

Politique des transports en cours

N° 4 | 20 Session d'hiver des Chambres fédérales, du 30 novembre au vendredi 18 décembre 2020

Berne, 24 | 11 | 2020

Chers membres, chères lectrices et chers lecteurs,

Ce n'est sans doute pas un secret : Comme de nombreux autres secteurs de l'économie, le transport public (TP) souffre énormément de la pandémie de coronavirus et des conséquences des mesures de protection. Selon les derniers chiffres, le taux d'occupation des trains, des bus et des tramways a de nouveau légèrement diminué, alors qu'en été les TP s'étaient lentement remis de la première vague de baisse de la demande. Actuellement, le taux d'occupation moyen est d'environ 50 à 60% de celui l'année précédente, cependant, avec de grandes différences régionales.

Le fait est que les coûts des TP ne peuvent être que peu réduits à court terme, alors que les recettes baissent massivement. De nombreuses entreprises de transport s'attendent à perdre des millions d'ici la fin de l'année et lancent des réorganisations ou réduisent leurs coûts. La pandémie a déjà eu un impact drastique sur les TP en Suisse, ceux-ci seront sans doute de longue durée : La part des transports publics dans le trafic total est en baisse, et ce, juste à un moment où la politique climatique gagne en importance politique.

2021 doit donc devenir l'année de la relance des TP. Maintenant que les Chambres fédérales ont adopté la loi sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19 et la loi révisée sur le CO₂ lors de la session d'automne, les conditions pour cette relance sont bonnes. L'offre de TP peut donc être maintenue presque sans restriction et les investissements dans l'aménagement, l'exploitation et l'entretien sont également assurés pour l'année à venir. En outre, le Fonds pour le climat nouvellement créé doit faciliter le passage à des moyens de propulsion routière neutres sur le plan climatique, à une augmentation du trafic ferroviaire international et à l'amélioration des liaisons par trains de nuit. Le transfert modal, la diminution active du trafic et l'utilisation du progrès technologique figurent en bonne place à l'ordre du jour de l'agenda politique. Ce n'est que de cette manière que nous pourrions nous rapprocher à long terme de l'objectif climatique «zéro émissions nettes» auquel les TP et les transports dans leur ensemble doivent contribuer de manière significative.

La LITRA apportera sa contribution pour que cela réussisse et que les TP réalisent leur redressement. Pour y parvenir, nous devons nous appuyer sur une large coalition politique des TP pour faire accepter les mesures prévues par la loi sur le CO₂. Nous avons besoin d'idées astucieuses et d'ambassadeurs courageux pour relever judicieusement les défis des années à venir dans le secteur des transports.

Je vous remercie pour votre précieux soutien en faveur des TP en Suisse et vous souhaite dès à présent de belles fêtes reposantes.



Martin Candinas,
Conseiller national
Président

Vous trouverez dans ce numéro des informations relatives aux thèmes suivants :

- [L'entretien et la modernisation du réseau ferroviaire sont incontestés](#)
- [Crédit-cadre de cautionnement pour le trafic régional de voyageurs](#)
- [Initiative parlementaire sur la tarification de la mobilité](#)
- [Réglementation sur les drones et exemption pour les modèles réduits d'aéromodélisme](#)
- [Clarifier les règles relatives à la responsabilité civile dans le transport ferroviaire de marchandises](#)
- [Adaptation des périmètres pour les projets d'agglomération](#)
- [Automatisation du dernier kilomètre dans le transport ferroviaire de marchandises](#)
- [Réduire les émissions de CO₂ dans le transport ferroviaire de marchandises](#)
- [Promotion du transport de marchandises sur le Rhin](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver 2020

L'entretien et la modernisation du réseau ferroviaire sont incontestés

Au total, 14,4 milliards de francs sont mis à disposition pour le maintien et la modernisation du réseau ferroviaire suisse entre 2021 et 2024. C'est 1,2 milliard de plus que lors de la période de quatre ans qui s'achève. Le Conseil fédéral le demande au parlement avec le plafond de dépenses de la Convention sur les prestations d'infrastructure ferroviaire 2021-2024. Après le Conseil national, la Commission des transports du Conseil des États soutient également cette affaire.

Avec ce cadre de versements, les entreprises ferroviaires obtiennent de l'argent pour réparer les voies, les ponts ou les équipements de signalisation. Le réseau ferroviaire est ainsi préservé dans sa substance, modernisé en cas de besoin et porté au dernier niveau en termes de technologie. 14,4 milliards de francs doivent être mis à disposition pour cela entre 2021 et 2024.

La proposition inclut aussi un crédit-cadre de 300 millions de francs pour des contributions d'investissement à des installations privées de gestion du fret. Le crédit sera financé par les recettes affectées de la taxe sur les produits pétroliers et d'autres moyens réservés au transport routier et aérien.

Après que le Conseil national a approuvé la proposition de loi à la session d'automne sans voix contre, la Commission du Conseil des États s'est également prononcée sans voix contre en faveur du financement proposé pour le maintien de la substance et le renouvellement du réseau ferroviaire.

La LITRA soutient la proposition. Le Conseil des États en débattrà lors de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia
Vista

[20.044 Objet du Conseil fédéral. Infrastructure ferroviaire, tâches systématiques de ce domaine et contributions d'investissement en faveur des installations privées de triage et de transbordement pour les années 2021 à 2024. Financement](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver 2020

Crédit-cadre de cautionnement pour le trafic régional de voyageurs

Les entreprises du Trafic régional de voyageurs (TRV) obtiennent des prêts avantageux pour l'acquisition de moyens d'exploitation grâce à une garantie de l'État. Puisque la Confédération et les cantons commandent et indemnisent les prestations dans le trafic TRV, des économies sont réalisées sur ces indemnités. Le Conseil des États a approuvé à l'unanimité la prorogation de 10 ans du crédit-cadre de cautionnement lors de la session d'automne.

En 2010, le parlement a approuvé un crédit-cadre de cautionnement d'un montant de 11 milliards de francs pour les entreprises du trafic TRV. Ce soutien a fait ses preuves : Les entreprises de TP peuvent acquérir du matériel roulant et d'autres moyens d'exploitation en ayant recours à du capital externe à faible taux d'intérêt. Les intérêts ainsi économisés soulagent la Confédération et les cantons d'environ 10 millions de francs par an.

Le Conseil fédéral souhaite proroger le crédit-cadre de cautionnement de dix années jusqu'à fin 2030. Il estime que le cautionnement solidaire dans le TRV est justifiable, car les entreprises, dont les frais non couverts sont indemnisés par les pouvoirs publics, disposent d'une situation financière stable.

Dans son co-rapport à la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N), la Commission des finances du Conseil national déclare que l'instrument de cautionnement pour l'acquisition de moyens d'exploitation dans le TRV est efficace et judicieux. Elle demande à l'unanimité à la CTT-N et au Conseil national de prolonger le crédit-cadre de cautionnement fédéral dans ce domaine. La CTT-N est également unanimement favorable à la proposition.

La LITRA soutient la proposition. Le Conseil national en débatera lors de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia
Vista

[20.053 Objet du Conseil fédéral. Trafic régional de voyageurs. Prorogation du crédit-cadre de cautionnement](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver 2020

Initiative parlementaire sur la tarification de la mobilité

Une initiative parlementaire demande au Conseil fédéral d'introduire une vaste tarification de la mobilité (Mobility Pricing). Elle doit récompenser la mobilité respectueuse du climat et réduire la construction de routes. La tarification de la mobilité vise des prix équitables pour une mobilité responsable et une utilisation plus efficace des infrastructures de transport.

Selon l'analyse d'efficacité du Conseil fédéral sur un projet pilote à Zoug (voir ci-dessous), l'initiative parlementaire demande des avancées nettes.

Points essentiels de la tarification de la mobilité

La tarification de la mobilité demandée doit être conçue à travers l'ensemble des moyens de transport. Elle doit récompenser la mobilité respectueuse du climat et réduire la construction de routes. L'infrastructure de transport actuelle doit être utilisée de manière plus efficace grâce à des prix plus équitables et flexibles durant la journée. Les facteurs spéciaux tels que le niveau de développement, le bilan écologique du mode de transport et le statut social peuvent être pris en compte. La tarification de la mobilité doit permettre de limiter les infrastructures conçues pour répondre aux heures de pointe et donc d'éviter les capacités excédentaires en dehors de ces heures de pointe. Une tarification de la mobilité aiderait à résoudre ce problème, dit le Conseiller national Jürg Grossen, initiateur de la proposition, pour la justifier.

Le Conseil fédéral veut permettre les projets pilotes

Le Conseil fédéral a pris connaissance à la fin 2019 des résultats d'une [analyse d'efficacité](#) sur un projet pilote de tarification de la mobilité dans la région de Zoug. Selon l'analyse, les volumes de transport aux heures de pointe ont reculé de 9 à 12% dans le transport individuel motorisé (TIM) et de 5 à 9% dans les transports publics.

Le Conseil fédéral a mandaté le DETEC et le DFF d'élaborer un concept pour garantir le financement à long terme de l'infrastructure de transport. Il s'agira de remplacer les taxes et les impôts existants par une redevance liée aux prestations de transport et de

créer les bases juridiques pour des projets pilotes de tarification de la mobilité afin que les cantons et les communes puissent lancer de tels projets.

Complexité élevée et attentes multiples

Les technologies nécessaires à la tarification de la mobilité sont disponibles, en particulier en ce qui concerne la protection des données. La mise en œuvre restera pour autant complexe, car les attentes envers la tarification de la mobilité sont très diverses. Pour certains acteurs, l'essentiel est d'écarter les pics d'activité. D'autres y voient un instrument contre une croissance excessive de la mobilité. Et d'autres encore veulent ainsi favoriser les transports publics. La mise en œuvre devra par ailleurs veiller aux diverses compétences (Confédération, cantons, communes) et à la viabilité sociale. Afin de pouvoir répondre à ces questions complexes, le Conseil fédéral veut procéder par étapes.

La commission des transports du Conseil national n'a pas donné suite à l'initiative parlementaire pour l'introduction d'une tarification de la mobilité par 14 voix pour, 10 voix contre et 1 abstention. La raison est notamment que les travaux du Conseil fédéral sont déjà en bonne voie et qu'une législation parallèle n'aurait pas beaucoup de sens.

Base de données objets parlementaires Curia Vista

[19.488 Initiative parlementaire. Tarification de la mobilité. Récompenser les comportements responsables](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver 2020

Réglementation sur les drones et exemption pour les modèles réduits d'aéromodélisme

La motion « Exemption pour les modèles réduits d'aéromodélisme du règlement de l'UE sur les drones » de la Commission des transports du Conseil national (CTT-N) demande que les activités pour les modèles réduits d'aéromodélisme soient exclues du champ d'application du nouveau règlement sur les drones. L'adoption de la motion retarderait encore l'introduction du cadre réglementaire nécessaire et urgent pour les drones en Suisse. Ceci aurait également des effets négatifs à d'autres égards.

La motion du CTT-N vise à ce que la Suisse, dans sa réglementation sur les drones (adoption du règlement de l'UE 2019/947), exclue les modèles réduits traditionnels d'aéromodélisme et les laisse soumis au droit national.

Une participation réussie à l'élaboration de la réglementation européenne

En coopération avec la Fédération Suisse d'Aéromodélisme, la Suisse a réussi à négocier avec la Commission européenne une réduction significative des exigences relatives à l'aéromodélisme prévues par le règlement de l'UE. Une nouveauté serait une obligation d'enregistrement en ligne pour les pilotes de modèles réduits. En outre, si le vol est effectué dans le cadre d'un club, il n'y aura pas de formation obligatoire, ni d'âge minimum, ni de restrictions d'altitude. Le Conseil fédéral considère donc que le règlement (UE) est acceptable pour d'aéromodélisme.

De nouvelles négociations à l'issue incertaine

Si la motion est acceptée, le Conseil fédéral devra négocier avec l'UE l'exemption des dispositions relatives à l'aéromodélisme. En particulier, cette réglementation commune des drones et de l'aéromodélisme est en partie contestée en Suisse. Toutefois, cette décision a été délibérément prise par une nette majorité d'États membres de l'UE. En raison de la similitude technique des drones et des modèles réduits d'aéromodélisme et du chevauchement des objectifs, l'application d'une séparation juridique n'est guère réalisable.

Si l'UE devait refuser son approbation d'une exemption pour les modèles réduits d'aéromodélisme, le Conseil fédéral devrait négocier la non-adoption de l'ensemble du règlement de l'UE 2019/947 - avec une issue incertaine. Et même si l'UE devait tendre la main en n'adoptant pas de réglementation pour l'aéromodélisme, les effets négatifs du point de vue de la Suisse ne devraient pas être sous-estimés.

Conséquences négatives en cas d'adoption

Si la motion était adoptée, la sécurité des opérations de vol habité serait toujours en danger. En effet, les mesures urgentes visant à renforcer la sécurité et la protection des données en rapport avec les drones seraient encore retardées. Ce point est clairement explicité par diverses interventions parlementaires (par exemple [18.3245](#), [18.3371](#), [18.3397](#), [19.4339](#)).

Il serait alors plus difficile pour l'industrie suisse des drones et de la robotique, en pleine expansion, d'accéder à l'important marché intérieur de l'UE. Si la Suisse décidait de faire cavalier seul en matière de réglementation, cela conduirait sans doute bon nombre de ces entreprises à délocaliser leur siège social dans l'UE. En fin de compte, le règlement de l'UE crée de nombreuses bases juridiques, par exemple pour l'enregistrement, l'identification à distance ou la gestion des restrictions territoriales pour l'exploitation des drones. Même si ces bases juridiques peuvent également être instituées au niveau national, elles devraient garantir le même niveau de sécurité en Suisse que dans l'UE.

La motion a été adoptée par le Conseil national lors de la session d'automne avec 93 voix pour, 79 contre et 8 abstentions. La Commission des transports du Conseil des États a également demandé que la motion soit adoptée par 8 voix contre 3 et 2 abstentions. La majorité de la CTT-E considère que les règles de l'UE sont principalement de nature administrative et n'augmentent pas la sécurité.

La LITRA rejette la motion en raison des effets négatifs décrits ci-dessus. Le Conseil des États en débattait lors de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[20.3916 Motion. Ne pas appliquer à l'aéromodélisme la réglementation de l'UE relative aux drones](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver 2020

Clarifier la responsabilité civile dans le transport ferroviaire de marchandises

Il est nécessaire de modifier la réglementation en ce qui concerne la responsabilité civile dans le transport ferroviaire de marchandises. Lors de la session d'été, le Conseil national a adopté sans voix contre une motion soutenue par le Conseil fédéral. Toutefois, la Commission des transports du Conseil des États (CTT-E) souhaite avoir une vue d'ensemble des questions ouvertes, en tenant compte de la dimension internationale.

La motion 20.3084 (Clarifier les règles relatives à la responsabilité civile dans le transport ferroviaire de marchandises) charge le Conseil fédéral de soumettre à l'Assemblée fédérale des dispositions de clarification relatives à la responsabilité civile dans le transport ferroviaire de marchandises. La clarification devrait porter notamment sur la répartition des risques et la réglementation des recours entre les entreprises ferroviaires et les détenteurs de wagons, ainsi que sur les conséquences juridiques des incidents impliquant des marchandises dangereuses. Selon la législation actuellement en vigueur, le détenteur de wagons n'est responsable en cas d'accident que si l'entreprise ferroviaire peut prouver qu'il est en faute. Il convient donc d'examiner les voies de recours de l'entreprise ferroviaire contre un détenteur de wagons. L'objectif devrait être de définir plus clairement quelle partie est responsable de quel dommage, et les polices d'assurance de responsabilité civile devraient être adaptées en conséquence.

La CTT-E reconnaît cette nécessité d'action, mais souhaite avoir une vue d'ensemble de ces questions en tenant compte de la dimension internationale. C'est pourquoi la Commission a demandé par 7 voix pour, 5 voix contre et 1 abstention le rejet de la motion. Un postulat (20.4259) a été soumis à l'unanimité à cet effet. Le Conseil fédéral doit ainsi présenter à l'Assemblée fédérale une vue d'ensemble et des précisions sur les dispositions relatives à la responsabilité civile dans le transport ferroviaire de marchandises. Afin d'accroître la sécurité juridique, il convient de mettre l'accent sur la facilité d'exécution des

demandes des personnes lésées, sur la garantie de processus de transport efficaces et sur l'harmonisation juridique internationale.

La LITRA soutient la motion et rejette le postulat de la CTT-E. Le Conseil des États débattera des deux affaires lors de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[20.3084 Motion. Clarifier les règles relatives à la responsabilité civile dans le transport ferroviaire de marchandises](#)

[20.4259 Postulat. Vue d'ensemble relative à la responsabilité civile dans le transport ferroviaire de marchandises](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver
2020

Adapter les périmètres des projets d'agglomération

Dans le cadre des programmes d'agglomération, des fonds sont versés aux villes et aux agglomérations pour cofinancer les infrastructures de transport. Selon la législation actuellement en vigueur, les agglomérations sont définies par rapport au passé. Cela peut conduire à une situation où les projets de transport remplissant une fonction dépassant le périmètre de l'agglomération ne disposent pas de la base pour un financement. Une motion de la Commission des transports du Conseil des États demande que cette situation soit prise en compte par une adaptation des bases juridiques.

L'année dernière, les deux conseils ont discuté du programme quadriennal de soutien aux projets de transport dans les agglomérations. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (CTT-E) a présenté à l'unanimité une motion visant à optimiser davantage le processus en amont. Cela devrait permettre aux cantons, en particulier dans les régions de montagne, d'exercer une influence plus souple sur le périmètre de l'agglomération sans avoir à subir une grande charge administrative.

Concrètement, la motion vise à donner aux cantons une nouvelle possibilité de procéder à des ajustements judicieux du périmètre de l'agglomération en coordination avec le plan directeur cantonal.

La CTT-N soutient la motion à l'unanimité. La LITRA soutient également cette motion. Le Conseil national en débattrait lors de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia
Vista

[20.3008 Motion. Projets d'agglomération. Adaptation des périmètres](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver 2020

Automatisation du dernier kilomètre dans le transport ferroviaire de marchandises

La multimodalité est depuis longtemps une pratique courante dans le transport de marchandises. Néanmoins, les défis sont innombrables lorsque les marchandises sont transbordées du rail à la route et vice versa. Dans le transport ferroviaire de marchandises, cela est particulièrement valable sur le dernier kilomètre, lorsque les marchandises sont transférées du rail vers la route. Des innovations telles que l'attelage automatique existent bien. Toutefois, ces dernières ne peuvent être utilisées que si leur mise en œuvre est coordonnée, y compris avec les autres pays européens. C'est ce qui est requis par la motion 20.3221.

Le trafic par wagons complets constitue un pilier du transport des marchandises en import-export et en trafic intérieur. Aujourd'hui, pour le transfert de marchandises du rail vers la route, de nombreuses étapes de travail sont encore effectuées manuellement dans les terminaux et sur les voies de raccordement. Les innovations techniques et l'automatisation contribuent à garantir que le transport ferroviaire de marchandises en Suisse reste viable et puisse jouer un rôle important dans les chaînes logistiques multimodales. L'attelage automatique est déjà testé avec succès et les essais de freins automatiques sont sur le point d'être homologués. Ces innovations permettent une automatisation partielle sur le dernier kilomètre, ce qui se traduit par des économies de temps et d'argent considérables.

Pour que ces innovations produisent leur plein effet, une mise en œuvre coordonnée des innovations techniques et des subventions est nécessaire pour mettre en œuvre de manière ciblée une automatisation du trafic ferroviaire de marchandises sur le dernier kilomètre, justifie ainsi sa demande l'auteur de la motion. L'art. 10 LTM permet à la Confédération d'encourager financièrement l'investissement dans des innovations techniques liées au transport ferroviaire de marchandises. Jusqu'à présent, il manque toutefois une stratégie de financement et de

coordination pour introduire de nouvelles technologies à grande échelle.

Le Conseil fédéral reconnaît que la Confédération peut assumer un rôle de coordination dans l'introduction et l'utilisation standardisée d'innovations techniques dans le transport de marchandises. Il a demandé au Parlement d'adopter la motion. Le Conseil des États l'a déjà approuvée. La CTT-N soutient la motion à 18 voix contre 7. Le Conseil national décidera lors de la session d'hiver.

Politique des transports en cours, session d'hiver 2020

Faire baisser les émissions de CO₂ liées au transport ferroviaire de marchandises

Environ 40% de toutes les marchandises transportées en Suisse le sont par le rail. La part du rail est particulièrement élevée dans le trafic de transit avec environ 70%. En revanche, la part du rail dans le transport de marchandises en import-export et en trafic intérieur est nettement inférieure. Le transport ferroviaire de marchandises est extrêmement efficace sur le plan énergétique et n'entraîne pratiquement pas d'émissions de CO₂. Une augmentation de sa part dans le trafic total de marchandises contribuerait donc de manière significative à une réduction des émissions globale de CO₂. C'est exactement ce que réclame une motion.

Le transport ferroviaire de marchandises et les solutions logistiques multimodales sont déjà extrêmement efficaces sur le plan énergétique et les émissions de CO₂ qu'ils génèrent sont nulles sur le rail et faibles sur les trajets routiers en amont et en aval. Cela est particulièrement vrai si les poids lourds utilisés fonctionnent à l'aide de nouveaux moyens de propulsion. Cependant: Aujourd'hui, «seulement» environ 40% de toutes les marchandises en Suisse sont transportées par un fret ferroviaire respectueux du climat. C'est une proportion très élevée par rapport à celle d'autres pays. Mais ce chiffre élevé est principalement dû au trafic de transit dont 70% est transporté par le rail. En revanche, la part du transport de marchandises en import-export et en trafic intérieur stagne.

Une motion demande des mesures pour augmenter cette part afin que le transport de marchandises et le transport dans son ensemble contribuent davantage à la politique climatique. Les cantons, les chemins de fer, les prestataires de services de logistique et les chargeurs doivent être impliqués dans le plan de mesures de la Confédération. Le Conseil fédéral demande au Parlement d'adopter la motion. Le Conseil des États a déjà approuvé la motion lors de la session d'automne, et la CTT-N la soutient à l'unanimité. Le Conseil national se prononcera à ce sujet lors de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia Vista

[20.3221 Motion. Renforcer l'efficacité du transport de marchandises sur le rail grâce à l'automatisation](#)

[20.3222 Motion. Transport ferroviaire de marchandises et contribution à la baisse des émissions de CO₂](#)

Politique des transports en cours, session d'hiver 2020

Promotion du transport de marchandises sur le Rhin

La navigation sur le Rhin revêt une grande importance pour la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse. En matière de transport des marchandises en import-export, elle est bon marché et respectueuse du climat. La navigation rhénane va devoir relever des défis majeurs.

Environ 6% du commerce extérieur suisse est assuré par la navigation sur le Rhin, l'accent étant mis sur les importations. Cela fait de la navigation rhénane un important mode de transport international de marchandises, aux côtés du rail et de la route. En particulier les marchandises en vrac et les carburants sont importés en Suisse par bateau.

Cependant, la navigation rhénane est déjà aux prises avec les conséquences du changement climatique. Celles-ci sont avant tout visibles lors de des périodes d'eaux basses plus longues, qui restreignent temporairement ou paralysent la navigation sur le Rhin. Une motion demande au Conseil fédéral de prendre des mesures pour garantir le rôle de la navigation rhénane face à ces défis, notamment pour sauvegarder l'approvisionnement national de la Suisse. Les solutions possibles comprennent l'adaptation des types de bateaux, l'approfondissement du chenal dans le Rhin ainsi que des systèmes d'information numériques faisant des pronostics sur le niveau d'eau. Selon la motion, il convient d'examiner si la Confédération doit apporter une aide financière pour ces mesures et d'autres visant à la mise en place d'infrastructures portuaires.

Le Conseil fédéral demande au Parlement l'adoption de la motion. Il est prêt à effectuer une analyse des chances et des défis que le transport de marchandises sur le Rhin présente et à examiner s'il convient d'adapter les bases juridiques et si des aides financières sont indiquées. Le Conseil des États a approuvé la motion lors de la session d'automne. La Commission des transports du Conseil national soutient la motion à 18 voix contre 7. Le Conseil national en décidera lors de la session d'hiver.

Base de données des objets parlementaires Curia
Vista

[20.3286 Motion. Promotion du transport de marchandises sur le Rhin](#)