

Votation populaire du 20 février 1994

Explications du Conseil fédéral

Quels sont les enjeux du scrutin?

Vignette autoroutière

Introduite en 1985 et payable par les automobilistes tant suisses qu'étrangers, la vignette autoroutière a fait ses preuves. Il convient aujourd'hui de l'instituer définitivement et, pour la première fois, de l'adapter à l'évolution des prix en la faisant passer de 30 à 40 francs.

Texte soumis au vote, page 4 Explications, pages 2 à 5

Redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds

Qu'ils soient suisses ou étrangers, les camions et les cars qui utilisent nos routes doivent s'acquitter d'une redevance. Cette taxe forfaitaire prélevée en fonction du poids du véhicule doit être aujourd'hui prorogée et, pour la première fois depuis 10 ans, adaptée à l'évolution des prix.

Texte soumis au vote, page 6 Explications, pages 7 et 8

Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Un nouvel article constitutionnel habilitera la Confédération à introduire ultérieurement une redevance sur le trafic des poids lourds qui ne sera plus seulement fixée en fonction du poids du véhicule, mais aussi du nombre de kilomètres parcourus ou de la quantité de carburant consommée. Cette nouvelle redevance est appelée à remplacer la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds. Toutefois, elle ne pourra être prélevée que si les coûts occasionnés par le trafic lourd ne sont pas couverts.

Texte soumis au vote, page 9 Explications, pages 10 et 11

Initiative pour la protection des régions alpines

L'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» demande que les marchandises transitant à travers les Alpes soient transportées exclusivement par le rail. Elle exige que l'on renonce en règle générale à augmenter la capacité des routes de transit dans les régions alpines. Le Conseil fédéral et le Parlement rejettent cette initiative.

Texte soumis au vote, page 14 Explications, pages 12 à 17

Révision de la loi sur la navigation aérienne

Le Conseil fédéral et le Parlement ont décidé d'adapter la loi sur la navigation aérienne pour assurer un développement de l'aviation civile qui soit maîtrisé et conforme aux exigences actuelles. Une demande de référendum a été déposée contre la révision proposée.

Texte soumis au vote, pages 26 à 39 Explications, pages 18 à 25



Premier, deuxième et troisième objets:

- Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales
- Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds
- Arrêté fédéral concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée, soit aux prestations, soit à la consommation



Les questions qui vous sont posées sont les suivantes:

- Première question:** Acceptez-vous l'arrêté fédéral du 18 juin 1993 concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales?
- Deuxième question:** Acceptez-vous l'arrêté fédéral du 18 juin 1993 concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds?
- Troisième question:** Acceptez-vous l'arrêté fédéral du 18 juin 1993 concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée, soit aux prestations, soit à la consommation?

L'essentiel en bref

Les redevances sur l'utilisation des routes se sont révélées opportunes

La vignette autoroutière et la redevance sur le trafic des poids lourds (taxe poids lourds) ont été acceptées par le peuple et les cantons en 1984 et contribuent depuis lors à la couverture des coûts élevés du trafic routier. Elles assurent en outre que les automobilistes et les camionneurs étrangers qui utilisent nos routes participent eux aussi au financement de ces coûts. Votées en 1984 et limitées à 10 ans, les deux redevances ont pleinement fait leurs preuves et se justifient aussi bien du point de vue de la politique des transports que de celui de la politique de l'environnement.

Prorogation des redevances et adaptation à l'évolution des prix

Les deux premiers objets présentés par le Conseil fédéral et par le Parlement ont pour but de proroger la vignette autoroutière et la taxe poids lourds et de les adapter pour la première fois à l'évolution des prix. En outre, alors qu'elles tombaient jusqu'ici dans la caisse générale de la Confédération, les recettes des redevances profiteront désormais aux automobilistes en venant s'ajouter aux droits de douane sur les carburants. La Confédération a besoin de ces recettes pour achever en temps voulu le réseau des routes nationales et pour co-financer la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). Notons enfin qu'une partie de ces recettes sera dorénavant destinée aux cantons.

Pour une nouvelle redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Actuellement, la taxe poids lourds est perçue sur un mode forfaitaire, en fonction du poids du véhicule. A l'avenir, elle sera également proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus ou à la quantité de carburant consommée. A cet effet, un nouvel article constitutionnel (troisième objet) habilitera la Confédération à élaborer la future redevance sur le trafic des poids lourds, si possible en coordination avec la CE. Ainsi, la politique suisse des transports pourra être harmonisée au mieux avec les projets européens en la matière. Toutefois, la nouvelle redevance ne pourra être prélevée que dans la mesure où les coûts occasionnés par le trafic routier ne sont pas encore couverts.

Accroissement de la compétitivité du rail

Pour le Conseil fédéral et la grande majorité du Parlement, ces trois arrêtés sont indispensables. Sans la vignette et sans la taxe poids lourds, le compte routier aurait enregistré entre 1985 et 1990 un déficit annuel moyen d'environ 500 millions de francs. Les trois objets qui vous sont proposés se fondent sur le principe de causalité: celui qui occasionne des coûts et des nuisances doit en assumer la charge. Si l'application de ce principe renchérira le trafic routier, elle accroîtra aussi la compétitivité du rail. Elle s'inscrit parfaitement dans la politique des transports respectueuse de l'environnement que poursuit le Conseil fédéral.

Premier objet: Vignette autoroutière

Texte soumis au vote

Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales

du 18 juin 1993

I

La constitution est modifiée comme il suit:

Art. 36^{quinquies}

¹ La Confédération perçoit pour l'utilisation des routes nationales de première et de deuxième classe une redevance annuelle de 40 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. Le taux de redevance peut être adapté, dans la mesure où les coûts du trafic routier le justifient, au moyen d'un arrêté fédéral de portée générale sujet au référendum facultatif.

² Le Conseil fédéral règle l'exécution par voie d'ordonnance. Il peut exempter certains véhicules de la redevance 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 Le produit net de la redevance est utilisé comme le produit de la surtaxe en vertu de l'article 36^{ter}.

⁴ La perception de cette redevance peut être restreinte ou supprimée par une loi. Cette loi pourra aussi étendre la perception de la redevance à d'autres catégories de véhicules qui ne sont pas soumises à la redevance sur le trafic des poids lourds.

⁵ Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 1995.

Disposition transitoire

Art. 18, 3^e al.

³ Le présent article a effet jusqu'au 31 décembre 1994.*

II

Le présent arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.

* La disposition transitoire s'applique au droit en vigueur et garantira le passage de l'ancien au nouveau droit.

Qu'apporte ce premier objet?

- Le principe de la vignette reste le même.
- La vignette coûtera désormais 40 francs au lieu de 30.
- Les recettes ne tomberont plus dans la caisse générale de la Confédération, mais seront utilisées en priorité pour les routes.
- Les cantons seront associés au produit de la vignette.
- Toute adaptation ultérieure du prix de la vignette au renchérissement sera sujette au référendum facultatif.

Avis du Conseil fédéral

En 1985, la Suisse a introduit pour une durée de dix ans une redevance sur l'utilisation de ses autoroutes, la vignette autoroutière. A l'époque, cette mesure avait été vivement contestée. Pour le Parlement, elle se justifiait par la mauvaise situation des finances fédérales. Aujourd'hui, force est de constater qu'elle a fait ses preuves et que d'un point de vue administratif, elle ne crée aucune difficulté. Le Conseil fédéral est favorable à la prorogation de la vignette pour les raisons suivantes :

Des expériences positives

La vignette représente une façon simple et non bureaucratique de taxer les usagers du réseau autoroutier. Ses recettes, qui se situent entre 151 (1985) et 201 (1992) millions de francs, sont indispensables pour couvrir une partie des coûts occasionnés par le trafic routier. Il convient aujourd'hui d'introduire la vignette définitivement.

Une adaptation à l'évolution des prix qui se justifie

Le renchérissement général enregistré depuis l'introduction de la vignette atteint plus de 30 pour cent. Une adaptation de la redevance se justifie donc pleinement. En conséquence, le prix de la vignette passera, dès le 1^{er} janvier 1995, de 30 à 40 francs. Si l'on considère le coût total d'une voiture, cette augmentation est tout à fait supportable. En outre, tout relèvement ultérieur devra probablement être arrêté par le Parlement. Le peuple pourra, le cas échéant, lui aussi donner son avis, puisqu'un tel arrêté sera sujet au référendum facultatif.

Les véhicules étrangers également taxés

En achetant la vignette, les automobilistes étrangers participent également à la cou-

verture de nos coûts. La moitié environ du produit de la redevance provient de la taxation des véhicules étrangers. On notera cependant que, comparée aux taxes autoroutières perçues dans certains pays voisins, la vignette suisse reste bon marché. Alors qu'en Suisse, la somme de 40 francs permet de rouler toute une année sur un réseau de routes nationales d'environ 1400 kilomètres, à l'étranger, un seul aller-retour Chiasso-Gênes ou Genève-Mâcon par l'autoroute revient à peu près à ce prix. En cas de suppression de la vignette, une plus grande partie du trafic de transit nord-sud emprunterait notre réseau routier pour éviter les péages à l'étranger.

Les délibérations au Parlement

Le Conseil des Etats a approuvé à l'unanimité la prorogation de la vignette. Au Conseil national, une petite minorité a plaidé pour la suppression de la vignette, affirmant qu'elle n'était pas nécessaire au financement des routes nationales, que son produit était de toute façon plus faible que prévu et que les automobilistes passaient déjà suffisamment à la caisse. Mais la grande majorité de ce Conseil a refusé de renoncer à cette redevance et a approuvé sa prorogation.

Pour les motifs évoqués, le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent d'approuver la prorogation de la vignette autoroutière.

Deuxième objet: Redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds

Texte soumis au vote

Arrêté fédéral

concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds

du 18 juin 1993

I

Les dispositions transitoires de la constitution sont modifiées comme il suit:

Art. 17, 5^e al.

⁵ Le présent article a effet jusqu'au 31 décembre 1994.*

Art. 20

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 ou 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	Fr.
– de plus de 3,5 tonnes à 12 tonnes	650
– de plus de 12 tonnes à 16 tonnes	2000
– de plus de 16 tonnes à 22 tonnes	3000
– de plus de 22 tonnes	4000
b. pour les remorques	
– de plus de 3,5 tonnes à 8 tonnes	650
– de plus de 8 tonnes à 10 tonnes	1500
– de plus de 10 tonnes	2000
c. pour les autocars	650

³ Les taux de redevance peuvent être adaptés, dans la mesure où les coûts du trafic routier le justifient, au moyen d'un arrêté fédéral de portée générale sujet au référendum facultatif.

⁴ En outre, le Conseil fédéral peut, par voie d'ordonnance, adapter les taux de redevance applicables au-dessus de 12 tonnes, mentionnés au 2^e alinéa, en fonction d'éventuelles modifications des catégories de poids définies dans la loi sur la circulation routière.

⁵ 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.

⁶ Le Conseil fédéral règle l'exécution 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.

⁷ Le produit net de la redevance est utilisé comme le produit de la surtaxe en vertu de l'article 36^{ter}.

⁸ La perception de cette redevance peut être restreinte ou supprimée par une loi.

⁹ Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 1995; il a effet jusqu'au 31 décembre 2004 au plus tard.

II

Le présent arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.

* Cette disposition s'applique au droit en vigueur et garantira le passage de l'ancien au nouveau droit.

Avis du Conseil fédéral

Il y a près de dix ans, le peuple et les cantons ont approuvé l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds, la taxe poids lourds. Il s'agissait de faire en sorte que ce trafic contribue à la couverture des coûts qu'il occasionne et de faire participer également les véhicules étrangers en transit à travers la Suisse. Le Conseil fédéral et le Parlement proposent aujourd'hui de proroger cette redevance et de l'adapter à l'évolution des prix. Ils avancent à cet égard les arguments suivants:

Une étape de transition

La redevance introduite en 1985 permet de couvrir en partie les coûts occasionnés par le trafic des poids lourds et de faire participer à cette couverture les véhicules étrangers. Ce serait une erreur que de renoncer complètement à cet instrument de la politique des transports. En effet, la Confédération a besoin des recettes de la taxe poids lourds, qui constitue en outre un moyen de favoriser le transfert du trafic lourd de la route au rail. C'est pourquoi il convient aujourd'hui de proroger la perception de cette redevance forfaitaire jusqu'en 2004. D'ici là, le Conseil fédéral entend mettre au point une redevance liée soit aux prestations, soit à la consommation, appelée à remplacer la redevance forfaitaire et coordonnée, si possible, avec les projets européens en la matière (troisième objet).

Une adaptation à l'évolution des prix qui se justifie

Depuis 1985, les tarifs de la taxe poids lourds sont restés les mêmes, variant entre 500 et 3000 francs par année selon le poids du camion et de sa remorque. Dans le même temps, le renchérissement a atteint plus de 30 pour cent. C'est pourquoi il convient aujourd'hui d'adapter les tarifs de la redevance, qui s'échelonnent entre 650 et 4000 francs dès le 1^{er} janvier 1995. Quant aux véhicules étrangers, ils paient un forfait journalier qui sera lui aussi adapté. Notons encore que l'augmentation de la redevance est tout à fait supportable pour les entreprises de transport et qu'elle n'aura guère d'effet sur le prix des marchandises.

Qu'apporte ce deuxième objet?

- Le principe de la taxe poids lourds reste le même.
- Les tarifs sont adaptés à l'évolution des prix.
- Les recettes ne tomberont plus dans la caisse générale de la Confédération, mais seront utilisées en priorité pour les routes.
- Les cantons seront dorénavant associés au produit de la redevance.
- Toute adaptation ultérieure au renchérissement sera sujette au référendum facultatif.
- La redevance forfaitaire sera perçue jusqu'en 2004. Elle sera remplacée par une redevance liée soit aux prestations, soit à la consommation (troisième objet), dans la mesure du possible en concordance avec les projets de la CE en la matière.

Une affectation ciblée des recettes

La taxe poids lourds a rapporté à la Suisse des recettes situées entre 112 (1985) et 136 (1992) millions de francs. Jusqu'ici, elles tombaient dans la caisse générale de la Confédération. Or désormais, elles profiteront davantage aux automobilistes, puisque les recettes de la redevance seront affectées en priorité aux routes, ce qui soulignera son caractère de taxe.

Les redevances sur le trafic des poids lourds dans la CE

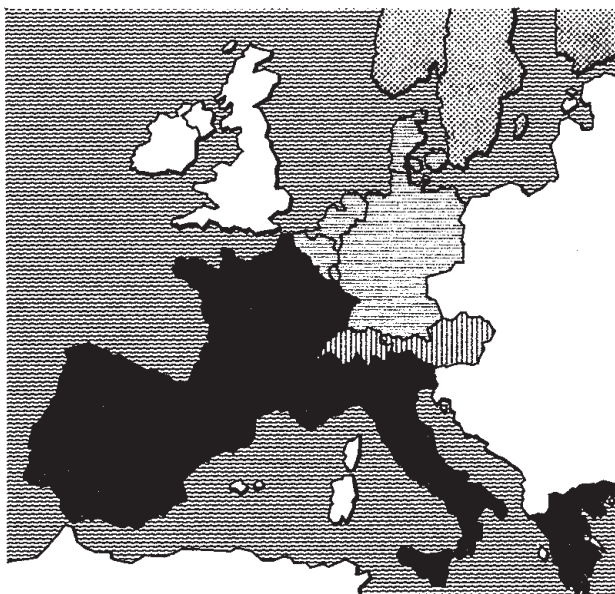
En France, en Italie, en Espagne, au Portugal et en Grèce, les camions doivent s'acquitter d'une taxe autoroutière. La CE a décidé que dès 1995, une redevance sur le trafic des poids lourds, l'«Eurovignette»,

serait également prélevée en Allemagne, au Danemark, aux Pays-Bas, en Belgique et au Luxembourg. Cette taxe sera tout à fait semblable à notre redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds.





Les délibérations au Parlement

Alors que le Conseil des Etats a approuvé à l'unanimité la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds, une petite minorité du Conseil national s'y est opposée, affirmant que les poids lourds étaient déjà suffisamment taxés. Quelques députés ont en outre refusé l'adaptation à l'évolution des prix, avançant que le relèvement voté au printemps dernier des droits de douane sur les carburants grevait particulièrement les poids lourds. Une majorité du Conseil national a toutefois soutenu l'avis du Conseil fédéral.

Pour les motifs évoqués, le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent d'approuver la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds.



Redevances sur le trafic-marchandises lourd par la route en Europe de l'Ouest

-  Péages autoroutiers
-  Redevances kilométriques ou sur le trafic des poids lourds
-  Taxe spéciale sur le diesel
-  Eurovignette (dès le 1.1.95)

Troisième objet: Future redevance sur le trafic des poids lourds

Texte soumis au vote

Arrêté fédéral concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée, soit aux prestations, soit à la consommation

du 18 juin 1993

I
La constitution est modifiée comme il suit:

Art. 36^{quater}

¹ La Confédération peut percevoir sur le trafic des poids lourds une redevance liée, soit aux prestations, soit à la consommation. La redevance ne peut être perçue que dans la mesure où les coûts occasionnés à la collectivité par ce trafic ne sont pas déjà couverts par d'autres prestations ou redevances.

² Le produit net de la redevance ne doit pas dépasser les coûts non couverts. Il sera affecté à la couverture des coûts dus au trafic routier.

³ Les cantons ont droit à une partie du produit net de la redevance. Lors de la fixation de leur quote-part, il sera tenu compte des répercussions particulières de la redevance sur les régions de montagne et sur les régions périphériques.

II
Le présent arrêté est soumis au vote du peuple et des cantons.

Qu'apporte ce troisième objet?

- La Confédération reçoit la compétence de remplacer la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds par une redevance tenant mieux compte du principe de causalité.
- La future taxe poids lourds ne sera plus fonction uniquement du poids du véhicule, mais aussi du nombre de kilomètres parcourus ou de la quantité de carburant consommée.
- Cette redevance tiendra compte non seulement des coûts liés aux routes, mais aussi des coûts externes du trafic lourd (par exemple, coûts liés aux dégâts dus au bruit, aux gaz d'échappement, aux accidents).
- Les recettes seront utilisées pour les routes et pour la couverture des coûts externes.
- Les conséquences éventuelles de la redevance pour les régions de montagne et les régions périphériques seront prises en considération.
- Le système de perception sera, dans la mesure du possible, coordonné avec la CE.

Avis du Conseil fédéral

La prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds (deuxième objet) ne sera qu'une étape de transition. La Confédération souhaite en effet la remplacer par une redevance liée soit aux prestations, soit à la consommation, qui tienne mieux compte du principe de causalité. C'est ce que le nouvel article constitutionnel proposé ici lui permettra de faire. La future redevance sera harmonisée, si possible, avec les projets européens en la matière. Le Conseil fédéral est favorable à cet objet pour les raisons suivantes:

Un système plus équitable

L'actuelle taxe poids lourds est prélevée sur un mode forfaitaire et ne prend en compte ni le nombre de kilomètres parcourus, ni la quantité de carburant consommée. Dès lors, il est prévu de la remplacer, le moment venu, par un système plus équitable qui ne sera pas fondé uniquement sur le poids du véhicule, mais aussi sur la distance parcourue ou sur la consommation de carburant.

Coordination internationale

L'accord sur le transit a permis à la Suisse d'exercer une influence sur la politique des transports européenne. En modernisant sa redevance sur le trafic des poids lourds, notre pays contribuera à nouveau à une politique des transports qui garantisse un meilleur équilibre entre la route et le rail. Toutefois, la Suisse ne pourra introduire sa nouvelle redevance en solitaire, mais devra le faire, dans la mesure du possible, en coordination avec la CE.

Les coûts du trafic des poids lourds

Le trafic des poids lourds n'occasionne pas que des coûts de construction, d'entretien et d'exploitation des routes. Il génère également des coûts dus par exemple au bruit, aux gaz d'échappement ou aux accidents. Or, le trafic des poids lourds ne couvre pas une grande partie de ces coûts externes (par exemple lors de dommages causés

aux immeubles, d'absences au travail, etc.). C'est pourquoi, il s'agira à l'avenir d'imputer ces coûts plus systématiquement à ceux qui les occasionnent et non plus à la collectivité.

Le rail mieux utilisé

La nouvelle redevance sur le trafic des poids lourds rendra les longs trajets plus chers. En effet, celui qui roulera beaucoup paiera plus. Ainsi, la nouvelle taxe poids lourds tiendra compte du principe de causalité. Il en résultera une diminution des trajets à vide, ce qui libérera les routes au profit des automobilistes. En outre, la redevance favorisera le transfert du trafic lourd de la route au rail d'une façon bien plus efficace que la création de nouvelles obligations ou interdictions. L'utilisation de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) en sera elle aussi accrue, et ce, par des moyens conformes aux lois du marché.

Prise en compte des régions périphériques et des régions de montagne

Dans les régions de montagne et les régions périphériques, le transport ne peut souvent se faire que par la route, par manque de raccordements ferroviaires ou à cause de la longueur excessive des voies d'accès. Or, la nouvelle redevance sur le trafic des poids lourds ne doit pas défavoriser ces régions. C'est pourquoi, le texte

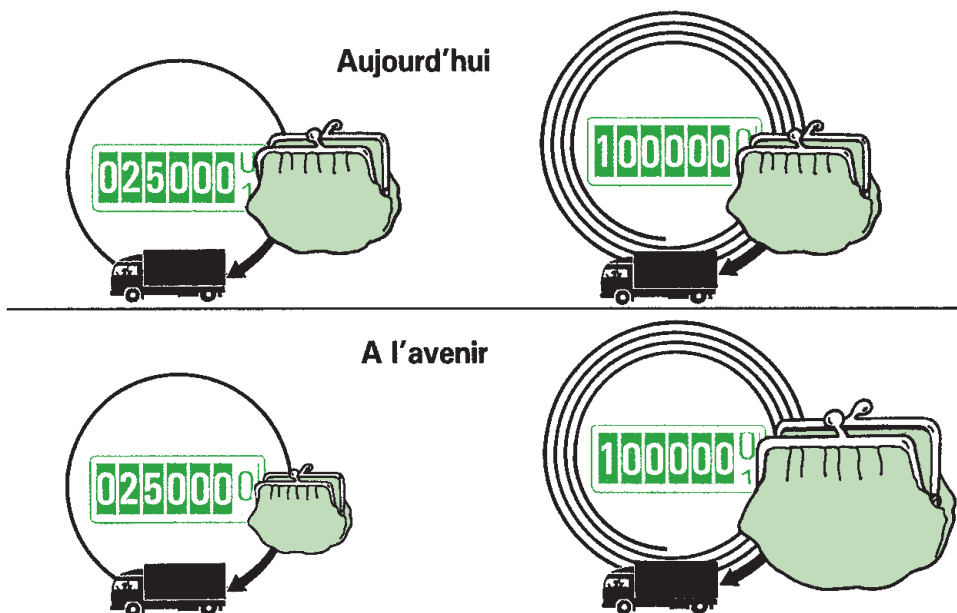
constitutionnel proposé permet une indemnisation en leur faveur.

Les délibérations au Parlement

Une minorité du Parlement était d'avis que cette façon de procéder revenait à «faire provision de dispositions constitutionnelles» et qu'on ne savait pas encore quelle solution la CE adopterait. Toutefois, une

nette majorité du Parlement a approuvé l'objet, sachant qu'il faudrait de toute façon encore édicter une loi sujette au référendum facultatif, ce qui garantirait que le peuple puisse lui aussi donner son avis. Le Parlement a cependant également insisté sur le fait que la redevance devait pouvoir être fixée tant en fonction des kilomètres parcourus que de la consommation de carburant.

Pour les motifs évoqués, le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent d'approuver l'article constitutionnel introduisant une redevance sur le trafic des poids lourds liée soit aux prestations, soit à la consommation.



L'actuelle redevance sur le trafic des poids lourds (en haut) est prélevée sur un mode forfaitaire, en fonction du poids du véhicule. Son prix est indépendant de la longueur ou du nombre des trajets. Il convient dès lors de la remplacer par une redevance tenant mieux compte du principe de causalité (en bas): celui qui roule plus ou consomme une plus grande quantité de carburant doit payer plus cher. La taxe forfaitaire sera perçue jusqu'à ce qu'elle puisse être remplacée par la nouvelle redevance.

Quatrième objet:

Initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit»



La question à laquelle vous devez répondre est la suivante:

- Acceptez-vous l'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit»?

L'essentiel en bref

Importance des Alpes

Les Alpes occupent une place extraordinairement importante dans notre histoire, notre économie et notre culture. C'est par elles que passent les liaisons les plus courtes entre le Nord et le Sud de l'Europe. De par sa position, la Suisse participe étroitement depuis des siècles au commerce et au trafic internationaux. Les Alpes représentent aussi un espace de détente et de loisirs pour nous comme pour d'innombrables touristes du monde entier. Elles méritent assurément d'être protégées.

La Confédération protège les Alpes

Face aux nuisances croissantes dues au trafic international, la Confédération a pris ces dernières années toute une série de mesures visant à limiter le trafic, telles que, par exemple: interdiction de rouler la nuit et les dimanches et limite de 28 tonnes pour les véhicules lourds, accord sur le transit avec la CE, couloir de transport combiné rail-route par le Gothard, construction de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), et redevance sur les poids lourds. Ces mesures contribueront aussi à l'avenir à promouvoir un transfert du trafic marchandises de la route vers le rail et donc à protéger les régions alpines.

Que demande l'initiative?

L'initiative populaire «pour la protection

des régions alpines contre le trafic de transit», déposée en 1990 avec 107 570 signatures, demande que les marchandises transitant d'une frontière à l'autre à travers les Alpes ne soient plus transportées que par chemin de fer. Dans un délai de dix ans, il faudrait adapter l'infrastructure ferroviaire afin qu'elle ait une capacité suffisante pour transporter toutes les marchandises en transit. En outre, l'initiative exige que la capacité des routes de transit dans les régions alpines ne soit pas augmentée. Or actuellement, 90 pour cent des marchandises transitant par la Suisse à travers les Alpes sont déjà transportées par chemin de fer.

Considérations du Conseil fédéral et du Parlement

De l'avis du Conseil fédéral et du Parlement, les mesures proposées par l'initiative ne correspondent pas aux conditions actuelles. L'initiative vise surtout les transporteurs étrangers et risque de provoquer de graves mesures de rétorsion contre la Suisse. Non seulement notre industrie des transports mais l'ensemble de notre économie en subirait les conséquences. En outre, l'initiative instaurerait des inégalités de traitement entre régions et soulèverait des difficultés lors de la mise en application. Ce n'est pas par des mesures contraignantes, comme le propose l'initiative, mais en augmentant l'attrait du chemin de fer, que l'on pourra protéger efficacement les Alpes contre l'accroissement du trafic.

Texte soumis au vote

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit»

du 18 juin 1993

Article premier

¹ L'initiative populaire du 11 mai 1990 «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» est soumise au vote du peuple et des cantons.

² Elle a la teneur suivante:

La constitution fédérale est complétée comme il suit:

Art. 36^{sexies}

¹ La Confédération protège la zone alpine contre les effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic de transit de telle sorte que les êtres humains, les animaux et les plantes ainsi que leurs espaces vitaux n'en subissent pas de dommages.

² Les marchandises transitant d'une frontière à l'autre à travers les Alpes sont transportées par le rail. Le Conseil fédéral fixe les mesures à prendre par voie d'ordonnance. Des dérogations à cette règle ne sont accordées que si elles sont indispensables; les conditions en sont spécifiées dans la loi.

³ La capacité des routes de transit dans les régions alpines ne doit pas être augmentée. Les routes de contournement destinées à désengorger les localités ne tombent pas sous le coup de cette disposition.

Dispositions transitoires art. 21

Le trafic des marchandises qui transitent par notre pays doit avoir été transféré de la route au rail dans un délai de dix ans à compter de la date à laquelle l'article 36^{sexies}, 2^e alinéa, a été accepté.

Art. 2

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

Quels sont les buts de l'initiative?

- Les auteurs de l'initiative veulent protéger les régions alpines contre les nuisances dues au trafic de transit.
- Les marchandises transitant à travers les Alpes devront, dans un délai de dix ans, être obligatoirement transportées par rail, les dérogations indispensables étant toutefois admises.
- La capacité des routes de transit dans les régions alpines ne devra pas être augmentée, à l'exception de celle des routes de contournement servant à désengorger les localités.

Arguments du comité d'initiative

Le comité d'initiative fonde sa demande sur les arguments suivants:

«Aujourd'hui, plus de 2500 poids lourds en moyenne franchissent le Gothard chaque jour ouvrable, dont la moitié en transit. Selon les prévisions de l'administration fédérale, ce nombre de camions passera à environ 6000 d'ici l'an 2000.

La pollution atmosphérique et le bruit dus à ce trafic diminuent la qualité de vie de la population des régions traversées. On constate dans ces régions, particulièrement chez les enfants et les personnes âgées, une fréquence accrue des maladies respiratoires et des troubles du sommeil.

Les marchandises en transit d'une frontière à l'autre doivent emprunter le rail!

Pour la distribution finale des marchandises, les camions sont indispensables. En revanche, pour le transport de marchandises en transit, il existe une solution plus respectueuse de l'environnement: le chemin de fer. Les principaux responsables politiques en Europe s'accordent à le dire.

La Suisse investit des milliards de francs dans le ferroutage et AlpTransit. Ainsi, les chemins de fer suisses sont et seront en mesure d'absorber la totalité du trafic marchandises routier de transit.

Le transfert se fait encore dans le mauvais sens!

Malgré la récession, la limite des 28 tonnes et l'accord sur le transit, le trafic marchandises traversant les Alpes par la route s'est accru de 40% en trois ans et demi (1.1.90-30.6.93). Dans le même temps, la part du rail au trafic marchandises de transit a diminué de 25%. Cette évolution dans le mauvais sens se poursuivra tant que l'on ne donnera pas à la Confédération la compétence de transférer effectivement le trafic de transit sur le rail. L'Initiative des Alpes donne à la Confédération le mandat constitutionnel d'opérer ce transfert.

L'Initiative des Alpes contribue à créer des emplois et soulage l'environnement!

Le transfert sur le rail du trafic marchandises routier de transit:

- améliorera la sécurité de tous les usagers de la route,
- maintiendra et créera de précieux emplois dans le secteur des chemins de fer,
- rentabilisera le projet AlpTransit,
- permettra à la population des régions traversées par les axes suisses de transit de respirer enfin,
- préservera la nature alpine, incomparable dans sa beauté et sa diversité.

Un modèle pour la politique européenne des transports

L'Initiative des Alpes montre la voie d'avenir vers une politique suisse et européenne des transports équilibrée. En acceptant cette initiative, la Suisse pourra continuer à assumer son rôle de pays de transit, apportant une contribution active à la résolution des problèmes de transports en Europe.»

Avis du Conseil fédéral

Le but visé par l'initiative, la protection des Alpes, revêt aussi une grande importance pour la Confédération. Le Conseil fédéral et le Parlement s'efforcent d'atteindre cet objectif au moyen d'une politique globale des transports et non par des mesures contraignantes. L'initiative provoquerait de la part de l'étranger des mesures économiques et politiques préjudiciables à notre pays. Le Conseil fédéral rejette l'initiative pour les motifs qui suivent.

La Confédération veut une politique des transports efficace

Le Conseil fédéral estime aussi important de protéger l'espace alpin et sa population. Il entend cependant le faire, non par des mesures contraignantes et valables seulement pour les régions alpines, comme le propose l'initiative, mais au moyen d'une politique des transports qui soit globale et efficace. Vers le milieu des années 80, on a voulu obtenir de la Suisse qu'elle autorise le passage des véhicules de 40 tonnes. Ce fut une des causes principales du lancement de l'initiative. Or la Confédération a pu imposer le maintien de la limite de 28 tonnes ainsi que l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche. Ces mesures ont été admises lors de la conclusion de l'Accord international sur le transit avec la CE. Une autre mesure efficace a consisté dans l'aménagement du couloir de transport combiné rail-route par le Gothard, qui a permis de tripler la capacité de ferroutage des marchandises. En outre, le projet de construction de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) a été accepté. Ce projet est aussi favorable à l'environnement. Ces diverses mesures doivent créer les capacités nécessaires pour maîtriser le trafic ferroviaire à long terme.

L'initiative est excessive

Les transports représentent un enjeu

important pour la Suisse en tant que pays de transit. Ils ont largement contribué à l'essor de notre pays. Que serait la Suisse sans le tunnel du Saint-Gothard? L'initiative demande des mesures contraignantes qui ne sont pas souhaitables, car il est possible d'encourager l'utilisation de la NLFA sans recourir à la contrainte. En effet, la réalisation de cette ligne, qui permettra un gain de temps appréciable, ainsi que l'harmonisation des horaires sur le plan international, accroîtront notablement l'attrait du rail. Le Conseil fédéral entend orienter le trafic par des moyens conformes à l'économie de marché, et non par des contraintes ou des interdictions. Une autre mesure envisagée dans ce but est une taxe sur les poids lourds liée aux prestations ou à la consommation (troisième objet).

Efficacité écologique discutable

L'initiative ne peut obliger les transporteurs étrangers à recourir effectivement au chemin de fer. Nombre de camions renonceraient à traverser notre pays par le rail et contourneraient la Suisse par la France ou l'Autriche, parcourant ainsi des distances plus longues. Le bilan écologique serait négatif. En 1992, 24 millions de tonnes de marchandises ont été transportées à travers les Alpes suisses. L'initiative ne concernerait que quelque 2 millions sur ce total. Le trafic intérieur, dont le volume est

tout aussi important, ainsi que le trafic d'import-export, ne seraient pas touchés. Sur la totalité des véhicules qui traversent les Alpes par la route, l'initiative n'en éliminerait que 4 pour cent.

Mesures de rétorsion de l'étranger

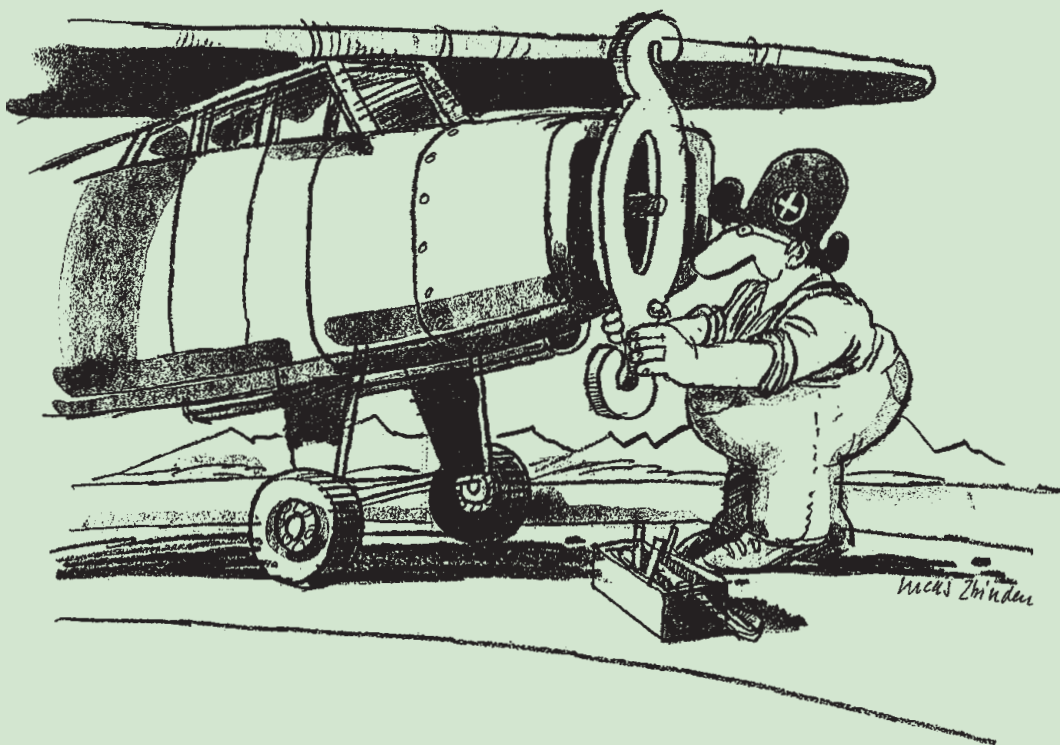
L'initiative vise à dissuader les transporteurs étrangers de traverser la Suisse. Ceux-ci seraient donc défavorisés par rapport aux camionneurs suisses. Les auteurs de l'initiative semblent oublier que notre pays est tributaire des voies de communications à l'étranger. Il y aurait donc lieu de craindre que d'autres pays ne frappent nos transporteurs de mesures similaires. Notre manque de compréhension à l'égard des besoins de transports étrangers porterait préjudice d'une manière générale à nos relations avec les pays voisins et toute l'économie suisse en souffrirait. En outre, l'initiative va à l'encontre de plusieurs accords internationaux.

Pour les motifs exposés, le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent de rejeter l'initiative pour la protection des régions alpines.



Près de 90 pour cent des marchandises transitant à travers les Alpes suisses sont actuellement transportées par chemin de fer. A titre comparatif, la part du rail au trafic de transit alpin ne représente en Autriche et en France que 20 pour cent environ.

Cinquième objet: Modification de la loi sur la navigation aérienne



La question à laquelle vous devez répondre est la suivante:

- Acceptez-vous la modification du 18 juin 1993 de la loi sur la navigation aérienne?

L'essentiel en bref

L'aviation civile suisse

La Suisse, de par sa position au centre du continent, a besoin de bonnes liaisons aériennes avec l'étranger. C'est seulement à cette condition que notre économie et nos compagnies aériennes peuvent maintenir leur compétitivité internationale. Les transports aériens sont appelés à prendre encore plus d'importance. Ils auront à faire face à des situations nouvelles sur le plan international, et plus spécialement en Europe. A l'intérieur de notre pays également, nous avons besoin d'une infrastructure aéronautique fonctionnelle, tant pour le transport que pour le sauvetage. Il convient aussi de veiller à la relève en personnel navigant qualifié. Les dispositions légales actuelles sont devenues insuffisantes. Il faut les adapter aux impératifs de notre temps.

Buts de la révision

La révision du 18 juin 1993 crée de nouvelles conditions-cadres pour un développement de l'aviation civile suisse qui soit maîtrisé et conforme aux besoins actuels. Elle apporte de notables améliorations quant à la protection juridique et fournit la base légale pour la perception d'une taxe d'atterrissage établie en fonction des émissions de polluants. Elle accorde une place importante aux installations de la navigation aérienne et des aérodromes. L'octroi de concessions et d'autorisations sera placé sous un régime uniforme relevant de la Confédération, en vertu de la compétence en matière de navigation aérienne qui lui est conférée par la constitution. Ainsi, une politique nationale cohérente en

matière d'aviation sera possible. En outre, les procédures seront simplifiées et facilitées. Enfin, on évitera les doubles emplois et les conflits de compétences.

Par ailleurs, la Confédération pourra dans certains cas, et pour autant que la situation financière le permette, allouer des prêts à des taux d'intérêt préférentiels pour la modernisation de certaines infrastructures ou pour des mesures visant à améliorer la protection de l'environnement. Il importe de noter que cette éventualité est inscrite dans la loi sous forme de possibilité, et non d'obligation.

Pourquoi un référendum ?

Le comité référendaire s'élève contre le renforcement du rôle de la Confédération dans l'octroi des autorisations en faveur d'aérodromes et contre le fait qu'elle puisse accorder des prêts à des conditions préférentielles. Il estime que de tels prêts reviendraient à subventionner le trafic aérien et craint une diminution des droits démocratiques des riverains, ainsi que des droits des communes et des cantons.

Considérations du Conseil fédéral et du Parlement

Le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent d'accepter la révision. Ils jugent nécessaire de renforcer le rôle de la Confédération, dans l'intérêt d'une politique nationale cohérente en matière de trafic aérien et de transport en général. Ils estiment que le rejet de la révision empêcherait la mise en application de nombreuses améliorations qui sont par ailleurs incontestées.

Quels sont les principaux points de la modification?

→ Les **accords internationaux relatifs au trafic aérien**, tels que la Suisse en a conclu avec plus d'une centaine de pays, pourront dorénavant être mis en vigueur par le Conseil fédéral; le Parlement sera déchargé de cette tâche.

→ Les **prescriptions techniques de sécurité** édictées par l'Organisation de l'aviation civile internationale ou après concertation entre les autorités aéronautiques européennes pourront entrer en vigueur rapidement.

→ Au lieu du Conseil fédéral, ce sera le **Tribunal fédéral** qui statuera en dernière instance sur les décisions de l'administration relatives aux aérodromes et aux installations de la navigation aérienne.

→ Les **procédures d'autorisation d'aérodromes et d'installations de la navigation aérienne** relèveront de la compétence exclusive de la Confédération et seront soumises à des règles uniformes.

→ Des **prêts** à des taux d'intérêt préférentiels pourront être alloués aux aéroports et aux aérodromes, en particulier à ceux qui servent à la formation aéronautique.

→ Une base légale définitive sera fournie pour l'**interdiction des aéronefs ultra-légers**, qui avait été décidée par le Conseil fédéral en 1984.

→ Les dispositions d'application de la loi comprendront des **prescriptions relatives à la protection du milieu naturel**.

→ Non seulement les émissions de bruit mais aussi celles de **substances nocives** devront être contrôlées et attestées.

→ Outre le bruit, les **émissions de polluants** seront prises en compte pour le calcul des taxes d'atterrissage, qui auront ainsi un rôle incitatif.

→ Les compagnies commerciales d'aviation devront contracter des **assurances responsabilité civile en faveur de leurs passagers**.

→ Les **enquêtes sur les accidents d'avion** seront simplifiées; la Commission fédérale d'enquête sur les accidents d'aviation n'interviendra plus que sur demande et les tâches administratives seront notablement allégées.

→ Une base juridique plus claire sera fournie pour l'entreprise du service de la navigation aérienne **Swisscontrol**, qui deviendra par ailleurs financièrement autonome, déchargeant ainsi le budget fédéral.

Arguments du comité référendaire

Le comité référendaire fonde sa demande sur les arguments suivants :

«En pleine récession économique et en désaccord avec ses engagements en faveur de l'environnement, la Confédération désire accorder des privilèges juridiques et des avantages financiers supplémentaires au trafic aérien.

La loi révisée sur la navigation aérienne instaure de façon définitive le subventionnement du trafic aérien. L'article 101a permet de financer un quart du coût de construction ou d'agrandissement d'aéroports et aérodromes avec l'argent des contribuables, prêté à des taux d'intérêts préférentiels. Or, la Confédération réduit son soutien au trafic ferroviaire régional, pourtant beaucoup plus écologique et utile à tous. Les chemins de fer sont actuellement obligés de supprimer des lignes, de mettre en question l'horaire cadencé et d'augmenter les tarifs. Pourtant, personne ne conteste que le bilan écologique parle nettement en faveur du rail. Sur les courtes distances (jusqu'à 400 km), l'avion consomme environ 6 fois plus d'énergie par personne-kilomètre que le train et produit environ 5 fois plus de pollution. Pour des raisons tant économiques qu'écologiques, il convient de réserver ces distances au rail et non de subventionner un trafic aérien beaucoup plus polluant, qui ne fera que concurrencer le train. Toute subvention destinée à l'aviation manquera fatalement pour financer d'autres types de transport.

Cette loi réduit les droits démocratiques des riverains et les prérogatives des communes et des cantons. Les nouveaux articles 37a et 37b privent les cantons de leur droit de gérer la planification des aérodromes par le biais des plans directeurs et d'aménagement. Cette tâche sera centralisée à l'Office fédéral de l'aviation civile, dont la politique consiste en la promotion de l'aviation, même à l'encontre des riverains et des régions concernées. Cette politique unilatérale contribuera à augmenter la densité du réseau aéroportuaire suisse, déjà parmi les plus fortes du monde.

*Veut-on perdre le droit d'être entendu et, en plus, devoir payer pour cela? Avec ce référendum, il ne s'agit pas de dire oui ou non à l'aviation. Il s'agit de donner au trafic aérien sa juste place. **La politique suisse, basée sur le principe d'économie de marché, doit tendre à la transparence et à la vérité des coûts pour tous les modes de transport.** Le trafic aérien, au bilan écologique défavorable, ne devrait pas échapper à cette règle. Pour une politique des transports cohérente et contre des subventions abusives, il convient de voter non!»*

Avis du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral juge nécessaire et urgent d'adapter la loi sur la navigation aérienne aux exigences actuelles. Il appuie donc le projet de modification, en particulier pour les motifs qui suivent.

Une Suisse ouverte sur le monde

Un système de transport aérien performant fait partie des infrastructures indispensables à tout pays développé. Plus que jamais, la Suisse a besoin de liaisons aériennes rapides et efficaces. Un des objectifs de notre politique aéronautique vise à relier la Suisse aux principaux centres urbains du monde entier.

L'aviation est importante pour l'économie

Le transport aérien est devenu indispensable au monde des affaires, au tourisme, aux voyages en général, ainsi qu'aux échanges culturels. Il contribue au maintien des emplois et de la prospérité. De bonnes liaisons aériennes sont indispensables à l'industrie, au secteur des services, à la recherche et à la science. Les négliger mettrait en péril la compétitivité de notre économie, donc aussi les emplois et la prospérité. Or il est devenu difficile pour le transport aérien, par suite de la saturation des aéroports et des voies aériennes, de tirer tout le parti possible de ses avantages, et de jouer le rôle qui est le sien au service de l'économie, en association avec les autres modes de transport.

Une croissance respectueuse de l'environnement

L'aviation est une branche de l'industrie des transports. Les besoins de la population dans ce domaine vont continuer à s'accroître. La Suisse se doit d'avoir une loi adaptée aux exigences actuelles, pour que

cette croissance se fasse d'une manière cohérente et respectueuse de l'environnement. La loi révisée fournit entre autres une base légale pour la perception de taxes d'orientation sous forme de taxes d'atterrissage définies en fonction des polluants. Elle constitue également un fondement juridique pour l'interdiction définitive des aéronefs ultra-légers.

Une politique tournée vers l'avenir

Les aéroports de Genève, Bâle et Zurich représentent des ouvertures sur le monde. Ils sont d'une importance vitale et doivent donc rester viables. Mais les aérodromes régionaux jouent aussi un rôle important pour le tourisme et la formation des pilotes. Nous devons tirer le meilleur parti de cette infrastructure aéronautique et veiller à l'adapter en temps utile aux nouvelles exigences.

Des procédures d'autorisation plus simples

Etant donné la multiplication des réglementations à tous les niveaux, il est impératif de concentrer les compétences et de simplifier les procédures. Ceci est aussi vrai pour le trafic aérien. La révision simplifie les tâches administratives de la Confédération, des cantons et des communes.

Cantons et communes gardent le droit d'être entendus

La constitution attribue à la Confédération la compétence de légiférer dans le domaine de la navigation aérienne. Selon la loi révi-

sée, la Confédération est seule compétente en matière d'octroi d'autorisations et de concessions pour les installations des aéroports et de la navigation aérienne. Les cantons, les communes et les milieux intéressés gardent cependant le droit d'être entendus. Leur droit d'opposition et de recours reste inchangé. Par ailleurs, les cantons et les communes, ainsi que les milieux intéressés, élaborent actuellement un programme national relatif aux aéroports. Ce programme portera notamment sur la planification et la coordination dans l'établissement des plans directeurs et des plans d'utilisation des sols des cantons et des communes.

Orienter l'évolution au besoin

En vertu de la loi, la Confédération pourra, si la situation financière le permet, favoriser l'amélioration de certaines infrastructures aéronautiques d'intérêt public, en accordant des prêts à des taux d'intérêt préférentiels. La décision appartiendra à l'Assemblée fédérale, en vertu de sa compétence budgétaire. Le Conseil fédéral et le Parlement considèrent qu'il s'agit là d'un moyen approprié pour permettre à la Confédération d'orienter l'aménagement du transport aérien et le développement de son infrastructure. Au besoin, la Confédération pourra aussi freiner des développements indésirables.

L'avion et le train sont complémentaires

Le développement du transport aérien ne se fera pas au détriment du rail. La loi révisée vise seulement à fournir à la Confédération un instrument supplémentaire pour orienter le développement et garantir une politique cohérente en ce qui concerne les

aéroports. Le trafic aérien devra pouvoir remplir son rôle en harmonie avec les autres modes de transports.

Les adversaires de la révision affirment que le transport aérien concurrence le chemin de fer sur les courtes distances. Ils déclarent qu'une telle politique n'est pas souhaitable, alors même que l'on diminue les prestations des chemins de fer.

Or, si l'on compare l'avion au train, ce n'est pas la distance qui représente le critère décisif, mais bien le temps de parcours. Pour nombre de liaisons européennes, le train ne saurait concurrencer l'avion à cet égard. Pourtant, lorsqu'il le peut, il l'emporte nettement sur l'avion.

Amélioration de la sécurité aérienne

La loi révisée permet d'adopter plus rapidement les prescriptions internationales de sécurité en faveur des passagers et des tiers au sol. La Suisse pourra ainsi maintenir le haut niveau de sécurité qu'on lui connaît. Elle sera en mesure de suivre l'évolution rapide de la technique dans le domaine aéronautique, et par là d'améliorer notre compétitivité.

Le référendum menace l'ensemble des mesures

Si le projet est rejeté, de nombreuses améliorations apportées par la révision, et par ailleurs incontestées, ne pourront être mises en application. Il sera alors impossible de procéder aux adaptations qui s'imposent, dans l'intérêt notamment de la sécurité aérienne, de notre compétitivité, ainsi que de la protection de l'environnement. Notre pays en souffrirait certainement dans les années à venir.

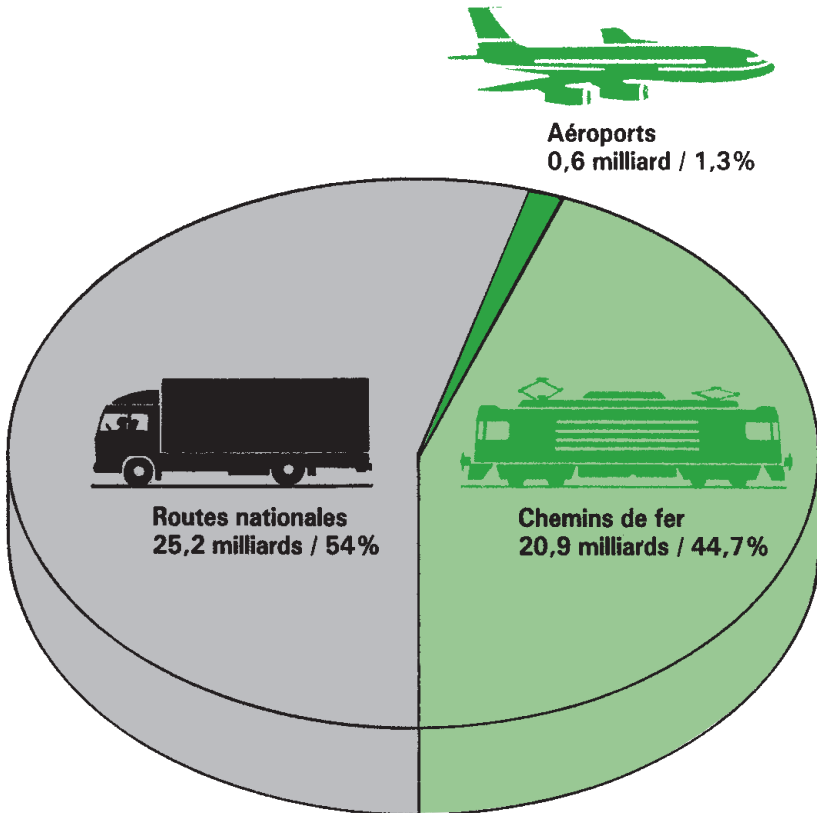
Pour tous ces motifs, le Conseil fédéral et le Parlement recommandent d'accepter la révision de la loi sur la navigation aérienne.

Saviez-vous...

- **que** plus de 20 millions de passagers ont été enregistrés en 1992 dans nos aéroports;
- **que** quelque 27 000 personnes sont employées dans nos aéroports et nos aérodromes;
- **que** plus de 40 compagnies aériennes ont effectué des vols de ligne à destination de l'aéroport de Genève en 1992, établissant ainsi des liaisons avec 110 villes dans 59 pays;
- **que** l'aéroport de Zurich fournit environ 5,4% du revenu zurichois;
- **que** plus de 90% des carburants utilisés par les avions le sont pour le transport aérien public;
- **que** les avions de Swissair consomment en moyenne 5 litres de carburant par passager transporté sur 100 km;
- **que** l'aviation suisse dans son ensemble est à l'origine de moins de 4% des émissions polluantes;
- **que** 1% de la population suisse est gêné par le bruit dû aux avions?

Infrastructures de transports

Investissements de la Confédération de 1970 à 1992



La révision de la loi sur la navigation aérienne permettra à la Confédération de participer, à l'avenir, au développement des aéroports.

Texte soumis au vote

Loi sur la navigation aérienne

(LNA)

Modification du 18 juin 1993

I

La loi fédérale du 21 décembre 1948 (LNA) sur la navigation aérienne est modifiée comme il suit:

Titre

Loi fédérale sur l'aviation (LA)

Nouvelles désignations

Première partie

«Fondements de l'aviation» (au lieu de: «Fondements de la navigation aérienne»).

Titre premier

«Espace aérien et . . .» (au lieu de: «Espace atmosphérique et . . .»).

Chapitre premier et chapitre II

«. . . l'espace aérien . . .» (au lieu de: «. . . l'espace atmosphérique . . .»).

Deuxième partie

«. . . résultant de la pratique de l'aviation» (au lieu de: «résultant de la pratique de la navigation aérienne»).

Troisième partie

«Développement de l'aviation» (au lieu de: «Développement de la navigation aérienne»).

Aux articles 3, 1^{er} alinéa, 3^{bis}, 5, titre marginal et 1^{er} alinéa, deux fois, 21, 2^e alinéa, 75, 1^{er} alinéa, et 109, lettre c

«de l'aviation» (au lieu de: «de la navigation aérienne»).

A l'article 90, titre marginal

«. . . par l'aviation» (au lieu de: «. . . par la navigation aérienne»).

Aux articles 91, 1^{er} alinéa, deux fois, et 92

«. . . sur l'aviation» (au lieu de: «. . . sur la navigation aérienne»).

Aux articles 101, 1^{er} alinéa, et 109, lettre a

«. . . à l'aviation» (au lieu de: «à la navigation aérienne suisse»).

A l'article 27, titre marginal

«Aviation commerciale: (au lieu de: «Navigation aérienne commerciale»).

A l'article 27, 1^{er} alinéa

«lignes aériennes» (au lieu de: «lignes de navigation aérienne»).

A l'article 37, 1^{er} alinéa

«à l'aviation publique» (au lieu de: «à la navigation publique»).

Aux articles 41, titre marginal, 1^{er} et 2^e alinéas, et 45, 2^e al., lettre a
«Obstacles à l'aviation» (au lieu de: «Obstacles à la navigation aérienne»).

A l'article 3^{bis}, lettre b

«Service de la navigation aérienne». (au lieu de: «sécurité aérienne»).

A l'article 7, titre marginal

«Restrictions de l'aviation» (au lieu de: «Restrictions de la navigation aérienne»).

Aux articles 15 et 41, fin du 1^{er} alinéa

«sécurité de l'aviation» (au lieu de: «sécurité aérienne»).

A l'article 42, 1^{er} alinéa, lettre a, et 2^e alinéa

a. . . aérodomes publics ou d'installations de navigation aérienne (au lieu de: «du service de sécurité») ou à une distance déterminée de routes aériennes que s'ils ne compromettent pas la sécurité de l'aviation (au lieu de: «la navigation aérienne»).

² . . . publics, des installations de navigation aérienne (au lieu de: «du service de sécurité») ou de routes . . .

A l'article 43, 1^{er} alinéa

«. . . d'une installation de navigation aérienne» (au lieu de: «. . . d'une installation du service de sécurité»).

A l'article 44, 3^e alinéa, lettre b

. . . sis à l'étranger, d'une installation de navigation aérienne ou d'une route aérienne (au lieu de: «du service de sécurité»).

A l'article 46

. . . extraordinaires du service de la navigation aérienne occasionnés (au lieu de: «de sécurité»).

A l'article 47, 1^{er} alinéa

. . . aux nécessités de la sécurité de l'aviation (au lieu de: «de la navigation aérienne»).

Aux articles 7, 11, 1^{er} alinéa, 18, 2^e alinéa, 59, 1^{er} alinéa, 62, 2^e alinéa, 73 et 88, 1^{er} alinéa

... l'espace aérien (*au lieu de: «l'espace atmosphérique»*).

Aux articles 3, 2^e alinéa, 6, 8, 23, 28, 32, 37, 43, 50 et 103, «le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie» est remplacé par «le département».

Aux articles 3, 6, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 18, 22, 28, 30, 33, 37, 42, 43, 44, 52, 58, 59, 60, 61, 62, 71, 73, 92, 98, 100 et 107, «l'Office fédéral de l'air» est remplacé par «l'office».

Article premier

1. Utilisation
de l'espace
aérien suisse
1. Principe et
définitions

¹ L'utilisation de l'espace aérien suisse par des aéronefs ou des engins balistiques est autorisée dans les limites de la présente loi, de la législation fédérale en général et des accords internationaux liant la Suisse.

² Par aéronefs, on entend les appareils volants qui peuvent se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air à la surface du sol (véhicules à coussin d'air).

³ Par engins balistiques, on entend les appareils volants qui ne sont pas des aéronefs.

⁴ Par service de la navigation aérienne, on entend les services qui garantissent un déroulement sûr, ordonné et fluide du trafic aérien.

Art. 2

2. Aéronefs et
engins balis-
tiques admis à
circuler

¹ Sont admis à circuler dans l'espace aérien suisse, sous réserve du 2^e alinéa:

- a. Les aéronefs d'Etat suisses;
- b. Les aéronefs immatriculés au registre matricule suisse conformément à l'article 52 et munis des certificats exigés à l'article 56;
- c. Les aéronefs de catégories spéciales auxquelles des règles particulières s'appliquent (art. 51 et 108);
- d. Les aéronefs étrangers autorisés à utiliser l'espace aérien suisse en vertu d'accords internationaux;
- e. Les aéronefs autorisés à utiliser l'espace aérien suisse en vertu d'une décision spéciale de l'Office fédéral de l'aviation civile (office).

² Le Conseil fédéral peut exclure de la circulation dans l'espace aérien suisse des aéronefs de catégories spéciales afin de sauvegarder la sécurité de l'aviation ou pour des motifs relevant de la protection de l'environnement, ou encore les admettre à condition que des organismes appropriés, publics ou privés, assurent les tâches de surveillance.

³ Le Conseil fédéral édicte des prescriptions particulières concernant les engins balistiques.

Art. 3, 1^{er} al., dernière phrase

¹ ... Il l'exerce par le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (département).

Art. 3a

1a. Accords internationaux relatifs au trafic aérien

Le Conseil fédéral peut conclure avec des Etats étrangers des accords relatifs au trafic aérien international.

L'art. 3^{bis} actuel devient l'art. 3b et titre marginal

Art. 3b

1b. Collaboration avec des autorités étrangères

Art. 4

2. Délégation de la surveillance

¹ L'office peut déléguer des domaines et des compétences de surveillance particuliers aux directions des aérodromes ou aux cantons, aux autorités communales ou à des organisations ad hoc, moyennant leur accord.

² Les gouvernements des cantons concernés sont entendus avant toute délégation aux autorités communales.

Art. 6

4. Recours

¹ Les décisions fondées sur la présente loi et sur ses prescriptions d'exécution peuvent être attaquées par voie de recours, conformément à la loi fédérale sur la procédure administrative et à la loi fédérale sur l'organisation judiciaire.

² Pour les enquêtes sur les accidents d'aviation, seuls les recours prévus en vertu de l'article 26a sont admis.

Art. 6a

5. Annexes à la Convention de Chicago et coopération européenne

¹ Le Conseil fédéral peut exceptionnellement déclarer directement applicables certaines annexes, y compris les prescriptions techniques qui s'y rapportent, de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale; il peut prescrire, pour ces dispositions, un mode de publication particulier et décider que des annexes ou des parties d'annexes ne seront pas traduites.

² Le Conseil fédéral peut également appliquer cette réglementation aux prescriptions techniques qui sont arrêtées dans le cadre de la coopération entre autorités aéronautiques européennes.

Art. 11a

1. Utilisation abusive d'aéronefs

¹ Toute utilisation de l'espace aérien suisse qui est incompatible avec les objectifs de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale est interdite.

² Cette disposition s'applique aussi par analogie à l'utilisation à l'étranger:

- a. D'aéronefs suisses;
- b. D'aéronefs étrangers par un exploitant dont le siège principal ou la résidence permanente se trouve en Suisse.

Art. 12

II. Prescriptions complémentaires
1. Compétence

¹ Le Conseil fédéral édicte des prescriptions de police, notamment pour garantir la sécurité de l'aviation, pour prévenir des attentats, pour combattre le bruit, la pollution de l'air et d'autres atteintes nuisibles ou incommodes causées par l'exploitation d'aéronefs.

² Il édicte aussi des prescriptions visant à protéger la nature.

³ Les gouvernements des cantons intéressés doivent être entendus avant que ne soient édictées des prescriptions qui visent à prévenir les attentats sur les aéroports.

Art. 18, titre marginal

III. Obligation d'atterrir

Art. 19

IV. Vols à l'étranger

¹ L'office peut restreindre ou interdire des vols d'aéronefs suisses à l'étranger lorsque la sécurité de l'exploitation l'exige; cette disposition s'applique aux vols effectués par des aéronefs étrangers dont l'exploitant a son siège principal ou sa résidence permanente en Suisse.

² Si des motifs politiques exigent la prise de mesures au sens du 1^{er} alinéa, l'office les adopte, avec l'accord des directions compétentes du Département fédéral des affaires étrangères.

Art. 19a

V. Formation de personnel navigant étranger et entretien d'appareils étrangers

L'office peut, avec l'accord des directions compétentes du Département fédéral des affaires étrangères, interdire la formation de personnel navigant étranger ainsi que l'entretien et la remise en état d'appareils volants étrangers, lorsque des considérations impérieuses de politique étrangère l'exigent.

Art. 20

VI. Incidents particuliers

Afin d'améliorer la sécurité de l'aviation, le Conseil fédéral arrête les prescriptions concernant l'obligation d'annoncer les incidents d'aviation particuliers; les dispositions de l'article 23, 1^{er} alinéa, s'appliquent aux accidents d'aviation.

Art. 21, titre marginal

VII. Police aérienne

Art. 22, titre marginal

VIII. Accidents
d'aviation
1. Service de
sauvetage

Art. 24

3. Enquêtes sur
les accidents
d'aviation
a. Généralités

¹ Une enquête est ouverte pour élucider les circonstances et les causes de tout accident d'aviation; elle vise à empêcher que semblable accident ne se reproduise.

² Le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions, notamment pour les vols du trafic aérien non commercial.

³ Il peut prévoir des enquêtes pour les incidents qui ont considérablement affecté la sécurité de l'aviation sans avoir causé d'accident.

⁴ L'enquête n'a pas pour objectif d'apprécier juridiquement les causes et les circonstances de l'accident.

⁵ Celui qui justifie d'un intérêt pour les résultats de l'enquête a le droit de consulter le dossier, pour autant que des intérêts publics ou privés importants n'exigent que des pièces soient gardées secrètes.

Art. 25

b. Bureau
d'enquête sur
les accidents
d'aviation

¹ Un bureau d'enquête sur les accidents d'aviation (bureau) est rattaché au département.

² Le bureau mène l'enquête, le cas échéant en liaison avec les autorités judiciaires et administratives compétentes pour d'autres procédures; il établit un rapport d'enquête.

³ Si l'examen du rapport d'enquête prévu à l'article 26, 2^e alinéa, n'est pas requis, ledit rapport sera le rapport final.

Art. 26

c. Commission
sur les acci-
dents d'aviation

¹ Le Conseil fédéral désigne une commission fédérale sur les accidents d'aviation (commission).

² Celui qui justifie d'un intérêt pour les résultats de l'enquête, ainsi que les autorités désignées par le Conseil fédéral, peuvent demander, dans le délai de trente jours suivant sa remise, que le rapport d'enquête du bureau soit examiné par la commission afin qu'elle détermine s'il est complet et concluant; dans de tels cas, la commission établit un rapport final.

Art. 26a

d. Rapport
final, réouver-
ture de la
procédure et
recours

¹ Le rapport final de la commission ne constitue pas une décision et il ne peut faire l'objet d'un recours.

² Au cas où, dans les dix ans suivant la remise du rapport final, des faits nouveaux essentiels apparaissent, le bureau procède, d'office ou sur demande, à la réouverture de la procédure. Tout refus peut être attaqué dans les trente jours devant la commission qui statue définitivement.

³ La commission statue aussi définitivement sur les recours introduits contre les mesures d'enquête et sur les retards intervenus dans la conduite des enquêtes.

Art. 26b

c. Prescriptions d'exécution

¹ Le Conseil fédéral fixe les modalités de la procédure d'enquête, de la publication des résultats de l'enquête et de la procédure devant la commission.

² Il peut prévoir des perquisitions, des séquestres, des autopsies, des expertises, ainsi que des citations à comparaître, des mandats d'amener et des auditions de personnes entendues à titre de renseignements et de témoins.

³ La procédure pénale fédérale est en outre applicable pour autant que certaines particularités de la procédure d'enquête n'exigent pas de dérogation.

⁴ Le Conseil fédéral fixe les cas où, pour des raisons importantes, il y a lieu de restreindre la consultation des pièces dans le cadre d'autres procédures.

Art. 26c

f. Frais

¹ La Confédération supporte les frais d'enquête; elle est subrogée au droit des personnes qui ont causé un accident intentionnellement ou par négligence grave.

² Les frais qu'entraîne l'enlèvement des corps et des aéronefs sont à la charge de l'exploitant, même si la mesure a été ordonnée par l'enquêteur pour les besoins de l'enquête.

³ Le canton sur le territoire duquel l'accident s'est produit supporte les frais de surveillance des lieux.

⁴ Le Conseil fédéral fixe les frais et les indemnités de la procédure devant la commission; il peut prévoir de les imputer, en tout ou en partie, aux personnes qui ont requis la procédure ou qui, dans le cadre de celle-ci, ont formulé des demandes.

Art. 27, titre marginal

IX. Aviation commerciale
1. Concession
a. Obligation

Art. 34

Abrogé

Art. 37, 3^e al., et titre marginal

2. Concession et autorisation pour les aérodromes
a. Généralités

³ *Abrogé*

Art. 37a

b. Procédures pour les aérodromes publics (aéroports)

¹ Pour les aérodromes publics, tous les intérêts en présence sont examinés et font l'objet d'une décision dans le cadre de la procédure d'octroi de la concession. Aucune autre autorisation ne peut être requise en vertu de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire ou en vertu du droit cantonal.

² Lorsque l'installation ou l'exploitation d'un aérodrome public requiert une autorisation prévue par un autre texte de droit fédéral, la concession ne peut être délivrée qu'avec l'assentiment de l'autorité désignée. La décision des autorités coparticipantes est partie intégrante de la procédure de concession et est notifiée avec cette dernière.

³ Les cantons, les communes, les organes fédéraux intéressés ainsi que les autres parties à la procédure sont entendus avant l'octroi de la concession; les cantons procèdent à l'audition des communes et des autres parties.

⁴ Les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération pour autant qu'elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

⁵ La construction d'installations qui ne servent pas uniquement ou principalement à l'exploitation de l'aérodrome est soumise à la procédure cantonale concernant l'autorisation de construire. L'autorité cantonale compétente doit avoir l'approbation de l'office avant de prendre une décision concernant cette autorisation. L'approbation est refusée lorsque le projet de construction constitue une menace pour la sécurité de l'aviation ou gêne l'exploitation de l'aérodrome.

Art. 37b

c. Procédures pour tous les autres aérodromes (champs d'aviation)

¹ Le site, la taille et le volume de l'exploitation de l'aérodrome ainsi que tous les aspects spécifiquement aéronautiques sont fixés de façon exhaustive lors de la procédure fédérale d'autorisation. A cet effet, aucune autre autorisation n'est requise en vertu de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire ou en vertu du droit cantonal.

² Lorsque l'installation ou l'exploitation d'un aérodrome requiert une autorisation prévue par un autre texte de droit fédéral, l'autorisation ne peut être délivrée qu'avec l'assentiment d'autorités désignées. La décision des autorités coparticipantes est partie intégrante de la procédure d'autorisation et est notifiée avec cette dernière.

³ Les cantons, les communes, les organes fédéraux intéressés ainsi que les autres parties concernées sont entendus avant l'octroi de l'autorisation; les cantons procèdent à l'audition des communes et des autres parties à la procédure.

⁴ Les propositions fondées sur le droit cantonal sont prises en considération pour autant qu'elles n'entravent pas de manière excessive la construction ni l'exploitation de l'aérodrome.

⁵ Les autres questions relevant de la police des constructions sont tranchées au terme d'une procédure cantonale complémentaire relative à l'autorisation de construire. Cette procédure doit être coordonnée avec la procédure relevant du droit fédéral.

⁶ L'article 37a, 5^e alinéa, s'applique à la construction d'installations qui ne servent pas uniquement ou principalement à l'exploitation de l'aérodrome.

Art. 39

4. Tarifs des aérodromes

¹ L'office surveille les tarifs des aérodromes publics pour autant qu'ils s'appliquent aux installations utilisées pour le trafic aérien.

² Lors de la formation des tarifs, l'exploitant de l'aérodrome tient aussi compte des différents degrés des émissions de bruit et de substances nocives des aéronefs.

Art. 40

II. Service de la navigation aérienne 1. Généralités

¹ Le Conseil fédéral organise le service de la navigation aérienne.

² Il peut en confier le service civil, en partie ou en tout, à une société anonyme d'économie mixte sans but lucratif (société) dont la majorité du capital appartient à la Confédération et dont les statuts doivent avoir été approuvés par le Conseil fédéral.

³ La société est exemptée de toute imposition fédérale, cantonale et communale.

⁴ L'exploitant d'un aérodrome peut assurer le service local de la navigation aérienne avec l'autorisation de l'office, lequel peut aussi l'y contraindre si la sécurité de l'aviation l'exige.

⁵ Les services civils et les services militaires de la navigation aérienne sont coordonnés en fonction des besoins; leur réunion doit avoir lieu si elle est judicieuse du point de vue de l'exploitation et de la technique.

⁶ L'activité des services de la navigation aérienne n'est pas limitée aux frontières nationales.

Art. 40a

2. Installations

¹ La construction d'une installation de la navigation aérienne de même que toute modification importante de l'installation sont soumises à une autorisation du département.

² L'article 37a s'applique par analogie.

Art. 40b

3. Usage de la propriété de tiers

La Confédération et la société ont le droit d'user de la propriété publique ou privée pour y placer des installations de navigation aérienne.

Art. 42, 5^e al.

⁵ Les prescriptions de la législation fédérale sur la protection de l'environnement relatives au bruit, sont réservées.

L'article 44^{bis} devient l'article 44a.

L'article 44^{1er} devient l'article 44b.

Art. 48

4. Confédération

¹ Sous réserve des articles 45 à 47, la Confédération supporte les dépenses résultant:

- a. Du service de la navigation aérienne si elles ne sont pas mises à la charge de la société;
- b. De la suppression ou de l'adaptation d'obstacles à l'aviation existants en Suisse, qui se trouvent en dehors du périmètre d'aérodrome ou en faveur d'un aérodrome sis à l'étranger;
- c. Des indemnités dues au titre des restrictions à la propriété foncière opérées en Suisse en faveur d'un aérodrome ou d'une installation de navigation aérienne sis à l'étranger.

² La Confédération et la société perçoivent des redevances pour couvrir leurs dépenses en faveur du service de la navigation aérienne.

³ Pour ce qui est du service de la navigation aérienne, le territoire suisse est considéré comme une entité et les redevances y sont fixées selon des principes uniformes.

⁴ Le tarif des redevances perçues par la société est soumis à l'approbation du département.

Art. 50

VI. Expropriation

Pour la construction et l'exploitation d'aérodromes publics ou pour l'aménagement d'installations de navigation aérienne, le département peut, conformément à la législation fédérale sur l'expropriation, exercer le droit d'expropriation ou le conférer à des tiers.

Art. 51

I. Classement

¹ Le Conseil fédéral arrête les prescriptions sur le classement des aéronefs par catégorie.

² Il définit en particulier:

- a. Les aéronefs considérés comme des aéronefs d'Etat suisses;
- b. Les aéronefs suisses de catégories spéciales auxquels des règles particulières s'appliquent (art. 2 et 108).

³ Le Conseil fédéral peut, pour certaines catégories d'aéronefs sans occupant, habiliter les cantons à prendre des mesures, notamment pour réduire les nuisances et le danger auquel personnes et biens sont exposés au sol.

Art. 56, 1^{er} al., phrase introductive, let. c et d, 2^e à 4^e al.

¹ L'office atteste pour les aéronefs immatriculés au registre matricule suisse:

c. L'émission de bruit et de substances nocives des aéronefs à moteur, dans le certificat de bruit et d'émission de substances nocives;

d. *Abrogé*

² Le Conseil fédéral peut prescrire la réunion des certificats de navigabilité, de bruit et d'émission de substances nocives.

³ *Abrogé*

⁴ Se fondant sur des accords internationaux, le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur l'octroi, la durée de validité, le renouvellement et le retrait des licences et des certificats.

Art. 57

IV. Construc-
tion et exploita-
tion des
aéronefs

¹ Dans le but de garantir notamment la sécurité de l'aviation, le département édicte des prescriptions sur la construction, l'exploitation, l'entretien et l'équipement des aéronefs ainsi que sur les papiers de bord dont ils doivent être munis.

² Le département peut édicter des prescriptions sur la construction de certaines parties d'aéronefs.

³ Les entreprises de construction et les entreprises d'entretien d'aéronefs doivent être titulaires d'une licence de l'office.

Art. 58, 1^{er} et 2^e al.

¹ La navigabilité des aéronefs immatriculés au registre matricule ainsi que l'émission de bruit et de substances nocives des aéronefs à moteur doivent être contrôlées.

² Le département édicte des prescriptions sur les exigences de navigabilité. En accord avec le Département fédéral de l'intérieur, il arrête les normes de certification acoustique et d'émission de substances nocives des aéronefs à moteur.

Art. 74

V. Autres
prescriptions

¹ Le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur l'obligation de fournir des garanties, en particulier sur leur montant et sur la délivrance d'attestations officielles relatives au genre, au montant et à la durée de validité des garanties fournies.

² Il peut étendre l'obligation de fournir des garanties à certaines catégories d'aéronefs suisses qui ne sont pas inscrites au registre matricule.

³ Par analogie à la législation sur la circulation routière, le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions relatives aux dommages causés par des aéronefs inconnus ou non assurés.

Art. 75, 5^e al.

⁵ Le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions sur l'instauration d'un système d'indemnisation par une assurance qui, en cas de limitation de la somme de la responsabilité civile, assurerait, à titre complémentaire, la couverture totale ou partielle des droits à réparation à la suite d'un décès ou de lésions corporelles; il peut prévoir que des primes correspondantes soient perçues lors de la vente des billets de passage.

Art. 76a

III. Couverture ¹ Les entreprises suisses de trafic aérien commercial sont tenues de s'assurer contre les suites de leur responsabilité civile en tant que transporteur aérien jusqu'à concurrence du montant à fixer par le Conseil fédéral.

² Sous réserve des accords internationaux liant la Suisse, le Conseil fédéral peut faire dépendre l'octroi de concessions et d'autorisations à des entreprises étrangères du trafic aérien commercial de l'existence d'une assurance suffisante, propre à couvrir leur responsabilité civile en tant que transporteur.

Art. 77, 1^{er} al.

¹ Les droits découlant de la présente loi sont garantis aux lésés qui sont assurés conformément à la loi sur l'assurance-accidents, sous réserve de son article 44. Les assureurs sont subrogés aux droits des assurés, conformément aux articles 41 à 44 de cette loi.

Art. 89a

2a. Inobservation des instructions d'un aéronef intercepteur

¹ Celui qui, en qualité de commandant de bord d'un aéronef, ne suit pas les instructions d'un aéronef intercepteur, données selon les règles de l'air, sera puni de l'emprisonnement ou de l'amende.

² L'acte est également punissable s'il a été commis à l'étranger à bord:

- a. D'un aéronef suisse;
- b. D'un aéronef étranger utilisé par un exploitant dont le siège de l'entreprise se trouve en Suisse ou qui y a sa résidence permanente.

³ L'article 4, 2^e alinéa, du code pénal est applicable.

Art. 91, ch. 2

2. Dans les cas de très peu de gravité, il est possible de renoncer à infliger une peine.

Art. 97^{bis}

Abrogé

- 1. Prestations de la Confédération
- 1. Aux entreprises de ligne

Art. 101, 1^{er} al., et titre marginal

¹ La Confédération peut allouer des subventions ou des prêts à l'aviation pour l'exploitation des lignes aériennes régulières.

Art. 101a

- 2. Aux aérodromes

¹ La Confédération peut allouer des prêts assortis d'intérêts et de conditions d'amortissement préférentiels, jusqu'à concurrence de 25 pour cent des frais de construction, pour améliorer ou agrandir les aéroports de Bâle-Mulhouse, de Genève et de Zurich; si des raisons importantes le justifient, elle peut exceptionnellement dépasser cette limite.

² La Confédération peut allouer des prêts à intérêts préférentiels, jusqu'à concurrence de 25 pour cent:

- a. Des frais de construction, d'équipement, d'amélioration ou d'agrandissement des aérodromes qui servent en premier lieu au trafic commercial régional ou, dans une large mesure, à l'instruction et au perfectionnement aéronautique ou encore à l'Ecole suisse d'aviation de transport;
- b. Des indemnités qui doivent être versées à la suite de restrictions de la propriété foncière selon l'article 44, 1^{er} alinéa.

Art. 103a

- IV. Formation et perfectionnement aéronautiques

¹ La Confédération soutient la formation et le perfectionnement des candidats aptes à devenir pilotes militaires, pilotes professionnels, instructeurs de vol ou éclaireurs.

² La formation s'effectue principalement dans des écoles privées.

³ Le Conseil fédéral peut déléguer à des organisations aéronautiques la direction administrative, les tâches de renseignements sur les possibilités de faire carrière dans l'aéronautique ainsi que la publicité. La Confédération les dédommage de leurs dépenses au prix de revient. Les détails sont réglés par contrat.

⁴ Le Conseil fédéral règle la surveillance et crée un organe chargé de concilier les intérêts des services concernés.

Art. 103b

- V. Ecole suisse d'aviation de transport
- 1. Généralités

¹ La Confédération crée une Ecole suisse d'aviation de transport (école) ou donne mandat d'en exploiter une à son compte.

² L'école a pour tâche de former les membres du personnel aéronautique qui, pour exercer leur activité, doivent être au bénéfice d'une licence personnelle de l'Office fédéral de l'aviation civile.

³ Le Conseil fédéral précise ses tâches, les conditions d'admission des élèves, l'exploitation et la répartition des frais.

Art. 103c

- 2. Surveillance

L'école est placée sous la surveillance de l'office.

Art. 103d

3. Prestations financières

Le département règle les prestations financières que les élèves et les entreprises de transport aérien versent à l'école.

Art. 108, 1^{er} al.

¹ Le Conseil fédéral peut prévoir que certaines dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas aux aéronefs de catégories spéciales. Appartiennent à des catégories spéciales:

- a. Les aéronefs d'Etat qui ne sont pas des aéronefs militaires;
- b. Les aéronefs sans moteur;
- c. Les aéronefs à moteur sans occupant;
- d. Les aéronefs à moteur avec occupants et dont le poids ou la charge alaire sont minimales.

II

Abrogation et modification du droit en vigueur

1. Sont abrogés:

- a. Les dispositions finales IV et V de la modification du 17 décembre 1971 et les dispositions finales de la modification du 4 décembre 1984 de la LNA;
- b. L'arrêté fédéral du 28 septembre 1962 approuvant quelques amendements au règlement de transport aérien;
- c. L'arrêté fédéral du 20 décembre 1972 concernant les mesures à prendre pour encourager la formation des jeunes pilotes et des éclaireurs.

2. La loi sur le travail est modifiée comme il suit:

Art. 3, let. c et h

La loi ne s'applique pas non plus:

- c. Aux équipages des entreprises suisses de transport aérien;
- h. Aux travailleurs soumis à l'accord du 21 mai 1954 concernant les conditions de travail des bateliers rhénans.

3. La loi fédérale d'organisation judiciaire est modifiée comme il suit:

Art. 99, let. d et e

Le recours de droit administratif n'est pas recevable contre:

- d. L'octroi ou le refus de concessions auxquelles la législation fédérale ne confère pas un droit, les décisions qui, simultanément, octroient ou refusent le droit d'exproprier aux concessionnaires et l'autorisation ou le refus de transférer ces concessions, sous réserve des concessions pour l'exploitation des forces hydrauliques et pour les aérodromes;
- e. L'octroi ou le refus d'autorisations de construire ou de mettre en service des installations techniques ou des véhicules, sauf pour des installations de navigation aérienne;

III

Référendum et entrée en vigueur

¹ La présente loi est sujette au référendum facultatif.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Envois en retour au
contrôle des habitants
de la commune

Recommandations de vote

Pour les motifs exposés dans la présente brochure, le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent de voter le 20 février 1994:

- **OUI** à l'arrêté fédéral du 18 juin 1993 concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales
- **OUI** à l'arrêté fédéral du 18 juin 1993 concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds
- **OUI** à l'arrêté fédéral du 18 juin 1993 concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée, soit aux prestations, soit à la consommation
- **NON** à l'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit»
- **OUI** à la modification du 18 juin 1993 de la loi sur la navigation aérienne