

## **La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national pendant la 47<sup>e</sup> législature (2003 – 2007)**

### **Contenu**

- 1 Mandat
- 2 Objets traités pendant la 47<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> législature (2003 – 2007)

### 21 Répartition par type d'objets

La Commission des transports et des télécommunications a procédé à l'examen préalable de 121 objets, qui se répartissent comme suit :

	Type d'objet	Nombre	Résultat
a.	Initiatives populaires	0	
b.	Projets d'acte du Conseil fédéral	25	
c.	Co-rapports sur les projets d'acte du Conseil fédéral	2	
d.	Co-rapports sur les projets d'acte du Conseil fédéral ou des commissions parlementaires	1	
e.	Examens préalables d'initiatives parlementaires	10	3 « donner suite », 6 « ne pas donner suite », 1 retrait
f.	Examens préalables d'initiatives des cantons	5	2 « ne pas donner suite », 3 retrait
g.	Élaboration d'un projet (iv.pa. / iv.ct. 2 <sup>e</sup> phase, iv.comm.)	5	3 adoptions, 2 classements
h.	Projets de l'autre conseil (iv.pa. élaborée par une commission de l'autre conseil)	1	classement
i.	Interventions de commission	6	5 postulats, 1 motion
j.	Motions de l'autre conseil	12	6 adoptions, 5 rejets, 1 modification
k.	Pétitions	11	3 classements, 8 prendre acte
l.	Objets internes	63	
	<b>Total</b>	143	

### 22 Projets émanant du Conseil fédéral

Principaux projets émanant du Conseil fédéral :

02.093 n	Loi sur la radio et la télévision (LRTV). Révision totale
03.057s	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

### 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.) :

- 01.451 iv.pa. Robbiani « Extraction de pierre naturelle et Limpmin »
- 02.468 iv.pa. PDC « Loi sur l'organisation de la Poste. Modification »
- 03.411 iv.pa. Giezendanner « Lever l'interdiction des courses de formule 1 »

### 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. Cela l'a amenée à effectuer les démarches suivantes :

- entretiens avec le chef de département compétent à propos des contrôles de police sur l'A2 et visite du centre de contrôle des poids lourds à Unterrealta (GR)
- prise de mesures contre les chauffards
- étude de la télématique des transports routiers et systèmes de transport intelligents
- modification de l'ordonnance sur les chauffeurs
- présentation du projet de recherche Eureka/Empa, qui vise à évaluer l'usure des infrastructures routières et ferroviaires causée par le transport des marchandises
- établissement du plan sectoriel des transports
- évaluation des coûts et avantages des transports terrestres. Étude de l'ARE et de l'OFS du 27 novembre 2006
- 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 ; visite du tracé dans la plaine de la Reuss (Uri) et du chantier de Sedrun (Porta Alpina)
- développement futur des grands projets ferroviaires (ZEB)
- mise en œuvre d'une stratégie concernant le paysage ferroviaire suisse
- visite des ports rhénans de Bâle
- bilan des négociations en matière de trafic aérien entre l'Allemagne et la Suisse
- établissement du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique de l'aéroport de Zürich
- audition sur les rayonnements liés à la technologie UMTS
- évaluation du rayonnement non ionisant et protection de la santé en Suisse (postulat 00.3565)

- ordonnances sur la protection contre le RNI et rayonnement lié à la téléphonie mobile. Réplique de l'étude TNO de septembre 2003
- auditions sur les mesures d'économies chez Swissinfo
- consultation de projets d'ordonnance sur la radio, la télévision et les télécommunications
- évaluation du rachat de l'opérateur italien Fastweb par Swisscom
- consultations sur les objectifs stratégiques édictés par le Conseil fédéral pour La Poste, Swisscom et Skyguide, sur le mandat de prestations destiné à être confié à l'OFCOM (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
- développement futur du réseau de bureaux postaux
- Mandat de prestations OFAC
- DRS1: Diffusion de la musique folklorique sur un autre canal
- Atouts et perspectives d'une entreprise suisse de transports – exemple de la société Galliker Transports SA
- Modèle de financement des services de navigation aérienne en Suisse
- Euro 08. Concept de transport, notamment la mobilité douce
- Discussion avec des membres de la « Gruppe Schienenverkehr » du Bundestag Allemand

### **3 Composition de la commission, sous-commission**

#### **31 Présidence**

- Président session d'hiver 2003 – session d'hiver 2005 : Otto Laubacher
- Vice-président session d'hiver 2003 – session d'hiver 2005 : Franz Brun
- Président session d'hiver 2005 – session d'hiver 2007 : Franz Brun
- Vice-président session d'hiver 2005 – session d'hiver 2007 : Werner Marti

#### **32 Membres de la commission**

- Composition de la commission à partir de la session d'hiver 2003 : Bezzola Duri, Bignasca Attilio, Binder Max, Fattebert Jean, Fehr Hans-Jürg, Fehr Jacqueline, Föhn Peter, Germanier Jean-René, Giezendanner Ulrich, Hämmerle Andrea, Hegetschweiler Rolf, Hochreutener Norbert, Hollenstein Pia, Jermann Walter, Laubacher Otto, Levrat Christian, Marti Werner, Pedrina Fabio, Schenk Simon, Simoneschi-Cortesi Chiara, Teuscher Franziska, Theiler Georges, Vollmer Peter, Weigelt Peter
- Démissions et nouveaux membres depuis la session d'hiver 2003 :  
 Allemann Evi remplace Fehr Hans-Jürg depuis la session d'automne 2004 ;  
 Bernhardsgrütter Urs remplace Hollenstein Pia depuis la session d'été 2006 ;  
 Leutenegger Filippo remplace Weigelt Peter depuis la session d'automne 2006 ;  
 Michel Jürg remplace Bezzola Duri depuis la session de printemps 2007.

#### **33 Sous-commission**

La commission a institué la sous-commission suivante :

- 00.414 iv.pa. Hegetschweiler « Protection contre le bruit dans les aéroports nationaux » (*Laubacher, Binder, Brun, Fehr Jacqueline, Hegetschweiler*)

### 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 33 séances (non compris les séances organisées en période de session), équivalant à 64 jours de séance ou 332 heures (5,2 heures par jour de séance en moyenne).

### 42 Sous-commission

Sur 2 séances exigées par ces travaux, une a eu lieu à la suite d'une séance ordinaires de la commission : on compte donc un seul jour supplémentaire de séance pour la sous-commission.

## 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<sup>e</sup> 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 ferroviaires et routières 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 1<sup>er</sup> 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. En revanche, 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.

Dans le cadre de la réforme des chemins de fer (96.090) adoptée à la fin des années 1990, les Chemins de fer fédéraux se sont vu attribuer une nouvelle base légale et ont obtenu un renforcement de leur autonomie de gestion. En soumettant au Parlement le message sur la réforme des chemins de fer 2 (05.028), le Conseil fédéral est passé à la deuxième étape, qui consiste à ce que les entreprises de transport concessionnaires – autrement dit les chemins de fer privés – puissent elles aussi bénéficier des instruments éprouvés que sont les mandats de prestations et les crédits-cadre couvrant une période de quatre ans. Au mois de décembre 2005, les Chambres fédérales n'en ont pas moins renvoyé le projet au Conseil fédéral, notamment parce qu'elles n'étaient pas d'accord avec la proposition visant à séparer le réseau ferroviaire suisse en un réseau de base (fédéral) et en un réseau complémentaire (cantonal). Le Conseil fédéral a donc soumis au Parlement un message supplémentaire (du 9 mars 2007) intitulé Révision des actes normatifs sur les transports publics, qui comprend les parties les moins contestées de la réforme des chemins de fer 2. Ce projet porte notamment sur la création d'un service de sécurité des transports publics et sur la mise en œuvre de l'égalité de traitement entre les différents chemins de fer, qui doivent désormais bénéficier des mêmes conditions juridiques et financières. La nouvelle disposition légale autorisant les entreprises de transports publics à confier leur service de sécurité à une entreprise privée a été particulièrement contestée à l'échelon politique.



Le Conseil national se penchera sur ce dossier au début de la nouvelle législature, lors de la session d'hiver 2007, lequel sera ensuite examiné par le Conseil des États. D'autres paquets relevant de la réforme des chemins de fer 2 seront traités pendant les années 2008-2009.

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

À la suite du projet Avanti, qui avait été clairement rejeté par le corps électoral en février 2004, la commission avait à traiter deux initiatives parlementaires (03.461n et 04.402n) qui demandaient que soient résolus les problèmes de circulation les plus urgents – surtout dans les domaines du trafic d'agglomération et des routes nationales. La commission a donné suite à une seule de ces initiatives (04.402n). En outre, la CTT-N a élaboré, en étroite collaboration avec la CTT-E, des directives à l'intention du Conseil fédéral et elle l'a chargé de préparer un projet. Les commissions ont souligné à cet égard l'importance d'un projet équilibré, qui prenne en considération aussi bien les routes nationales et le trafic d'agglomération que les voies de circulation dans les régions de montagne et les régions périphériques. En décembre 2005, le Conseil fédéral a soumis au Parlement un message sur ce sujet intitulé « fonds d'infrastructure » (05.086, voir plus haut).

Sur les 10 examens préalables auxquels a procédé la commission, 9 ont été effectués en vertu de la nouvelle loi sur le Parlement, laquelle veut que l'élaboration d'un projet ne puisse commencer qu'une fois que la commission du second conseil s'est ralliée à la décision de la commission du conseil prioritaire de donner suite à l'initiative. Pendant cette législature, deux initiatives parlementaires ont été concernées par cette procédure : pour l'iv. pa. Stamm 05.408 la CTT-E a suivi la décision de la CTT-N de donner suite à l'initiative, quant à l'iv. pa. Hutter 06.488, la décision n'a pas encore été prise.

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

Durant la période sous revue, la commission a élaboré et achevé 3 projets de loi. Ces derniers ont été préparés dans le cadre des séances ordinaires de la commission par le secrétariat et les offices fédéraux compétents : initiative Robbiani 01.451 « Extraction de pierre naturelle et Limpmin », initiative Giezendanner 03.411 « Lever l'interdiction des courses de formule 1 » et initiative du groupe PDC 02.468 « Loi sur l'organisation de la Poste. Modification ».

Une autre initiative (00.414 Protection contre le bruit dans les aéroports nationaux. Financement des mesures prévues par la loi), qui se trouve en 2<sup>e</sup> phase de traitement mais qui a été longtemps suspendue, fait l'objet d'une demande de prorogation de délai, l'objectif étant d'attendre les résultats des travaux du Conseil fédéral portant sur le même sujet.

Pour les mêmes raisons, l'élaboration d'un projet concernant l'initiative parlementaire 05.408 (Appareil de saisie de la RPLP (Tripon). Dépénalisation des erreurs de manipulation) a été retardée. Elle pourra être classée lors de la session d'hiver 2007.

Au printemps 2004, le projet concernant l'initiative parlementaire 99.421 (Tunnel routier du Gothard/A2. Construction d'un deuxième tube), qui avait déjà été élaboré, a été classé (cf. 5.2). Enfin, considérant ses objectifs atteints, les deux conseils ont aussi classé l'initiative déposée au Conseil des États par Carlo Schmid (00.462 é), qui était suspendue jusqu'à la fin du traitement de la LRTV et pour laquelle la CTT-CE avait élaboré un projet.

#### **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 procédé à l'examen préalable de divers traités internationaux dans le domaine de la circulation et elle a organisé entre autres, dans le cadre de la révision de la LRTV, des auditions sur la réception de Swissinfo/Radio suisse internationale.

### **6 Perspective : sujets importants traités au cours de la première moitié de la 48<sup>e</sup> législature (2007 – 2011) en fonction des domaines de compétences de la CTT-N (selon état actuel des connaissances)**

La **vue d'ensemble du FTP** sur les projets d'infrastructure ferroviaire qui restent à financer a été adoptée par le Conseil fédéral à l'attention du Parlement le 17 octobre 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.