirés du marché²⁹⁾. Au cours d'actions spéciales

²⁸⁾ Rapport de la Commission de l'UE sur les effets des mesures d'assainissement structurel dans la navigation intérieure. COM (93) 533 final.

²⁹⁾ Quatorzième rapport de la Commission de l'UE sur l'action de déchirage communautaire dans la navigation intérieure, 19 mars 1997, p. 7 et s.

décidées à bref délai et financées par la CE et les Etats membres de la CE, 1200 bateaux supplémentaires ont fait l'objet d'un déchirage³⁰⁾. L'action de déchirage a permis de diminuer de 9 pour cent la capacité globale de la navigation intérieure en Europe occidentale³¹⁾. Cependant, sans les actions spéciales financées par les Etats, l'action n'aurait pas été un succès.

Les effets positifs des actions de déchirage mises en œuvre ont été en partie anéantis dans la pratique par la mise en service de bateaux plus performants remplaçant la cale déchirée ainsi que par le recul enregistré par l'offre de transport. De ce fait, le résultat global de l'action de déchirage n'a répondu que dans une certaine mesure aux attentes formulées. La baisse du volume de transport due à la crise économique ainsi qu'à l'arrivée de nouvelles cales bon marché, notamment des pays de l'est, ont été des obstacles s'opposant à la réussite de l'assainissement structurel. Si l'action de déchirage n'a pas permis d'établir un équilibre entre l'offre et la demande, elle a certainement eu pour conséquence d'éviter des excès plus importants dans le secteur de la navigation intérieure et permis de venir en aide aux bateliers se trouvant dans des situations sociales difficiles.

23 L'action de déchirage modifiée

231 Historique

La surcapacité persistante d'environ 15 pour cent enregistrée dans la navigation intérieure ainsi que l'effondrement des prix de transport constituent les facteurs principaux de la crise qui frappe la navigation intérieure. Compte tenu du caractère international de la navigation intérieure, les associations nationales et internationales de la navigation intérieure sont parvenues à la conclusion que, pour maîtriser cette crise, il était nécessaire d'avoir recours à un concept global approprié.

A la suite de cela, le Conseil des CE a déclaré qu'un nouvel assainissement structurel d'envergure était nécessaire et a invité la Commission des CE à présenter une proposition globale pour la navigation intérieure, notamment concernant l'organisation du futur marché et les mesures de déchirage à mettre en œuvre³²⁾. A cette occasion, il a été constaté que l'action de déchirage avait permis la réduction du port en lourd total de la flotte de quelque 9 pour cent, tandis que les volumes transportés par la flotte de navigation intérieure au cours de la période comprise entre 1990 et 1995 sont demeurés inchangés. Il en découle que la productivité s'est améliorée puisqu'il peut être satisfait à la demande de transport avec de moins en moins de bateaux.

Le 11 mars 1996, le Conseil a donné son accord politique pour engager aux fins de l'assainissement structurel une action modifiée s'étalant sur trois ans (1996, 1997, 1998).

³⁰⁾ Quatorzième rapport de la Commission de l'UE sur l'action de déchirage communautaire dans la navigation intérieure, 19 mars 1997, annexe IV. A.

³¹⁾ Quatorzième rapport de la Commission de l'UE sur l'action de déchirage communautaire dans la navigation intérieure, 19 mars 1997, p. 11.

³²⁾ Décision n° 94/C/309/04 du Conseil du 24 octobre 1994 relative à l'assainissement dans la navigation intérieure, JO n° C 309 du 5 novembre 1994, p. 5.

232 Modifications matérielles par rapport à l'action en cours

La nouveauté essentielle de l'action de déchirage modifiée est son financement partiel par les Etats. Pour l'année 1997, une contribution financière des Etats membres concernés de la CE au fonds de déchirage a été décidée, en vue d'une réduction d'environ 5 pour cent de la cale de bateau. Il a par ailleurs été jugé opportun d'augmenter les taux des primes de déchirage pour renforcer l'attrait de l'action de déchirage. Afin de permettre une utilisation optimale des moyens financiers, il a été décidé d'introduire, comme au début de l'action, une procédure d'appel d'offres. Selon cette procédure sont prises en considération en premier lieu les demandes pour les taux de primes les plus bas à l'intérieur d'une fourchette de 80 à 100 pour cent des valeurs maximales établies à compter du 1^{er} janvier 1997. Ces modifications ont été décidées en concertation étroite avec la profession européenne. Leur base juridique a été prévue dans le règlement (CE) n° 241/97 du 10 février 1997³³⁾. Etant donné que la CE a adopté les modalités de l'action de 1997 le 10 février 1997 seulement, il n'a pas été possible de saisir le Parlement plus tôt de cette question.

233 Financement

Lorsque l'on se base sur les expériences faites avec l'actuelle action de déchirage, on peut considérer que le déchirage de 15 pour cent de la cale au cours de la période de 1996 à 1998 demandera la mise à disposition d'un montant total de 192 millions d'écus, soit de 64 millions d'écus par an.

La contribution financière de chaque Etat membre concerné est calculée en proportion de la taille de sa flotte active par rapport à la flotte totale. L'Autriche (2,4 mio. d'écus), la Belgique (21,12 mio. d'écus), l'Allemagne (36,69 mio. d'écus), la France (3,36 mio. d'écus) et les Pays-Bas (80,43 mio. d'écus) ont débloqué des fonds pour la mise en œuvre de l'action de déchirage modifiée. La Suisse dont la flotte représente 1,94 pour cent de la flotte européenne active a participer à hauteur de 3,18 millions d'écus à l'action de déchirage. Etant donné que la Suisse n'a pu participer à l'action de 1996, la part lui restant à payer se réduit à 1,05 million d'écus pour l'année 1997 et à 0,95 million d'écus pour l'année 1998.

24 Position de la Suisse par rapport à l'action de déchirage modifiée

241 Solidarité dans la navigation intérieure européenne

De par son adhésion à la convention révisée pour la navigation du Rhin et en sa qualité d'Etat membre de la CCR, la Suisse a des responsabilités à assumer dans le domaine de la navigation européenne. Elle est prête à respecter ses engagements et marque largement de son empreinte la navigation intérieure européenne. Début 1996, la Suisse a assumé les présidences à la fois du Consortium international de la navigation rhénane (IAR), de l'Union internationale de la navigation fluviale (UINF) ainsi que de la CCR. Bien que sa flotte ne représente que

³³⁾ JO CE n° L 40/11 du 11 février 1997.

1,94 pour cent de la flotte rhénane, la Suisse a fait preuve depuis des décennies de solidarité avec les autres Etats participant à la navigation intérieure et s'est employée à promouvoir les intérêts de la navigation rhénane.

242 Les droits de transport de la Suisse à l'étranger

En tant qu'Etat contractant à l'Acte de Mannheim, la Suisse bénéficie de droits de transport illimités sur le Rhin et ses affluents (trafic de transit, trafic d'échanges, trafic de cabotage). La loi néerlandaise sur les transports sur les voies d'eau intérieure³⁴⁾ reconnaît aux bateaux suisses munis d'un document rhénan le droit d'effectuer des transports sur l'ensemble du réseau des voies de navigation intérieure des Pays-Bas. De même, en Belgique et dans certaines parties de la France, les bateaux suisses bénéficient de facto de droits de transport. L'Allemagne, quant à elle, accorde aux bateaux suisses des droits de transport illimités sur le secteur rhénan allemand et ses affluents (à part la Moselle). Par ailleurs, les bateaux suisses sont autorisés à effectuer des transports dans le cadre du trafic d'échanges en dehors du bassin rhénan et dans le cadre du trafic avec des pays tiers – ce droit étant cependant limité au bassin rhénan et aux territoires des Etats membres de la CE³⁵⁾. Ils peuvent en outre accéder librement au cabotage effectué dans le cadre du trafic d'échange entre le bassin rhénan et les ports situés sur les canaux ouest-allemands jusqu'à Dortmund et Hamm. Tous les autres transports effectués par les bateaux suisses (p. ex. à destination de Hanovre, Brème, Hambourg) sont soumis à autorisation.

L'accès du canal Rhin–Main–Danube est autorisé aux bateaux suisses pour le seul transit. Pour effectuer des transports de marchandises entre le bassin rhénan et les pays danubiens, les bateaux suisses doivent demander l'autorisation des Etats concernés. La délivrance d'autorisations globales aux bateaux suisses a été refusée jusqu'ici par l'Allemagne. Des autorisations au cas par cas sont en revanche régulièrement accordées. Ces restrictions touchent notamment la navigation des bateaux à passagers suisses.

243 Attitude de la Suisse par rapport à l'action de déchirage modifiée

Les Etats membres de la CCR ont appuyé la proposition d'une action de déchirage modifiée, présentée par la CE, et partagent l'avis selon lequel les mesures d'autodéfense de la profession ne suffisent plus. La délégation suisse à la CCR a toujours fait part de ses préoccupations face à la crise qui affecte la navigation intérieure et s'est déclarée favorable à une position solidaire de la Suisse avec les autres Etats membres. Mais elle a estimé que la solidarité devait opérer non seulement pour ce qui est des obligations, mais aussi pour ce qui est des droits. Pour ces raisons, elle a demandé qu'il soit accordé aux bateaux suisses une égalité de traitement sur l'ensemble des voies d'eau reliées au Rhin et situées sur le territoire des Etats membres de la CCR. Cette demande visait à obtenir le

³⁴⁾ JO du Royaume des Pays-Bas, année 1991 (711).

³⁵⁾ Cf. loi de la République fédérale d'Allemagne sur les obligations de l'Etat fédéral dans le domaine de la navigation intérieure, JO. de la RFA de 1986, partie I, p. 1271 et s.

✚
bénéfice de droits de transport illimités sur les eaux non rhénanes situées à l'intérieur des Etats membres de la CCR, notamment en Allemagne. La CCR a donné suite à cette demande suisse en invitant par résolution du 25 avril 1996 les gouvernements de ses Etats membres concernés, à la fois membres de l'Union européenne «à prendre les initiatives nécessaires visant à assurer aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin, détenteurs du document d'appartenance à la navigation du Rhin et participant aux mesures d'assainissement structurel et à leur financement, le traitement national sur l'ensemble des voies navigables des Etats membres, reliées au Rhin»³⁶⁾.

Toutefois les contacts établis au sujet des droits de transport avec les différents Etats membres de la CCR n'ont pas permis de parvenir à un accord. Les Etats membres de la CCR ont plutôt rappelé à cette occasion que la compétence en la matière appartenait, du moins partiellement, à la CE. Du fait des négociations bilatérales menées avec la CE au cours des années 1996 et 1997, il n'a pas paru opportun de demander en outre l'engagement de négociations officielles sur la question de la navigation intérieure.

En conséquence, il n'a pas été possible de faire aboutir dans l'immédiat la requête de la Suisse de se voir accordée des droits de transport sur les voies d'eau non rhénanes. Il conviendrait toutefois de maintenir, même dans l'hypothèse d'une participation à l'action de déchirage modifiée, cette revendication politique du bénéfice de droits de transport illimités sur les voies d'eau intérieures européennes, formulée au moment où la question de la participation de la Suisse à l'action de déchirage modifiée a été posée, et de la renouveler dans le cas d'une prolongation éventuelle de l'action européenne destinée à prolonger les effets de l'action en cours et dont le financement devrait être entièrement assuré par la profession. Une participation de la Suisse à l'action de déchirage, par solidarité avec les autres Etats membres de la CCR, renforcerait la position de la Suisse lors des négociations sur la question des droits de transport.

244 Situation des bateliers suisses

Les obligations de paiement auxquelles la profession suisse est soumise dans le cadre de l'actuelle action de déchirage applicable jusqu'en 1999 découlent du règlement 3 du 11 décembre 1989³⁷⁾ relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure. Ce règlement stipule à son article 4 que les bateaux soumis au règlement de la CCR sur l'assainissement structurel ont à verser à la caisse suisse de déchirage les cotisations annuelles et les contributions spéciales visées au règlement de la CCR. Etant donné que ce règlement prévoit au paragraphe 4 de son article 11 et au paragraphe 3 de son article 13 le recouvrement de cotisations annuelles même après remboursement des fonds accordés par les Etats sous forme de prêts sans intérêts, les bateliers suisses sont tenus juridiquement en vertu des accords internationaux (protocole additionnel n° 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin³⁸⁾, règlement de la CCR sur l'introduction temporaire de mesures d'assainissement structurel dans la naviga-

³⁶⁾ Résolution 1996-I-10 de la CCR.

³⁷⁾ RS 747.224.010.3

³⁸⁾ RS 747.224.010

tion rhénane³⁹⁾) et des actes législatifs nationaux en la matière; de continuer à verser les cotisations annuelles jusqu'au 31 décembre 1999 et les contributions spéciales exigées dans le cadre de la règle «vieux pour neuf» jusqu'au 28 avril 1999 et de poursuivre ainsi l'action de déchirage. Cette obligation s'applique même dans le cas où la Suisse devait refuser l'attribution de fonds publics à l'action de déchirage modifiée.

245 Conséquences d'une non-participation

Comme il a été indiqué plus haut, les bateliers suisses sont tenus de poursuivre l'actuelle action jusqu'en 1999 (paiement de cotisations annuelles, contributions spéciales, introduction de demandes de primes de déchirage). L'attribution par le Parlement des crédits demandés permettrait de placer les bateliers suisses, à l'égard des mesures d'assainissement structurel, dans une situation d'égalité concurrentielle avec leurs concurrents européens et de prouver ainsi la solidarité de la Suisse avec la navigation intérieure européenne.

Par sa participation à l'action de déchirage en cours, la profession suisse a, à travers le paiement de cotisations annuelles et de contributions spéciales importantes, fait preuve de sa solidarité avec les autres Etats de l'Europe occidentale intéressés à la navigation intérieure. Pour les bateaux suisses exploités non pas sur le secteur rhénan navigable entre Bâle et Rheinfelden, mais exclusivement sur les voies d'eau intérieures étrangères, il est très important que la politique suisse dans le domaine de la navigation intérieure soit liée à la politique menée à l'échelle européenne. Etant donné que les changements que vont subir les conditions de concurrence par suite de la déréglementation en cours en Europe, ne manqueront pas d'avoir une influence sur la flotte suisse, il paraît logique que la Suisse s'associe, toujours dans ce même esprit de solidarité, également aux mesures qui accompagnent cette déréglementation.

Dans l'hypothèse d'une non-participation de la Suisse à l'action de déchirage modifiée, financée par des fonds publics, la profession suisse, contrairement à ses concurrents européens, devrait s'en sortir sans subventions de l'Etat. Dans ce cas, l'action de déchirage suisse devrait être dissociée de la mesure mise en œuvre sur le plan européen et, en vertu de ses obligations internationales, la Suisse devrait procéder à une action de déchirage nationale. Ceci risquerait de soulever des interrogations quant à la volonté de la Suisse de coopérer dans le domaine de la navigation intérieure. La profession suisse apporte un soutien sans réserve à la participation de la Suisse à l'action de déchirage modifiée. Du fait que les bateaux suisses fréquentent presque exclusivement les eaux étrangères, une association de notre politique en matière de navigation intérieure à celle menée par la CE est indispensable.

L'actuelle action de déchirage est menée par la CE et la CCR. La non intégration de la Suisse dans l'action de déchirage modifiée empêcherait la CCR qui applique le principe de l'unanimité, de participer sans restriction à cette action, alors que les Etats membres, également membres de la CE, y prendraient pleinement part. Cette situation aurait pour conséquence que l'unité du régime rhénan – principe

³⁹⁾ RS 747.224.010.1

fondamental de l'Acte de Mannheim – serait rompue dans le cas d'une non participation de la Suisse. La violation de ce principe aurait pour effet d'affaiblir la position de la Suisse au sein de la CCR et celle de la CCR elle-même. Mais la Suisse, en tant que membre de la CCR et non membre de la CE, n'a aucun intérêt à ce que dorénavant la politique européenne dans le domaine de la navigation intérieure soit décidée sans qu'elle puisse y peser de tout son poids.

3 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

Pour prendre en compte les risques de change, l'arrêté fédéral simple soumis prévoit un crédit d'engagement maximal de 4 millions de francs destiné à la participation de la Suisse à l'action de déchirage à mettre en œuvre au cours des années 1997 et 1998. Comme les cotisations des Etats membres de la CE concernés sont versées au cours de l'année suivant l'année de l'action, cette somme répartie sur les deux années a été inscrite à titre prévisionnel dans les budgets de 1998 et 1999, sous réserve de l'accord du parlement.

La Caisse suisse de déchirage, qui depuis le démarrage de l'action de déchirage est rattachée à l'Office suisse de la navigation maritime à Bâle, assurera la gestion de l'action en cours jusqu'en 1999. La participation à l'action de déchirage modifiée n'implique pas la nécessité d'augmenter le personnel.

4 Programme de la législature

Le présent message figure dans le rapport sur le programme de législature de 1995 à 1999 (FF 1996 II 353).

5 Compatibilité avec le droit européen

L'action de déchirage modifiée est une mesure d'assainissement structurel qui est mise en œuvre conjointement par la CE et la CCR. Une participation suisse à cette action permettrait de mettre en œuvre dans les Etats de l'Europe occidentale participant à la navigation intérieure une mesure uniforme, coordonnée et sans incidence concurrentielle, visant à réduire les surcapacités existantes.

6 Base juridique

En vertu de l'article 24^{ter} de la constitution, la Confédération est seule compétente pour légiférer dans le domaine de la navigation. Cette compétence législative globale s'étend également à l'attribution de contributions financières à la navigation. Or, de telles aides financières ne peuvent être accordées sans base légale formelle. Une telle base légale formelle n'est pas prévue par l'arrêté fédéral du 15 décembre 1989⁴⁰⁾ relatif à la mise en œuvre des mesures d'assainissement structurel dans la navigation rhénane.

⁴⁰⁾ RS 747.224.010

L'article 3 de cet arrêté précise, à la fin, que les prestations fournies par la Caisse suisse de déchirage sont financées dans leur intégralité par les recettes constituées par les cotisations annuelles et les contributions spéciales versées par les propriétaires de tous les bateaux à marchandises et pousseurs, inscrits comme bateaux rhénans dans le registre suisse, ainsi que par d'éventuels paiements de péréquation effectués par des fonds de déchirage d'autres Etats contractants à l'Acte de Mannheim. L'élément essentiel de l'action de déchirage modifiée, d'une durée limitée à 1999, est constitué par la participation des Etats à son financement pendant une période de deux ans. La base légale nationale nécessaire à cet effet fait défaut en Suisse, raison pour laquelle l'arrêté fédéral susmentionné revêtant un caractère obligatoire est à compléter – en vertu de l'article 7 de la loi sur les rapports entre les conseils⁴¹⁾ – par un arrêté fédéral simple.

En vertu de l'article 89, 2^e alinéa, de la constitution, le projet d'arrêté fédéral de portée générale, qui vous est soumis pour approbation est sujet au référendum facultatif. L'affectation du crédit proposé, en revanche, interviendra conformément au 1^{er} alinéa de l'article 8 de la loi sur les rapports entre les conseils⁴²⁾ par la voie d'un arrêté fédéral simple non soumis à référendum.

Etant donné que la Suisse souhaite participer à l'action de déchirage européenne modifiée prévue pour les années 1997 et 1998, la mise en vigueur de l'arrêté fédéral ne souffre aucun report. Le crédit demandé doit être disponible au plus tard en décembre 1997. De ce fait l'arrêté fédéral de portée générale doit être déclaré comme revêtant un caractère urgent.

Comme la CE se réserve la possibilité peu probable de mener en 1998 une action modifiée sans contribution financière des Etats, le Conseil fédéral est par ailleurs à autoriser à abroger le cas échéant l'arrêté fédéral pour l'année 1998.

N39478

⁴¹⁾ Loi fédérale du 23 mars 1962 sur la procédure de l'Assemblée fédérale ainsi que sur la forme, la publication et l'entrée en vigueur des actes législatifs; RS 171.11.

⁴²⁾ Ibidem.

Arrêté fédéral relatif à la mise en œuvre des mesures d'assainissement structurel dans la navigation rhénane

Projet

Modification du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 13 août 1997¹⁾,
arrête:

I

L'arrêté fédéral du 15 décembre 1989²⁾ relatif à la mise en œuvre des mesures d'assainissement structurel dans la navigation rhénane est modifié comme suit:

Art. 3, 1^{er} al., let. c, et 2^e al. (nouveau)

¹ La «Caisse suisse de déchirage» fournit des prestations conformément aux dispositions de l'article 2. Ces prestations sont intégralement financées par
c. des fonds de la caisse fédérale proportionnellement à la part de la Suisse dans l'action de déchirage européen de 1997 et 1998, elle-même proportionnelle à la taille de la flotte rhénane suisse par rapport à la flotte rhénane totale.

² L'Assemblée fédérale alloue les crédits conformément à la lettre c du 1^{er} alinéa par arrêté fédéral simple.

II

¹ Le présent arrêté est de portée générale.

² Il est déclaré urgent conformément à l'article 89^{bis} de la constitution et entre en vigueur le jour après son adoption.

³ Il est sujet au référendum facultatif, conformément à l'article 89^{bis}, 2^e alinéa, de la constitution, et s'applique jusqu'au 31 décembre 1999.

⁴ Le Conseil fédéral est autorisé à abroger le présent arrêté avant cette date.

N39478

¹⁾ FF 1997 IV 521

²⁾ RS 747.224.010

Arrêté fédéral relatif à la participation de la Suisse au financement des mesures modifiées d'assainissement structurel dans la navigation rhénane

Projet

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 3, 2^e alinéa, de l'arrêté fédéral du 15 décembre 1989¹⁾ relatif à la mise en œuvre des mesures d'assainissement structurel dans la navigation rhénane; vu le message du Conseil fédéral du 13 août 1997²⁾,

arrête:

Article premier

A titre de contribution de la Suisse au financement des mesures modifiées d'assainissement structurel dans la navigation rhénane, un crédit d'engagement d'un montant maximal de 4 millions de Francs est accordé pour la période de 1997 jusqu'à 1998 inclus.

Art. 2

Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas sujet au référendum.

N39478

¹⁾ RS 747.224.010

²⁾ FF 1997 IV 521

Message relatif à la participation de la Suisse aux mesures modifiées d'assainissement structurel dans la navigation rhénane du 13 août 1997

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1997
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	97.058
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.10.1997
Date	
Data	
Seite	521-538
Page	
Pagina	
Ref. No	10 109 187

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.