

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États pendant la 47^e législature (2003 – 2007)

Contenu

- 1 Mandat
- 2 Objets traités pendant la 47^e législature (2003 – 2007)
- 3 Composition de la commission, sous-commission
- 4 Nombre de séances nécessaires
- 5 Remarques sur les travaux de la commission
- 6 Perspective : sujets importants traités au cours de la première moitié de la 48^e législature (2007 – 2011) en fonction des domaines de compétences de la CTT (selon état actuel des connaissances)

1 Mandat

En vertu de l'art. 44, al. 1, de la loi sur le Parlement (LParl), les commissions législatives :

- a. procèdent à l'examen préalable des objets qui leur ont été attribués ;
- b. examinent et tranchent les objets sur lesquels elles sont appelées à statuer définitivement en vertu de la loi ;
- c. suivent l'évolution sociale et politique dans leur domaine de compétences ;
- d. élaborent des propositions visant à résoudre des problèmes relevant de leur domaine de compétences ;
- e. soumettent des propositions à la Conférence des collèges présidentiels des commissions et délégations de surveillance ou donnent au Conseil fédéral des mandats visant à faire effectuer des évaluations de l'efficacité et participent à la définition des priorités ;
- f. tiennent compte des résultats des évaluations de l'efficacité.

Par décision du Bureau du 8 novembre 1991 et à la suite de modifications ultérieures, la Commission des transports et des télécommunications s'est vu attribuer les domaines de compétences suivants :

- politique des transports
- poste et télécommunications
- médias

2 Objets traités pendant la 47^e législature (2003 – 2007)

21 Répartition par type d'objets

La Commission des transports et des télécommunications a procédé à l'examen préalable de 119 objets, qui se répartissent comme suit :

	Type d'objet	Nombre	Résultat
a.	Initiatives populaires	1	
b.	Projets d'acte du Conseil fédéral	26	
c.	Rapports du Conseil fédéral	1	
d.	Co-rapports sur les projets d'acte du Conseil fédéral ou des commissions parlementaires	1	
e.	Examens préalables d'initiatives parlementaires	2	(1 « ne pas donner suite », 1 retrait)
e bis.	Avis sur les examens préalables positifs de la commission du Conseil national	1	(approbation)
f.	Examens préalables d'initiatives des cantons	5	(2 « ne pas donner suite », 3 retraits)
g.	Élaboration d'un projet (iv.pa. / iv.ct. 2e phase, iv.comm.)	2	(2 classements)
h.	Projets de l'autre conseil (iv.pa. élaborée par une commission de l'autre conseil)	3	2 adoptions, 1 rejet
i.	Interventions de commission	10	(3 motions, 4 postulats, 3 lv.pa.)
j.	Motions de l'autre conseil	18	(12 adoptions, 1 adoption de modification, 5 rejets)
k.	Pétitions	10	1 classement, 9 prendre acte
l.	Objets internes	79	
	Total	159	

22 Projets émanant du Conseil fédéral

Principaux projets émanant du Conseil fédéral :

- 03.026 n Services postaux pour tous. Initiative populaire
- 02.093 n Loi sur la radio et la télévision (LRTV). Révision totale
- 03.057 é Loi sur l'aviation. Modification
- 03.073 n Loi sur les télécommunications. Modification
- 04.035 n Réseau européen des trains à haute performance. Raccordement de la Suisse orientale et occidentale

04.056 é	Financement des projets FTP. Modification
04.076 é	Le service public dans le domaine des infrastructures. Rapport
04.085 é	Installations à câbles transportant des personnes. Loi
05.011 n	Politique suisse en matière de transport aérien. Rapport
05.015 né	Rapport sur le transfert du trafic
05.028 n	Réforme des chemins de fer 2 et transposition des directives sur l'interopérabilité
ad 05.028	Message complémentaire sur la réforme des chemins de fer 2 (révision des actes normatifs concernant les transports publics)
05.086 é	Fonds d'infrastructure (trafic d'agglomération et réseau des routes nationales)
06.025 né	Swisscom SA. Cession de la participation de la Confédération
06.026 é	Confédération suisse et SA CFF. Plafond de dépenses pour 2007-2010
06.027 é	Contributions d'investissement aux chemins de fer privés. Crédit-cadre pour 2007-2010
07.047 é	Projet de législation concernant le trafic marchandises
07.059 é	Navires de haute mer battant pavillon suisse. Crédit-cadre. Renouvellement

23 Élaboration d'un projet

Principaux projets de loi ou d'arrêté que la CTT a soumis à son conseil (dans le cadre de la mise en œuvre d'une iv.pa. / iv.ct. ou d'une iv.comm.) :

- la CTT-E n'a soumis aucun projet d'acte à son conseil durant cette législature. La commission aurait pu se pencher sur la question de la circulation routière, notamment l'utilisation du produit de l'impôt sur les huiles minérales pour des projets d'infrastructures et pour l'amélioration du trafic dans les agglomérations, au moyen de l'initiative parlementaire 01.464 « Fonds pour la circulation routière », déposée par Hans Hofmann. Toutefois, elle a préféré attendre le projet du Conseil fédéral « Fonds d'infrastructure (05.086) », qui a pu être achevé pendant cette législature. Les objectifs de l'iv.pa. 01.464 ayant été atteints, cette dernière a été classée.
- L'iv.pa. 00.462 « Révision de la LRTV », déposée au Conseil des États par Carlo Schmid, a elle aussi été traitée sur le fond et finalement classée dans le cadre d'un projet de loi plus important : la révision totale de la loi sur la radio et la télévision (02.093).

24 Autres activités

En dehors des objets attribués par les Bureaux des conseils, la CTT a traité, conformément à l'art. 44, al. 1, let. c et d, LParl (voir plus haut), divers problèmes d'actualité ressortissant à ses domaines de compétences. Durant la 47^e législature, la CTT a traité 79 objets internes ; en outre, elle a recueilli des informations préalables pour la plupart des objets du Conseil fédéral, dont certains sont mentionnés ci-dessous à titre d'exemple :

- entretiens avec les chefs des départements compétents à propos du contrôle douanier des camions, de l'application des restrictions de vol à l'aéroport de Zurich,

- de la sécurité aérienne en général et, en particulier, en relation avec le rapport sur l'accident d'avion de Bassersdorf ;
- récolte régulière d'informations sur l'avancement des travaux et sur la planification de la NLFA auprès des représentants au sein de la DSN, auprès du département et auprès des entreprises de construction ;
 - consultations sur les objectifs stratégiques édictés par le Conseil fédéral pour La Poste, les CFF, Swisscom et Skyguide, sur le mandat de prestations destiné à être confié à l'OFCEM (2006 – 2008) et sur les premiers mandats de prestations de l'OFROU (2007-2010) et de l'OFAC (2008-2011) ;
 - prise de connaissance des rapports d'activité 2004, 2005 et 2006 de PostReg et du rapport externe d'évaluation sur le marché postal en Suisse 2004 ;
 - vue d'ensemble FTP, futur développement des projets ferroviaires (ZEB) et concept d'offre sur le trafic longue distance ;
 - consultation de projets d'ordonnance sur la radio, la télévision et les télécommunications ;
 - transports et financement des transports dans le cadre de l'examen des tâches de la Confédération ;
 - coûts et avantages des transports terrestres. Étude de l'ARE et de l'OFS du 27 novembre 2006 ;
 - modification de l'ordonnance sur les chauffeurs ;
 - augmentation de la RPLP ;
 - mise en œuvre d'une stratégie concernant le paysage ferroviaire suisse ;
 - navigation sur le Rhin. Transport des marchandises en vrac et des conteneurs de façon avantageuse et respectueuse de l'environnement ;
 - modifications d'ordonnance prévues dans le cadre de l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'infrastructures et de la RPT. Concept du projet d'agglomération ;
 - exploitation de la ligne du Lötschberg (NLFA) : vue d'ensemble sur les tâches, avis des BLS, financement par la Confédération ;
 - Mandat de prestations OFAC ;
 - « Infrastructure to 2030. » Etude de l'OCDE du 21 mai 2007;
 - Tubes souterrains pour le transport de marchandises. Postlogistics;
 - PPP fonds d'infrastructure Constructions;
 - Pratique de la Poste en matière de sponsoring.

3 Composition de la commission, sous-commission

31 Présidence

- Président session d'hiver 2003 – session d'hiver 2005 : Rolf Escher
- Vice-président session d'hiver 2003 – session d'hiver 2005 : Thomas Pfisterer
- Président session d'hiver 2005 – session d'hiver 2007 : Thomas Pfisterer
- Vice-président session d'hiver 2005 – session d'hiver 2007 : This Jenny

32 Membres de la commission

Composition de la commission à partir de la session d'hiver 2003 : Bieri Peter, Brändli Christoffel, Büttiker Rolf, Escher Rolf, Fünfschilling Hans, Gentil Pierre-Alain, Hess Hans, Hofmann Hans, Jenny This, Leuenberger Ernst, Lombardi Filippo, Slongo Marianne

33 Sous-commission

La commission n'a institué aucune sous-commission.

34 Secrétariat

CTT du Conseil national et CTT du Conseil des États

- Bachmann Edith, secrétaire de commission, (taux d'occupation : 80 %, dont 60 % pour la CTT)
- Senn Stefan, secrétaire de commission suppléant (taux d'occupation : 80 %, dont 60 % pour la CTT)
- Honegger Edith, collaboratrice scientifique (taux d'occupation : 30%)
- Thür Carmen, secrétaire administrative (taux d'occupation : 90 %)

4 Nombre de séances nécessaires

41 Commission

Ces travaux ont exigé au total 32 séances (non compris les séances organisées en période de session), équivalant à 49 jours de séance ou 273 heures (près de 5.75 heures par jour de séance).

5 Remarques sur les travaux de la commission

51 Examen des objets émanant du Conseil fédéral

La commission a été très occupée par le grand chantier de la modification de la **loi sur les télécommunications** (03.073). La pièce maîtresse du projet du Conseil fédéral concernait la libéralisation du dernier kilomètre. Vu la complexité de la matière technique, il a fallu beaucoup de documentation et d'information pour en faire le tour. L'OFCOM a aidé la commission en lui fournissant notamment de nombreux rapports détaillés. À plusieurs reprises, la commission a demandé aussi des avis écrits et verbaux aux fournisseurs de services de télécommunication concernés. En mars 2006, lors de la conférence de conciliation, les deux conseils ont enfin trouvé un compromis sur la nature et sur l'étendue de la libéralisation à mettre en place dans le domaine des télécommunications : ils ont décidé que les grands fournisseurs étaient tenus de garantir aux autres fournisseurs l'accès à haut débit sur les fils de cuivre pendant quatre ans. Parallèlement, différentes dispositions destinées à améliorer la protection du consommateur ont été intégrées à la loi révisée.

Outre à la loi sur les télécommunications (LTC), la commission a consacré presque deux ans à la révision totale de la **loi sur la radio et la télévision** (02.093). Cette loi, adoptée par les deux conseils en mars 2006, interdit désormais la publicité pour le tabac, la politique, la religion, les médicaments et les prestations médicales ; en revanche, les radios locales privées et les télévisions régionales privées sont autorisées à faire de la publicité pour le vin, la bière et le moût. En outre, les stations de radio et les chaînes de télévision privées reçoivent 4 % des recettes provenant de la redevance radio et télévision afin d'offrir un service public adéquat dans leur région. Enfin, pour lutter contre la concentration des médias, un diffuseur peut acquérir au maximum deux concessions de télévision et deux concessions de radio.

Le 5 avril 2006, le Conseil fédéral a soumis au Parlement un projet de modification de la loi sur les télécommunications visant à **céder la participation de la Confédération dans l'entreprise Swisscom SA** (06.025). De l'avis du Conseil fédéral, cette modification est nécessaire, car l'évolution rapide du marché des télécommunications soumet la Confédération à des risques financiers importants. En outre, toujours selon le Conseil fédéral, l'expansion de Swisscom à l'étranger représente aussi un danger pour la Confédération en tant qu'actionnaire majoritaire. L'objet a été examiné dans le cadre d'une procédure accélérée par les deux conseils, qui ont décidé de ne pas entrer en matière. Parmi les motifs qui ont orienté leur décision, il y a d'abord le fait que le Conseil fédéral n'a pas désigné le nouveau propriétaire de Swisscom, ce qui tend à privilégier sa reprise par un investisseur étranger. De plus, ils ont souligné la nécessité de tenir compte du fait que Swisscom exploitait des réseaux importants pour la sécurité nationale, avant d'évoquer les considérations relevant de la politique financière selon lesquelles la Confédération renoncerait à des recettes importantes en cédant sa participation dans Swisscom.

L'arrêté fédéral de 1998 portant règlement du **fonds pour les grands projets ferroviaires** (FTP) est à la base du financement des principaux projets dans ce secteur, soit la NLFA, Rail 2000, les raccordements aux lignes à grande vitesse (LGV) et les mesures antibruit. Quatre sources alimentent ce fonds : deux tiers des recettes RPLP, une part des recettes de l'imposition des huiles minérales, un pour mille des recettes de la taxe sur la valeur ajoutée et une part des remboursements de crédits que la Confédération accorde aux futures sociétés d'exploitation de la NLFA. Afin de compenser les besoins financiers initiaux, qui sont considérables, il était prévu que la Confédération puisse verser des avances au fonds jusqu'à concurrence de 4,2 milliards de francs. Le projet 04.056 « Financement des projets FTP. Modification » a toutefois changé cet aspect du financement. Le remboursement des crédits par les chemins de fer s'étant révélé irréaliste, les prêts déjà consentis ont été convertis en contributions versées à fonds perdu. Cette mesure a entraîné une augmentation du plafond des avances à 8,1 milliards de francs, puis à 8,6 milliards de francs à la suite de l'adoption des arrêtés LGV.

Le raccordement de la Suisse occidentale et de la Suisse orientale au **réseau européen des trains à haute performance** (raccordement LGV) représente donc l'un des quatre projets FTP. Dans son message 04.035, le Conseil fédéral propose au Parlement d'échelonner le coût devisé pour ce projet (1,2 milliard de francs), notamment pour des raisons financières et d'efficacité, et un crédit d'engagement de 665 millions de francs pour la réalisation de la 1^e phase du raccordement. Soucieuse de rechercher une solution équilibrée pour les différentes régions, l'Assemblée fédérale a pourtant voté, au printemps 2005, un montant global de 1,09 milliard de francs.

À la session d'automne 2006, les deux conseils ont approuvé le projet **Fonds d'infrastructure (trafic d'agglomération et réseau des routes nationales)** (05.086), dont l'origine remonte au contre-projet à l'initiative Avanti, rejeté par le peuple en raison notamment du second tube prévu au Gothard. Destiné à maîtriser

les problèmes de transport, le fonds d'infrastructure permettra d'asseoir la planification et le financement tout en garantissant les moyens nécessaires à long terme. Le modèle proposé tient compte des préoccupations des villes et des agglomérations, quelle que soit leur taille, ainsi que des zones de montagne et des régions périphériques. Le fonds d'infrastructure s'inspire largement des propositions du Conseil fédéral : il sera alimenté par un apport initial, puis par des recettes annuelles à affectation obligatoire. Limité à 20 ans, il se montera à 20,8 milliards de francs qui se répartiront comme suit : 8,5 milliards pour l'achèvement du réseau des routes nationales d'ici à 2015, 5,5 milliards pour la suppression des goulets d'étranglement sur les routes nationales, 6 milliards pour les infrastructures de transport public et privé dans les agglomérations (conformément à la base constitutionnelle de la RPT), et 800 millions pour l'entretien des routes principales dans les zones de montagne et les régions périphériques. La mise en œuvre s'effectuera en plusieurs étapes et dans le cadre de différents programmes. L'entrée en vigueur a été fixée au 1er janvier 2008.

Pour la troisième fois depuis la réforme des chemins de fer de 1999, la commission a procédé à l'examen préalable d'une **convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF** (06.026). Pour la période 2007-2010, les CFF disposeront de 5880 millions de francs, dont environ 1790 millions pour l'indemnisation des coûts d'exploitation non couverts et environ 4090 millions pour les investissements, qui concernent surtout l'entretien des infrastructures. En outre, 390 millions de francs sont prévus pour les investissements d'extension. Les prestations financières sont liées aux objectifs généraux des CFF ainsi qu'aux objectifs fixés pour l'offre de l'infrastructure. Par rapport aux précédentes conventions, celle-ci définit plus précisément l'offre de prestation commandée dans le secteur de l'infrastructure et décrit plus clairement les processus visant à vérifier que les objectifs ont bien été atteints.

À la demande de la CTT-N, le Conseil fédéral a établi un **rapport sur le service public dans le domaine des infrastructures** (04.076). Si la CTT-E s'est montrée très satisfaite de cette vue d'ensemble sur le service public et ses réglementations, elle a cependant refusé d'approuver la stratégie du Conseil fédéral, qui prévoit de maintenir une réglementation séparée pour les différentes infrastructures. Une initiative parlementaire sur le même sujet (03.465), déposée au Conseil des États par Theo Maissen, a elle aussi été suspendue à la commission. Par contre, les deux conseils ont adopté la motion de commission (05.3232) découlant du rapport et de l'initiative, qui charge le Conseil fédéral de présenter un article constitutionnel (général) sur la desserte de base. Cet article comportera une ou plusieurs normes complétant l'article 43a, récemment introduit, et sera rédigé en termes généraux. Il convient par conséquent de renoncer à l'énumération des domaines concernés. Son objet est d'inscrire dans la Constitution les principes de la desserte de base, à l'instar de ce que prévoit l'article 73 Cst. en matière de développement durable.

Que ce soit en vertu de mandats légaux ou d'interventions qui lui avaient été transmises, le Conseil fédéral a présenté des rapports détaillés sur deux autres sujets : la **politique suisse en matière de transport aérien** (05.011) et le **transfert**

du trafic (05.015). Très complets et précis, ces deux rapports ont fait l'objet d'un examen approfondi au sein des commissions et des conseils. Cependant, certains députés ont regretté que des projets d'acte n'aient pas été joints à ces deux rapports.

La commission a examiné en outre la **loi fédérale sur les installations à câbles transportant des personnes** (04.085). À cet égard, elle a amplement suivi le projet du Conseil fédéral, qui souhaitait surtout simplifier la procédure de construction et d'exploitation de telles installations. En outre, les deux conseils ont ajouté le principe selon lequel « quiconque entend construire ou exploiter une installation à câbles doit s'assurer que le personnel chargé de la sécurité a reçu une formation appropriée ». Au vote final de la session d'été 2006, le projet a été adopté à l'unanimité par les deux conseils.

Par ailleurs, la commission a adopté plusieurs **accords internationaux ou bilatéraux**, l'un d'eux concernant la participation de la Suisse à l'Agence européenne de la sécurité aérienne, un autre étant un contrat avec l'Italie sur le renouvellement de la concession du Simplon et l'exploitation du tronçon ferroviaire jusqu'à Domodossola.

Le projet de législation du Conseil fédéral concernant le **trafic marchandises** (07.047) remplacera la loi sur le transfert du trafic dont la durée est limitée dans le temps. L'objectif en matière de transfert du trafic, qui est de faire transiter 650 000 poids lourds par année à travers les Alpes suisses, est maintenu. Le Conseil fédéral estime toutefois que cet objectif ne pourra être atteint que deux ans au plus tard après la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard, c'est-à-dire vraisemblablement en 2019. A titre d'objectif intermédiaire, en 2011, le trafic devrait descendre en dessous de la barre du million. Le présent projet innove en instituant une Bourse du transit alpin. La mise en œuvre de cette mesure nécessitera un droit de passage pour chaque véhicule lourd qui empruntera une route de transit pour traverser les Alpes. Le nombre de ces droits pour une période donnée sera limité. Le succès de l'introduction de la bourse dépend toutefois des négociations avec la Communauté européenne et les autres pays alpins. Le transport ferroviaire doit continuer à être encouragé financièrement jusqu'à l'introduction de la bourse. De 2011 à 2018, 1,6 milliard de francs sera investi dans le transfert du trafic à travers les Alpes. La loi de 1905 sur la responsabilité des chemins de fer sera abrogée et remplacée par des dispositions de la loi sur les chemins de fer en matière de responsabilité civile. La responsabilité civile des chemins de fer sera renforcée quant aux dommages et intérêts et à l'indemnisation des dégâts matériels.

Au cours de la session d'automne 2007, le Conseil des États a élargi le champ d'application de la loi aux entreprises de navigation. Concernant la bourse du transit alpin, le Conseil des États a refusé pour l'instant d'élaborer une base légale pour la conclusion de conventions. Le Conseil fédéral devra par contre entamer des négociations avec l'étranger et soumettre au Parlement un projet de loi réglementant la mise en œuvre de la bourse. En accord avec le Conseil fédéral, le

Conseil des États propose un plafond de 1,6 milliard de francs, destinés à encourager les investissements dans le transport combiné pour les années 2011 à 2018 dans le domaine du transport ferroviaire à travers les Alpes. Par ailleurs, le conseil prévoit de verser 100 millions d'indemnités entre 2011 à 2015 pour le trafic intérieur de marchandises. Enfin, il a alloué 30 millions supplémentaires destinés à encourager le trafic de fret sur chemins de fer à voie étroite. Les dispositions sur la responsabilité civile seront également adaptées, renforçant ainsi la responsabilité des chemins de fer. Cette partie du projet (la 4^e) devrait être traitée par le Conseil des États lors de la session d'hiver 2007.

52 Examens préalables d'initiatives parlementaires et d'initiatives des cantons

À l'heure actuelle, une initiative parlementaire est en suspens à la commission. Il s'agit de l'initiative Maissen (03.465), qui demande qu'une desserte de base soit inscrite dans la Constitution. Le Conseil fédéral a été chargé de la question par la motion 05.3232 (cf. 51). L'initiative risque de rester en suspens pendant plusieurs années : l'élaboration d'une disposition constitutionnelle à cet effet suppose un travail considérable, demande beaucoup de temps et ne devrait pas faire l'unanimité à l'échelon politique.

Dans le cadre de l'examen préalable de l'initiative déposée au Conseil des États par Peter Bieri « Politique des transports favorisant la route et le rail » (04.403), la commission a également profité du fait que la « nouvelle » loi sur le Parlement n'impose plus de délai pour l'examen préalable : elle a repoussé l'examen préalable de l'initiative précitée jusqu'à ce que l'examen du projet de loi du Conseil fédéral sur le même sujet (fonds d'infrastructure, 05.086) soit terminé ; finalement, la commission n'a pas donné suite à l'initiative Bieri, car ses objectifs avaient déjà été remplis.

Même lorsqu'il s'agissait de l'examen préalable d'initiatives des cantons, la CTT a opté pour la solution de la « suspension » : après avoir entendu les représentants des cantons, la commission n'a en effet pris aucune décision formelle, car il s'agissait de deux initiatives concernant le fonds d'infrastructure (05.086) et ayant un lien étroit avec des projets du Conseil fédéral. Ce refus de prendre une décision a permis aux cantons de retirer leurs initiatives après que leurs exigences ont été satisfaites, et donc d'éviter que l'examen préalable se solde par une décision négative.

53 Élaborations de projets de loi et d'arrêté (« 2e phase » des initiatives parlementaires et des initiatives des cantons / initiatives de commission)

Pendant la 47^e législature, seules deux initiatives parlementaires se trouvaient en 2^e phase de traitement (00.462 et 01.464). La commission a proposé de classer les deux initiatives, leurs objectifs ayant été atteints (cf. 23).

54 Suivi régulier de l'évolution sociale et politique (art. 44, al. 1, let. c, LParl)

Voir le point 24

55 Coordination avec les autres commissions

En relation avec la construction et la planification de la NLFA en particulier, les secrétariats de la CTT, de la DSN, de la CdF et de la CdG ont fait preuve d'une bonne coordination.

56 Participation du Parlement en matière de politique extérieure

La commission a examiné divers traités internationaux dans le domaine de la circulation et proposé leur adoption.

6 Perspective : sujets importants traités au cours de la 48^e législature (2007 – 2011) en fonction des domaines de compétences de la CTT (selon état actuel des connaissances)

La vue d'ensemble sur les projets d'infrastructure ferroviaire qui restent à financer est en consultation jusqu'en automne 2007. Ce projet a pour but d'assurer l'achèvement des travaux de la NLFA et le futur développement du réseau ferroviaire suisse (trafic des voyageurs longue distance et trafic marchandises). D'autres paquets législatifs, qui figuraient déjà dans le cadre de la réforme - rejetée - des chemins de fer 2, seront à nouveau proposés, à commencer par le projet **d'interopérabilité des chemins de fer**.

En ce qui concerne le trafic aérien, les mesures de mise en œuvre du rapport du Conseil fédéral sur la politique suisse en matière de transport aérien sont en suspens. Ces mesures, conjointement avec la réalisation d'autres interventions, conduiront à une **révision totale du droit de l'aviation**.

Enfin, une **refonte totale** de la **poste** et du **marché postal** est également prévue.