

Votation fédérale du 26 février 1984

Explications du Conseil fédéral

Quel est l'enjeu ?

Redevance sur le trafic des poids lourds
Une redevance annuelle sera perçue sur les camions, remorques et autocars suisses et étrangers roulant sur nos routes. Son produit atteindra 150 millions de francs par an.
Explications: page 2
Texte soumis au vote: page 7

Vignette autoroutière

Les automobilistes suisses et étrangers devront acheter une vignette pour emprunter nos routes nationales. La vignette coûtera 30 francs l'an et produira des recettes annuelles brutes situées entre 250 et 300 millions de francs.
Explications: pages 2 et 8
Texte soumis au vote: page 11

Initiative pour un service civil

L'initiative «pour un authentique service civil fondé sur la preuve par l'acte» vise à permettre aux objecteurs, quels que soient leurs motifs, d'accomplir un service civil dont la durée serait une fois et demie celle du service militaire refusé. Les autorités fédérales recommandent le rejet de l'initiative.
Explications: page 13
Texte soumis au vote: page 12

Recommandations de vote

Le Conseil fédéral et les Chambres recommandent de voter deux fois oui et une fois non: oui aux redevances routières (redevance sur le trafic des poids lourds et vignette) et non à l'initiative en faveur d'un service civil.



Redevances sur le trafic

Au peuple de décider!

Depuis des années, Gouvernement et Parlement s'efforcent de rééquilibrer les finances de la Confédération. Une série de programmes d'économie ont déjà conduit à réduire de nombreuses dépenses. Cependant, un assainissement durable des finances fédérales exige aussi de nouvelles recettes. C'est pourquoi l'introduction de redevances sur le trafic routier a été envisagée à plusieurs reprises: redevance sur les véhicules lourds, vignette autoroutière, péages dans certains tunnels.

Une enquête auprès des cantons, partis et associations a montré que si la «taxe poids lourds» était généralement bien accueillie, la vignette suscitait un certain scepticisme. Le Conseil fédéral préconisait en 1980 l'introduction d'une redevance sur le trafic lourd qui dépendrait des coûts occasionnés, eux-mêmes fonction du poids du véhicule et des kilomètres parcourus. Par contre, le Gouvernement proposait de renoncer provisoirement à la vignette. Malgré cela, le Parlement décidait en juin 1983 de donner au peuple et aux cantons la possibilité de se prononcer, tant à l'égard de la taxe poids lourds que de la vignette. Il abandonnait cependant, pour des raisons d'équité confédérale ainsi que pour des motifs pratiques, l'idée de prélever un péage dans certains tunnels.

Le trafic motorisé couvre-t-il ses coûts?

Le projet de redevances routières est étroitement lié à la question de la couverture des frais occasionnés par le trafic motorisé. Or cette question est vivement débattue. La réponse qu'on lui donne dépend des méthodes de calcul utilisées. Une chose est certaine: Confédération, cantons, communes ont dépensé pour le trafic routier entre 1961 et 1981 presque 10 milliards de francs de plus qu'ils ont perçu sous forme de taxes spéciales (principalement droits sur les carburants et impôts sur les véhicules à moteur). Les avances de la Confédération au titre des routes nationales ont certes pu être remboursées au cours des dix dernières années. En outre, selon la nouvelle réglementation des droits sur les carburants, les cantons seront déchargés pour l'essentiel des frais croissants d'entretien des routes nationales. Malgré cela, les cantons et les communes doivent encore déboursier chaque année pour les routes plus d'un milliard de francs, qu'ils doivent prélever sur leurs recettes fiscales générales.

Suisses et étrangers devront payer

La Suisse est un pays de vacances et de transit. La part de véhicules étrangers est donc élevée et notre réseau routier a dû en partie être adapté à ce trafic supplémentaire. L'ouverture des tunnels alpins du San Bernardino (1967) et du Saint-Gothard (1980) a rendu la liaison entre l'Europe du Nord et l'Italie, à travers notre pays, encore plus attrayante. Cependant, les conducteurs étrangers ne participent au financement de nos routes que s'ils font le plein chez nous. Les chauffeurs de poids lourds s'abstiennent le plus souvent de s'approvisionner en carburant diesel dans notre pays, vu nos prix généralement plus élevés. Le comportement des autres conducteurs varie selon le prix de l'essence et les cours en vigueur dans chaque pays. Les redevances proposées seraient un moyen d'amener les conducteurs étrangers à contribuer dans tous les cas au financement du réseau routier suisse.

Ces redevances sont compatibles avec les engagements internationaux de notre pays. Un accord conclu en 1931 prévoit en effet que les véhicules automobiles qui se livrent au trafic international ne peuvent être taxés que dans leur pays d'origine, sauf pour ce qui est des droits sur les carburants et des taxes perçues pour l'usage de certaines routes. C'est ainsi que les automobilistes doivent s'acquitter de péages pour circuler sur la plupart des autoroutes françaises ou italiennes, par exemple. Il serait par contre illicite de percevoir des redevances uniquement sur les véhicules étrangers.

Une mesure provisoire

La redevance sur les poids lourds et la vignette autoroutière ne seraient introduites que pour une durée limitée à dix ans. Elles pourraient d'ailleurs être supprimées par voie législative avant l'expiration de ce délai. Rien n'empêcherait donc de régler définitivement la question des redevances routières dans le cadre de la conception globale suisse des transports (CGST). Celle-ci exige notamment que les usagers de tous les modes de transport couvrent en règle générale les frais qu'ils occasionnent, après indemnisation des services à la collectivité.

Redevance sur le trafic des poids lourds

Les gros véhicules causent des coûts élevés

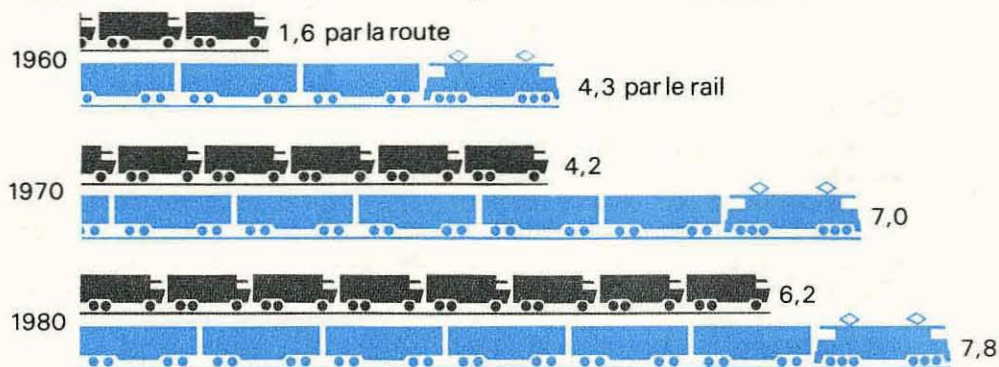
Le Conseil fédéral et les Chambres estiment que le trafic lourd ne couvre pas entièrement les frais qu'il entraîne. Le montant de ce découvert est cependant disputé, raison pour laquelle le compte routier est soumis à un réexamen. L'Assemblée fédérale estime ce découvert à 190 millions de francs par an.

Aux frais proprement dits s'ajoutent les coûts sociaux: répercussions sur l'environnement, frais de santé, consommation d'énergie, notamment. Il convient d'en tenir compte. En outre, nombreux sont ceux qui espèrent qu'une imposition supplémentaire des poids lourds amènera non seulement une plus juste répartition des charges entre les diverses catégories de véhicules, mais aussi une croissance plus modérée du trafic lourd. Ils escomptent aussi améliorer par là la compétitivité du rail.

Qui devra payer cette redevance?

Une redevance annuelle serait prélevée sur tous les véhicules suisses et étrangers (y compris les remorques) dont le poids total dépasse 3,5 tonnes. Il s'agirait d'une taxe sans affectation spéciale. Elle irait de 500 à 3000 francs par an selon le poids du véhicule. Elle serait réduite pour les véhicules en circulation en Suisse pendant moins d'un an. Le Conseil fédéral pourrait en outre accorder des réductions en cas de recours au ferroutage (transport de véhicules par chemin de fer) et édicter des règles spéciales pour les zones frontalières. La taxe serait perçue, pour les véhicules suisses, par les cantons, et pour les véhicules étrangers, au moment du passage à la douane.

Transport de marchandises en Suisse (en milliards de tonnes kilométriques)



Une redevance forfaitaire

Une redevance sur les poids lourds peut être forfaitaire, c'est-à-dire fixée annuellement selon le poids du véhicule, ou dépendre au contraire du degré d'utilisation de chaque véhicule, autrement dit des kilomètres effectivement parcourus. L'Assemblée fédérale a opté pour une redevance forfaitaire, car son introduction est plus simple et plus rapide. Par la suite, dans le cadre de la politique coordonnée des transports, on s'efforcera d'instituer une redevance calculée en fonction des kilomètres parcourus.

Recettes escomptées

On estime que la nouvelle redevance permettra de verser dans la caisse fédérale quelque 150 millions de francs par an, soit 90 millions perçus sur les poids lourds immatriculés en Suisse et 60 millions prélevés auprès des transporteurs étrangers. Les frais de perception devraient se situer autour de 5 millions de francs.

Importance du trafic lourd

Près de 50 000 camions et véhicules articulés lourds sont immatriculés dans notre pays. A cela s'ajoutent environ 5500 autocars dont le poids excède 3,5 tonnes. Ensemble, ils parcourent quelque 2 000 000 000 de kilomètres par an, soit 50 000 fois le tour de la terre. En outre, on estime qu'en moyenne, ces dernières années, quelque 2400 camions et véhicules articulés et 450 autocars sont entrés chaque jour en Suisse en provenance de l'étranger.

Pour ou contre la redevance poids lourds

Contre: Les poids lourds paient déjà suffisamment. La nouvelle redevance n'est donc pas justifiée.

Pour: Même si les différentes méthodes de calcul sont controversées, le Gouvernement et le Parlement sont persuadés que le trafic lourd ne couvre pas entièrement les frais qu'il occasionne.

Contre: La redevance accroît les frais de transport et les consommateurs seront appelés à les supporter.

Pour: Pour la plupart des poids lourds, qui parcourent de grandes distances, le coût de la taxe par kilomètre serait minime. La redevance ne représenterait que 1 ou 2 pour cent des frais d'exploitation annuels d'un véhicule. Même en cas de report, les consommateurs ne devraient s'attendre qu'à une faible hausse de prix. De toute façon, les frais du trafic lourd doivent être couverts, soit par les usagers, soit par l'ensemble des contribuables.

Contre: La redevance a pour but de privilégier le rail. Elle augmente les frais de transport par route tandis que l'administration fédérale continue à éponger les déficits des chemins de fer.

Pour: Le trafic automobile a bénéficié d'avantages considérables avec le développement du réseau routier. Qu'il suffise de rappeler à ce propos l'ouverture du tunnel du Gothard.

Contre: La redevance grève injustement le trafic à petite distance qui ne concurrence pas le train.

Pour: Par leur fréquence, les courts trajets causent aussi une forte usure des routes. D'ailleurs, les mêmes véhicules peuvent servir aussi bien au transport régional qu'au trafic à grande distance.

Contre: La redevance est une mesure fiscale qui ne s'intègre pas à la conception globale des transports (CGST). Elle ne devrait donc pas être introduite indépendamment.

Pour: La redevance n'est nullement incompatible avec la CGST. Rien n'empêche de l'introduire d'ores et déjà. Par ses mesures de rationalisation, le rail a déjà réalisé certains objectifs de la CGST.

Contre: La perception de la redevance entraîne des frais administratifs inutiles.

Pour: La redevance est simple à prélever. Le supplément de travail et de personnel serait minime.

Contre: Les transporteurs suisses craignent des mesures de rétorsion de la part de certains pays.

Pour: La redevance frappera tant les véhicules suisses qu'étrangers. Elle sera donc conforme aux accords internationaux. L'article constitutionnel permettra au Conseil fédéral d'édicter des dispositions conformes aux conventions internationales.

Le Conseil fédéral et les Chambres estiment que le pour l'emporte sur le contre. Ils recommandent en conséquence l'acceptation de l'arrêté fédéral ci-après.

Texte soumis au vote

Arrêté fédéral concernant la perception d'une redevance sur le trafic des poids lourds

du 24 juin 1983

Les dispositions transitoires de la Constitution fédérale sont complétées comme il suit:

Art. 17

¹ La Confédération perçoit, pour l'utilisation des routes qui sont ouvertes au trafic général, une redevance annuelle sur les véhicules automobiles et les remorques immatriculés en Suisse et à l'étranger d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes.

² Cette redevance s'élève à:

a. pour les camions et les véhicules articulés	500 francs
– de 3,5 à 11 tonnes	1500 francs
– de 11 à 16 tonnes	2000 francs
– de 16 à 19 tonnes	3000 francs
– d'un poids total supérieur à 19 tonnes	3000 francs
b. pour les remorques	500 francs
– de 3,5 à 8 tonnes	1000 francs
– de 8 à 10 tonnes	1500 francs
– d'un poids total supérieur à 10 tonnes	1500 francs
c. pour les autocars	500 francs

³ Pour les véhicules qui ne sont mis en circulation qu'une partie de l'année, le Conseil fédéral fixe des taux de redevance en fonction de cette durée; il prend en considération le coût de la perception.

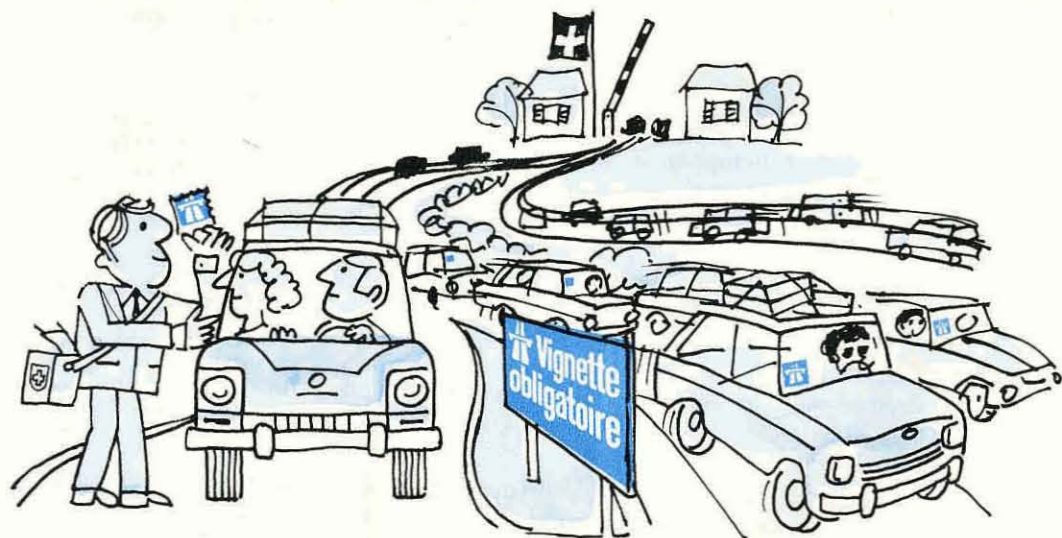
⁴ Le Conseil fédéral règle l'application par voie d'ordonnance. Il peut établir pour des catégories de véhicules spéciaux les montants au sens du 2^e alinéa, exempter de la redevance certains véhicules et établir, notamment pour les déplacements dans les zones frontalières, une réglementation particulière. Celle-ci ne devra pas privilégier les véhicules immatriculés à l'étranger au détriment des véhicules suisses. Le Conseil fédéral peut prévoir des amendes en cas d'infraction. Les cantons perçoivent la redevance pour les véhicules immatriculés en Suisse.

⁵ La redevance est perçue pendant dix ans. Une loi pourra la restreindre ou la supprimer avant l'expiration de ce délai.

Vignette autoroutière

Qu'est-ce que la vignette?

La vignette est un autocollant que chaque automobiliste devra acheter au prix de 30 francs pour rouler sur les routes nationales. Valable un an, elle tiendra lieu de quittance et devra être apposée sur le véhicule. Cette redevance sera perçue sur tous les véhicules automobiles immatriculés en Suisse ou à l'étranger (y compris les remorques et caravanes) dont le poids est égal ou inférieur à 3,5 tonnes, ainsi que sur les motocycles. Ici aussi, le Conseil fédéral pourra édicter des dispositions spéciales pour la zone frontrière. La vignette pourrait être obtenue dans certains points de vente à l'étranger, à la frontière, ainsi qu'en Suisse. On examine la possibilité de recourir à la collaboration d'organisations privées (associations automobiles, garages, stations d'essence) ou publiques (police, douanes).

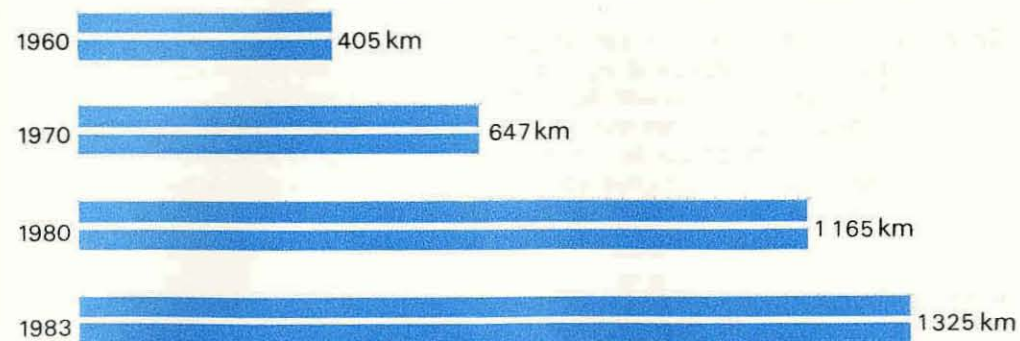


L'Assemblée fédérale souhaite introduire la vignette autoroutière en raison du déséquilibre des finances fédérales. Le Parlement estime cette forme de redevance raisonnable puisque, grâce aux autoroutes, les automobilistes peuvent gagner du temps et réduire les frais d'utilisation de leur véhicule. Plusieurs pays, tels que la France, l'Italie et l'Espagne, perçoivent des péages sur les autoroutes.

Recettes escomptées

Le produit de la vignette devrait se situer entre 250 et 300 millions de francs par an, dont 200 à 250 millions perçus auprès des conducteurs étrangers et 50 millions auprès des Suisses. Cette différence se justifie car la capacité de nos routes nationales a dû être adaptée notamment à la surcharge que représente le passage des automobilistes en transit, qui tirent, de leur côté, des avantages notables de notre réseau routier. De ces recettes, il faudrait déduire quelque 30 à 50 millions de francs pour les frais administratifs, de sorte que le produit net serait compris entre 200 et 270 millions de francs.

Evolution du réseau des routes nationales



Véhicules légers en Suisse

Environ 2 500 000 automobiles et 120 000 motocycles sont immatriculés dans notre pays. De plus, ces dernières années, on estime en moyenne à 140 000 le nombre des automobiles et à 5000 celui des motos qui pénètrent chaque jour en Suisse en provenance de l'étranger.

Pour ou contre la vignette autoroutière

Contre: Les automobilistes paient déjà suffisamment pour les routes nationales sous forme de droits sur les carburants. La vignette ne se justifie donc pas.

Pour: Il est vrai que les autoroutes sont déjà payées par les automobilistes, mais elles n'ont été financées qu'en partie par leurs usagers. En effet, les taxes sur les carburants proviennent, à raison de deux tiers, de conducteurs qui roulent presque exclusivement sur les routes communales et cantonales et n'utilisent donc presque jamais les autoroutes. Il serait donc juste que les usagers des autoroutes paient un peu plus que les autres automobilistes.

Contre: La Suisse a besoin du tourisme. La vignette pourrait dissuader certains automobilistes étrangers de visiter notre pays.

Pour: Les taxes routières ne jouent qu'un rôle négligeable dans un budget de vacances, de sorte que le nombre de touristes visitant notre pays ne devrait guère diminuer. La France et l'Italie, malgré leurs péages élevés, figurent parmi les pays les plus recherchés par les vacanciers. De nombreux conducteurs étrangers sont habitués à s'acquitter de tels péages.

Contre: La vignette exigerait un lourd appareil administratif et du personnel supplémentaire. L'achat de la vignette à la douane risque de provoquer des bouchons. De plus, un contrôle efficace serait impossible.

Pour: Comparée à d'autres systèmes de prélèvement de taxes, la perception d'une redevance par la vente d'une vignette est relativement simple. On peut envisager divers modes de vente qui devraient permettre d'éviter des bouchons aux frontières. Un contrôle sporadique accompagné d'amendes pour les conducteurs en infraction devrait suffire.

Contre: Les automobilistes qui n'empruntent que rarement les autoroutes pourraient les délaisser pour les autres routes, qui seraient donc plus encombrées.

Pour: Les autoroutes offrent de grands avantages: elles permettent de gagner du temps, de réduire les frais, et de voyager avec plus de confort et de sécurité. Le nombre de conducteurs qui, pour éviter le paiement de la vignette, préféreraient recourir au réseau routier usuel, devrait être modeste. D'ailleurs 30 francs par an jouent un rôle insignifiant dans le budget annuel d'un automobiliste; en outre, le recours au réseau routier ordinaire finirait par coûter plus cher que la vignette.

Le Conseil fédéral et les Chambres estiment que le pour l'emporte sur le contre. Ils recommandent en conséquence l'acceptation de l'arrêté fédéral ci-après.

Texte soumis au vote

Arrêté fédéral relatif à une redevance pour l'utilisation des routes nationales

du 24 juin 1983

Les dispositions transitoires de la Constitution fédérale sont complétées comme il suit:

Art. 18

¹ La Confédération perçoit pour l'utilisation des routes nationales de première et de deuxième classe une redevance annuelle de 30 francs sur les véhicules automobiles et les remorques immatriculés en Suisse ou à l'étranger, dont le poids total ne dépasse pas 3,5 tonnes.

² Le Conseil fédéral règle l'application par voie d'ordonnance. Il peut exempter de la redevance certains véhicules et établir, notamment pour les déplacements dans les zones frontalières, une réglementation particulière. Celle-ci ne devra pas privilégier les véhicules immatriculés à l'étranger au détriment des véhicules suisses. Le Conseil fédéral peut prévoir des amendes en cas d'infraction. Les cantons perçoivent la redevance pour les véhicules immatriculés en Suisse et contrôlent le respect des prescriptions par tous les véhicules.

³ La redevance est perçue pendant dix ans. Une loi pourra la restreindre ou la supprimer avant l'expiration de ce délai.

Initiative pour un service civil

Texte soumis au vote

Arrêté fédéral concernant l'initiative populaire «pour un authentique service civil fondé sur la preuve par l'acte»

du 7 octobre 1983

Art. premier

¹ L'initiative populaire «pour un authentique service civil fondé sur la preuve par l'acte» du 14 décembre 1979 est soumise au vote du peuple et des cantons.

² Elle a la teneur suivante:

I

La Constitution fédérale est complétée comme il suit:

Art. 18^{bis}

¹ Celui qui refuse le service militaire en est libéré s'il accomplit un service civil. La durée du service civil est d'une fois et demie celle de la totalité du service militaire refusé.

² Le service civil vise à construire la paix en contribuant à écarter les causes d'affrontements violents, à établir des conditions de vie dignes de l'homme et à renforcer la solidarité internationale.

³ Le service civil s'accomplit dans le cadre d'organisations et d'institutions publiques et privées qui répondent à ses buts. La Confédération en assure la surveillance et la coordination.

⁴ La loi règle les modalités d'application.

II

L'acceptation de cette initiative remplace la décision du peuple et des cantons du 4 décembre 1977 concernant l'arrêté fédéral du 5 mai 1977 visant à l'introduction d'un service civil de remplacement.

Art. 2

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative.

Situation actuelle

Tout Suisse a le devoir d'accomplir son service militaire. Ce devoir lui est imparti par la Constitution fédérale, afin que l'armée puisse en cas de guerre sauvegarder l'indépendance de notre pays et la liberté de tous les citoyens et citoyennes. La grande majorité des Suisses accomplissent leur service militaire. Toutefois, quelques centaines refusent chaque année de le faire. Ces objecteurs sont frappés de peines d'arrêts ou de prison.

Le Conseil fédéral et les Chambres reconnaissent que l'objection pose un problème qui devrait être résolu. Ils avaient d'ailleurs soumis au peuple et aux cantons une proposition fondée sur l'initiative de Münchenstein. La proposition prévoyait de remplacer le service militaire par un service civil équivalent, à l'intention de ceux qui, du fait de leurs convictions religieuses ou morales, ne peuvent concilier avec les exigences de leur conscience l'accomplissement du service militaire. Ce projet a été repoussé en 1977 par une nette majorité du peuple et par tous les cantons.

La présente initiative en faveur d'un service civil avait été lancée avant même le vote de 1977. Par elle, le comité d'initiative propose une solution plus large que celle formulée par le Conseil fédéral et les Chambres.

Que veulent les initiateurs?

La nouvelle initiative a été déposée en 1979 avec 113 045 signatures valables. Elle demande la création d'un service civil pour tous ceux qui refusent de faire du service militaire. Ses promoteurs refusent tout examen de conscience. Ils estiment en effet que la conscience individuelle est indivisible et qu'aucune autorité extérieure ne peut la juger valablement. Selon eux, seule la preuve par l'acte doit servir de critère: l'objecteur doit être prêt à effectuer un service civil dont la durée serait une fois et demie celle du service militaire qu'il devrait encore accomplir au moment de son refus de servir dans l'armée. Le service civil devrait servir la cause de la paix et être entièrement distinct de l'armée. Les initiateurs pensent en effet que beaucoup pourraient refuser d'accomplir un service civil qui serait intégré, par exemple, à la défense générale. Ils soulignent que, dans leur esprit, cela n'implique nullement que les soldats ne servent, eux aussi, la cause de la paix.

Toujours selon ses auteurs, l'initiative ne met pas en cause l'obligation de faire du service militaire, qui demeure règle générale, alors que le service civil doit être l'exception. Les initiateurs veulent éviter que les objecteurs soient punis de prison ou d'arrêts. La Suisse, disent-ils, est un des derniers pays d'Europe occidentale sans service civil. Une simple révision du droit pénal militaire ou une extension du service militaire non armé ne suffiraient pas non plus, affirment-ils, à résoudre le problème de l'objection de conscience.

Pourquoi les autorités fédérales rejettent l'initiative

Le Conseil fédéral et les Chambres jugent l'initiative inacceptable car elle équivaut pratiquement à introduire le libre choix entre service militaire et service civil. Elle remet donc en question l'obligation de servir dans l'armée. En outre, elle n'exige pas expressément que le service civil soit équivalent au service militaire. Elle définit les buts d'un tel service en des termes si vagues que de notables difficultés risquent de se présenter.

● Contre le libre choix

L'initiative va beaucoup plus loin que le projet repoussé en 1977 puisque son adoption donnerait la possibilité d'un libre choix. N'importe qui pourrait opter pour le service civil et contre le service militaire, indépendamment de ses motifs. L'objecteur ne devrait plus invoquer un conflit de conscience. Or un tel conflit est justement considéré dans d'autres pays comme une condition de l'enrôlement dans le service civil.

● Maintien du service militaire obligatoire

Accorder le libre choix équivaldrait en fin de compte à renoncer à l'obligation de faire du service militaire, inscrite dans la Constitution fédérale. Or les autorités fédérales sont absolument opposées à ce que ce principe soit remis en question. C'est en effet grâce au service militaire obligatoire et à notre système de milice que notre pays peut maintenir une armée forte prenant ses racines dans le peuple tout en grevant les finances publiques comparativement moins que dans d'autres pays.

Pratique des tribunaux

Tout citoyen suisse qui refuse de faire du service militaire doit actuellement en répondre devant un tribunal. Les objecteurs pouvant faire état de conflits de conscience sont cependant punis moins sévèrement que les autres. Ils subissent six mois d'arrêts au plus, au cours desquels ils ont la possibilité d'accomplir, pendant la journée, un travail utile à la collectivité dans une entreprise publique ou privée. Les autres objecteurs sont passibles de peines de prison pouvant aller jusqu'à trois ans. Par ailleurs, le Conseil fédéral a accepté une motion demandant que les vrais objecteurs de conscience bénéficient d'un régime encore plus souple et ne soient pas assimilés à des délinquants en ce qui concerne la sévérité de la peine et son mode d'exécution.

Les objecteurs en chiffres

Année	Motifs moraux ou religieux	Motifs politiques	Divers ²⁾	Total
1970	89	31	55	175
1975	227	59	234	520
1980	182	20	152	354
1981	271	73	249	593
1982	356 ¹⁾	85	288	729

Ces statistiques sont à mettre en regard des quelque 650 000 personnes actuellement incorporées dans notre armée (y compris les femmes). Sur ce chiffre, 400 000 personnes font annuellement du service militaire. Enfin, le nombre de nouvelles recrues s'élevait en 1982, par exemple, à quelque 40 000.

¹⁾ Sur ce chiffre, 230 se sont vu reconnaître l'existence d'un grave conflit de conscience. Leur peine a été allégée en conséquence.

²⁾ Par exemple: aversion pour la soumission, crainte de l'effort, peur du danger, refus d'un service d'avancement.

● Le service civil doit être équivalent au service militaire

L'initiative demande bien la création d'un service civil dont la durée serait d'une fois et demie celle du service militaire, mais elle ne précise pas que ces deux formes de service doivent être équivalentes. Rien n'empêche dans ces conditions de concevoir un service civil moins exigeant que le service militaire quant à l'engagement personnel, à l'effort demandé, et à la volonté de sacrifice.

● Des objectifs problématiques

Les buts du service civil sont définis en termes vagues tels que «construire la paix en contribuant à écarter les causes d'affrontements violents». De telles formulations peuvent recouvrir pratiquement n'importe quelle activité et ne donnent aucune indication quant aux possibilités pratiques de réalisation. L'initiative donne enfin l'impression que seuls les objecteurs s'engagent en faveur de la paix. C'est oublier que notre armée sert précisément à assurer paix et indépendance à notre pays.

Pas de contreprojet

Le Conseil fédéral et les Chambres n'opposent pas de contreprojet à l'initiative populaire pour un service civil, ce qui ne signifie pas qu'ils se refusent à améliorer la situation actuelle. Cependant, aucun système n'a encore trouvé la faveur générale. La recherche d'une solution acceptable sera bien entendu poursuivie en cas de rejet de la présente initiative.

Une possibilité: le service sans arme

Les personnes pouvant justifier d'un grave conflit de conscience en raison de leur convictions religieuses ou morales peuvent accomplir le service militaire sans arme. Depuis 1982 une révision de la loi prévoit la possibilité de recourir contre un avis négatif de première instance.

Les militaires qui ont été autorisés à ne pas porter d'arme en raison d'un conflit de conscience font généralement leur service militaire dans les troupes sanitaires ou de protection aérienne. Les troupes sanitaires soignent des civils aussi bien que des militaires et la protection aérienne a pour mission de sauver des personnes ensevelies ou blessées par des incendies ou des décombres. Ces formes de service sont éminemment humanitaires et profitent également à la population civile. Le service non armé constitue une solution acceptable pour certains objecteurs et peut se comparer aux services analogues institués dans d'autres pays.