

POINT DE VUE

Session d'été '20

Edition spéciale Loi sur le CO₂



Table des matières

Date	N°	Objet	Page
9 et 10 juin 2020	17.071	Révision totale de la loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2020	3
	17.071	Art. 3 loi sur le CO2 : Objectifs de réduction	5
	17.071	Art. 7a loi sur le CO2 : Réduction selon l'état de la technique	7
	17.071	Art. 10 - 17a, 38h et 42 loi sur le CO2: objectifs CO2 pour le parc de véhicules neufs	8
	17.071	Art. 21 loi sur le CO2: Subvention de l'approvisionnement électrique fossile	10
	17.071	Art. 27 loi sur le CO2 : Compensation applicable aux carburants fossiles	11
	17.071	Art. 31 loi sur le CO2: Taxe sur le CO2	13
	17.071	Art. 38a-38g loi sur le CO2 : taxe sur les billets d'avion	14
	17.071	Art. 39, al. 2 et 2bis loi sur le CO2: programme bâtiments	16
	17.071	Art. 40a al. 2bis loi sur le CO2: Bonus pour entreprises zéro émission nette	17
	17.071	Art. 43a/b/c loi sur le CO2 : Compatibilité climatique des flux financiers	18
	20.3000	Po. CEATE-N. Stratégie d'avenir pour le couplage chaleur force	19
		Recommandations de vote concernant les propositions de minorité.	20
Impressum		UMWELTALLIANZ ALLIANCE-ENVIRONNEMENT Postgasse 15 Postfach 817 3000 Bern 8 Telefon 031 313 34 33 Fax 031 313 34 35 www.umweltallianz.ch info@umweltallianz.ch Redaktion: Rahel Loretan, Anne Briol Jung	24

17.071

Révision totale de la loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2020

Introduction

La révision totale actuelle devrait contribuer de manière significative à la capacité de la Suisse à remplir ses obligations de l'accord de Paris sur le climat. Le Conseil national ayant rejeté son projet de loi lors du vote d'ensemble en décembre 2018, le présent projet de loi se fonde sur la décision de la session d'automne 2019 du Conseil des Etats. La commission consultative ne propose pas de nouveaux instruments, mais adapte et affine plutôt le projet du Conseil des Etats. Il affaiblit également le projet sur un certain nombre de points importants pour le climat.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent d'entrer en matière sur la révision totale et que le projet soit amélioré conformément aux recommandations suivantes (pour les recommandations détaillées, voir le tableau récapitulatif à la fin).

Développement

L'accord de Paris sur le climat n'est pas seulement une nécessité pour la Suisse, mais également une belle opportunité. Un petit pays ne peut pas réduire seul à un niveau raisonnable les émissions mondiales de gaz à effet de serre. Cela nécessite une approche coordonnée de tous les émetteurs. Grâce à l'accord de Paris, chaque pays a la responsabilité d'apporter sa part de contribution à l'objectif global. Parallèlement, notre économie exportatrice peut énormément bénéficier du fait qu'il existe un consensus mondial sur une décarbonisation rapide et étendue. L'économie nationale bénéficie de la restructuration du système énergétique, qui augmentera aussi massivement le degré d'auto-provisionnement.

La proposition du Conseil fédéral paraît extrêmement inappropriée dans ce contexte. Cela saute particulièrement aux yeux dans l'article sur le but (art. 1) où la formulation est restée inchangée par rapport à l'ancienne loi. Les objectifs de l'accord de Paris sur le climat ne sont donc pas pris en compte. En octobre 2018, le GIEC a également montré qu'une limite moyenne de réchauffement de 1,5 degrés par rapport aux températures moyennes préindustrielles entraînait beaucoup moins de dommages et de risques qu'un scénario de réchauffement à 2 degrés. Sans se laisser troubler par ces conclusions, la politique actuelle de la Suisse tend à s'orienter vers un scénario mondial à 3 ou 4 degrés. Comme le réchauffement en Suisse augmente plus vite que la moyenne, cela correspondrait à un scénario à plus 6 degrés avec des conséquences énormes pour l'Homme et l'environnement.

L'accord de Paris appelle à un équilibre entre les émissions et les réductions des gaz à effet de serre dans le monde. En d'autres termes, les émissions doivent être réduites à zéro. Plusieurs pays du Nord de l'Europe ont déjà fixé cet objectif à 2045. L'UE discute actuellement de l'objectif zéro émission nette d'ici 2050. Le Conseil fédéral a défini l'année cible 2050 comme objectif indicatif. Nos principaux partenaires commerciaux visent un objectif beaucoup plus ambitieux d'ici 2030 et beaucoup souhaitent y parvenir exclusivement par le biais de réductions nationales. Au lieu d'agir comme leader international, la Suisse risque d'être totalement laissée pour compte.

Le Conseil des Etats a amélioré ou complété la proposition du Conseil fédéral sur un certain nombre de points importants. La CEATE-N a maintenant discuté de cette proposition dans sa nouvelle composition et l'a considérablement assouplie. Par exemple, la réglementation sur le remplacement du chauffage (art. 9) a été reportée de trois ans à 2026 et annulée de facto pour les consommateurs de biogaz, sans proposition de minorités. En raison de la longue durée de vie des systèmes de chauffage au mazout et au gaz, cela entraîne des émissions supplémentaires cumulées d'environ 8 millions de tonnes de CO₂ - ce qui correspond à la quasi-totalité des émissions annuelles du secteur industriel. Avec la suppression des articles 17b et c, la mise en œuvre de la logique du "zéro émissions nette" de l'accord de Paris sur le climat a été supprimée sans être remplacée dans les études de l'impact sur l'environnement. En conséquence, de nouvelles infrastructures et installations incompatibles avec les objectifs climatiques continueront d'être construites. L'investisseur n'a pas non plus besoin d'en être informé. L'autorité qui délivre les autorisations risque donc de recevoir des demandes de dommages et intérêts en cas de fermeture prématurée pour des raisons de protection du climat.

En raison de la réglementation désormais avancée de l'UE sur les objectifs du parc automobile de voitures neuves, des ajustements détaillés ont été apportés au projet actuel et un nouveau règlement sur les poids lourds a été adopté. Une solution pragmatique et applicable a également été trouvée pour l'aviation privée, qui a été incluse par le Conseil des États à la dernière minute. Enfin, après avoir entendu les représentants de la place financière suisse, d'autres améliorations ont été proposées sur les risques climatiques, mais seule une minorité les soutient.

La proposition du Conseil des États et - dans une moindre mesure - les propositions de la Commission de l'environnement sont plus efficaces en termes de politique climatique que la proposition du Conseil fédéral. Toutefois, le présent projet de loi n'est qu'un premier pas vers la mise en œuvre de l'accord de Paris sur le climat. Les réductions d'émissions nationales restent trop faibles d'un facteur deux, la réorientation des flux financiers est en grande partie exclue et le financement international de la lutte contre le changement climatique n'est pas garanti.

En dépit de ces lacunes, l'adoption rapide de la loi est extrêmement importante. Les décideurs et les investisseurs ont maintenant besoin de cadres et de signaux clairs pour éviter les investissements nuisibles au climat et pour saisir l'opportunité d'une transformation imminente et inévitable. La nouvelle loi sur le CO₂ peut donc apporter une contribution importante pour atténuer les effets de la crise économique attendue.

Contact

WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

Art. 3 loi sur le CO2 : Objectifs de réduction

Introduction

En 2017, le Parlement a ratifié l'accord de Paris sur le climat, entré en vigueur en 2016, tout en confirmant que la Suisse souhaitait réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 50 pour cent d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent d'adopter la minorité Girod pour l'art. 3, al. 2 (ordre de préférence) : minorité III Girod mieux que minorité II Vogler, mieux que majorité, mieux que minorité I Egger). Nous recommandons en outre d'adopter la minorité Bäümle à l'article 3, alinéa 5 (=CE). Les minorités Egger M. doivent toutes être rejetées.

Développement

Cet objectif de réduction prévu à l'article 3 ne correspond pas avec un scénario «Paris-compatible» selon lequel le réchauffement planétaire doit être nettement inférieur à 2 degrés et, si possible, ne pas dépasser 1,5 degré. Plusieurs pays européens ont donc déjà décidé de réduire leurs émissions plus rapidement que la Suisse et ce, uniquement au niveau national, au lieu d'acheter simplement des certificats. La Commission de l'environnement de l'UE propose notamment que l'UE réduise ses émissions nationales de 55 pour cent d'ici 2030.

Cependant, d'après l'alinéa 2, la Suisse souhaite réduire ses propres émissions de gaz à effet de serre de 30 pour cent seulement (proposition du Conseil fédéral et de la majorité des membres de la Commission). Une minorité propose de porter cet objectif à 37,5 % (minorité Vogler). Une deuxième minorité (Girod) veut porter l'objectif national à 40 % et l'objectif global à 60 %. Enfin, une troisième minorité (Egger) veut affaiblir l'objectif de telle sorte que les engagements internationaux pris par la Suisse en 2017 ne pourront plus être respectés.

Un objectif national peu élevé signifie que des investissements dans l'infrastructure des énergies fossiles continuent d'être réalisés en Suisse et, qu'à moyen et long terme, la Suisse dépendra d'importations importantes et coûteuses de vecteurs énergétiques fossiles. Parallèlement, la réduction effective, la qualité et le prix des réductions à l'étranger sont très incertains. En conséquence, la Suisse devrait poursuivre pleinement son objectif de réduction avec des mesures nationales. Un engagement supplémentaire à l'étranger étant toutefois souhaitable et nécessaire, comme le propose très justement la majorité de la commission (art. 3 al.2bis). La minorité Girod se rapproche le plus de cette exigence. Elle correspond au taux de réduction annuel fixé aujourd'hui dans la loi et permet ainsi d'éviter que la protection du climat en Suisse ne soit moins active qu'aujourd'hui. La minorité Vogler propose un taux de réduction légèrement inférieur à celui qui est actuellement en vigueur ; la courbe de dégression serait suivie avec une marge plus faible.

Les organisations environnementales appellent à une réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 60% en Suisse d'ici 2030 et au zéro émission nette d'ici

2040. C'est également l'option la plus intéressante du point de vue de la conjoncture économique.

A l'alinéa 5, le Conseil des États a corrigé à juste titre une erreur dans la proposition du Conseil fédéral : la comptabilisation de l'objectif national ne peut pas être falsifiée par des réductions d'émissions à l'étranger, comme le proposait le Conseil fédéral. Cela entraînerait non seulement un chaos de chiffres, mais rendrait également plus difficile le contrôle de l'efficacité des instruments.

Contact

WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

Art. 7a loi sur le CO2 : Réduction selon l'état de la technique

Introduction

L'exigence de réduction générale qui s'applique déjà dans le cadre de la LPE devrait être explicitement mentionnée ici. Elle s'appliquera aux nouvelles installations et aux modifications importantes au-delà d'une certaine valeur seuil d'émissions. Toutefois, les grands émetteurs participant au système d'échange de quotas d'émission devraient en être exclus.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent de rejeter la minorité Jauslin et de suivre la majorité de la commission.

Développement

Cette nouvelle réglementation devrait permettre aux cantons de limiter les émissions de gaz à effet de serre des installations nouvelles ou substantiellement modifiées à un niveau qui est techniquement possible et économiquement viable.

Le Conseil fédéral devrait définir la quantité minimale. Les organisations environnementales s'en félicitent car cela permet d'éviter à l'autorité chargée de l'application de la loi d'avoir à traiter avec de toutes petites valeurs. On ne sait toujours pas pourquoi les plus grands émetteurs de toutes les entreprises participant au système d'échange de quotas d'émission sont exclus de cette réglementation.

Contact

WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

Art. 10 - 17a, 38h et 42 loi sur le CO₂: objectifs CO₂ pour le parc de véhicules neufs

Introduction

L'objectif de réduction des émissions de CO₂ pour le parc de véhicules neufs est la mesure la plus importante pour réduire les émissions de CO₂ dans les transports, où les émissions de CO₂ sont encore supérieures au niveau de 1990. Il s'agit d'une incitation financière pour que les consommateurs suisses aient le même choix de voitures à faible consommation de carburant et de voitures électriques qu'à l'étranger. Chaque acheteur de voiture est libre de choisir. L'objectif s'applique uniquement à l'ensemble du parc automobile.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent de rejeter en particulier la minorité Bourgeois (art. 38h/42) et la minorité Wobmann concernant l'art. 10a et 11 et d'accepter les minorités Klopfenstein (art. 10a) et Girod (art. 11).

Développement

Les minorités Wobmann sur les art. 10a et 11 demandent de s'écarter de la politique actuelle qui consiste à ce que la Suisse adopte les objectifs de CO₂ pour le parc de véhicules neufs de l'UE. Deux référendums ont déjà échoué sur cette question (Stratégie énergétique 2050, Référendum des importateurs de voitures 2012) et deux initiatives populaires écologiques (Initiative climat et initiative 4x4) ont été retirées. Les véhicules qui émettent le plus de CO₂ sont manifestement achetés dans des agglomérations et non dans des régions montagneuses. La part de marché des voitures électriques, qui sont importantes pour atteindre les objectifs (0g CO₂/km dans le calcul de l'objectif), se déroule selon les plans des importateurs automobiles malgré la crise du coronavirus. Au mois de mars, ils ont atteint pour la première fois l'objectif qu'ils s'étaient eux-mêmes fixé, à savoir une part de marché de 10 % pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Les propositions Wobmann, en revanche, concernent la période à partir de 2022, car la loi sur le CO₂ n'entrera pas en vigueur avant 2022 au plus tôt. Selon l'Office fédéral de l'énergie et de nombreuses comparaisons internationales, il faut s'attendre à ce que, dans un contexte économique difficile, on ait tendance à acheter des véhicules moins gourmands en CO₂. Un éventuel ralentissement économique ne rendrait donc pas plus difficile pour les importateurs d'atteindre leurs objectifs d'émissions moyennes de CO₂, mais leur faciliterait la tâche.

Comme les nouveaux objectifs en matière de CO₂ ne sont actuellement fixés que tous les cinq ans, les émissions de CO₂ des voitures neuves ont augmenté en 2017 et 2018 au lieu de diminuer. La minorité Girod à l'article 11 veut compléter le système actuel par des objectifs intermédiaires annuels. Au lieu de moins 15 % en cinq ans (2020 à 2025), les émissions de CO₂ devraient être réduites de 3 % par an.

A l'art. 10a la minorité Klopfenstein demande d'adhérer au Conseil des Etats pour les valeurs-cibles pour les poids lourds. Les nouveaux poids lourds émettent toujours à peu près la même quantité de CO₂ qu'il y a 18 ans, car les émissions des poids lourds ont

été améliorées en priorité. La majorité exige que le Conseil fédéral fixe des objectifs de CO₂ pour les poids lourds plus généreux que ceux de l'UE. Comme les prestations de remplacement versées par les importateurs de véhicules pour les poids lourds sont élevées, cela créerait une fausse incitation à mettre en circulation les poids lourds étrangers (surtout ceux qui émettent beaucoup de CO₂) en Suisse plutôt que dans l'UE. La Suisse offrirait ainsi un coup de pouce pour contourner les objectifs de l'UE en matière de CO₂ pour les poids lourds.

La minorité Bourgeois concernant les articles 38h/42 veut que les prestations de remplacement pour les importateurs de voitures qui n'atteignent pas leurs objectifs de CO₂ pour les flottes de véhicules ne soient pas utilisées pour des mesures d'adaptation au changement climatique. Avec cette minorité, les importateurs de voitures seraient traités différemment que les importateurs de carburant et les entreprises qui paient des pénalités financières pour ne pas avoir atteint les objectifs en matière de CO₂. La minorité néglige le fait que les modifications des articles 10 à 17 profiteront aux automobilistes en réduisant les émissions de CO₂ et donc la consommation de carburant de plusieurs centaines de francs par an et par véhicule.

Trois mesures en faveur de l'électromobilité et des carburants renouvelables (art. 13, 16 et 16a), qui étaient incontestées au Conseil des États, ont été rejetées en novembre dernier par une majorité UDC-PLR dans la CEATE-N d'alors (minorités Nussbaumer et Bäumle avec la majorité de la délégation CEATE-N d'alors comme cosignataires).

Contact

ATE, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

17.071

Art. 21 loi sur le CO₂: Subvention de l'approvisionnement électrique fossile

Introduction

Les participants au système d'échange de quotas d'émission (gros émetteurs) sont exemptés de la taxe sur le CO₂ en vertu de cet article. Dans l'alinéa 1 controversé, il faut veiller à ce que les centrales thermiques fossiles paient la totalité des coûts climatiques externes afin d'éviter une subvention.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent d'adopter la minorité Bäümle (= Conseil des Etats) et de rejeter la majorité de la Commission.

Développement

Le Conseil des États a introduit un prix planché (floor price) pour les centrales thermiques à combustibles fossiles, comme l'ont fait certains pays européens (par exemple Royaume-Uni et Pays-Bas). Cette mesure vise à garantir que les coûts climatiques externes soient imputés à l'électricité conformément au principe du pollueur-payeur. Ce règlement est à saluer et devrait être introduit pour tous les secteurs du système d'échange de quotas d'émission. La Commission, dans sa composition précédente, a proposé d'omettre cette disposition pour les centrales thermiques à combustibles fossiles qui contribuent à la sécurité d'approvisionnement nationale. Cette formulation est problématique pour plusieurs raisons:

- En principe, toute centrale électrique domestique augmente la sécurité d'approvisionnement. La restriction choisie n'est donc pas utile et ouvre la porte à tous les nouveaux projets de construction.
- Les centrales électriques qui sont utilisées en période de difficultés d'approvisionnement réalisent de toute façon des marges élevées. La subvention prévue n'est donc pas nécessaire. Si ces centrales n'étaient exploitées que quelques heures par an, l'exonération de la taxe et de la subvention prévue ne serait de toute façon pas suffisante pour une exploitation rentable.
- En raison de la situation future de l'approvisionnement en Europe, il faut s'attendre à des situations critiques uniquement pendant les périodes dites sombres, lorsque ni le soleil ni le vent ne sont présents. Elles sont critiques si elles durent plusieurs jours. De telles conditions météorologiques sont attendues une ou deux fois par an. Grâce aux réserves de capacité des lacs de retenue, la Suisse est idéalement équipée. Du point de vue de l'économie énergétique, il est donc insensé de prévoir des incitations pour de nouvelles centrales à combustibles fossiles pour des situations aussi exceptionnelles en Suisse.
- Les questions de sécurité d'approvisionnement ne doivent pas être réglées dans la loi sur le CO₂, mais dans la loi sur l'approvisionnement en électricité et la loi sur l'énergie.

Contact

WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

Art. 27 loi sur le CO₂ : Compensation applicable aux carburants fossiles

Introduction

Suivant l'exemple du centime climatique de l'union pétrolière, une partie des émissions de CO₂ des carburants importés doit être compensée depuis 2012. Le Conseil des Etats, le Conseil fédéral et la CEATE-N veulent renforcer ces projets privés novateurs et étendre la compensation de CO₂ aux projets à l'étranger afin que la Suisse puisse désormais comptabiliser également des réductions à l'étranger.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent de rejeter la minorité Wasserfallen concernant l'art. 27 al. 3ter.

Développement

La nouvelle loi sur le CO₂ va alléger la charge financière des automobilistes. L'augmentation maximale autorisée du prix de l'essence (5 centimes par litre jusqu'en 2024 et 7 centimes par litre à partir de 2025) est plus que compensée par les nouveaux objectifs en matière de CO₂ pour les voitures neuves (art. 10-17). Quiconque achète aujourd'hui une voiture neuve dont les émissions de CO₂ s'élèvent à 95g CO₂/km (nouvel objectif moyen selon l'article 10) au lieu d'une voiture neuve aux valeurs moyennes économisera environ 430 francs par an. Les économies de carburant pour les automobilistes moyens passeront à environ 800 francs par an avec la nouvelle loi sur le CO₂, car les émissions de CO₂ et donc les coûts de carburant d'une voiture neuve moyenne devraient réduire de 30 % d'ici 2030.

La CEATE-CN ne suggère pas +10 ou +12 centimes par litre d'essence, mais un maximum de 5 ou 7 ct/l. Actuellement, une limite supérieure de 5 ct/l est déjà applicable (article 26, alinéa 3). La CEATE-CN a réduit l'augmentation maximale du prix fixé dans la nouvelle loi sur le CO₂ par rapport au Conseil des Etats d'environ 4 ct/l : les biocarburants étrangers coûteux seront exonérés de la taxe sur les huiles minérales pendant une période plus courte, ce qui doit être compensé par une augmentation du prix de l'essence réduite en conséquence (art. 12a, 12e MinöStG) et ne doit pas être privilégié (art. 27, al. 3).

Les fluctuations du prix de l'essence de quelques centimes par litre sont monnaie courante. Très peu de conducteurs modifient leur consommation de mobilité en conséquence. Un effet incitatif n'a jamais été prévu. Mais il est économiquement intéressant pour la Suisse de dépenser moins d'argent pour les importations de pétrole grâce à des projets de protection du climat. Les coûts climatiques du transport routier qui en résultent et qui doivent être payés par le grand public sont massivement supérieurs aux coûts de compensation répercutés ici

Si la limite supérieure légale selon la minorité Wasserfallen est fixée trop bas, les importateurs de carburant ne seraient pas incités à effectuer les compensations prescrites. Il y aurait sanction sans faute de leur part (320 CHF par t de CO₂). Les projets en faveur des automobilistes - par exemple le développement d'une infrastructure de recharge de l'électromobilité - ne seraient guère possibles.

Il est particulièrement nécessaire de stimuler l'investissement privé dans la protection du climat lorsque la conjoncture est mauvaise et lorsque les prix de l'essence sont bas, cela est possible sans que le carburant coûte plus cher.

Contact

ATE, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

17.071

Art. 31 loi sur le CO₂: Taxe sur le CO₂

Introduction

La taxe sur le CO₂ est un instrument éprouvé de protection du climat car elle améliore vérité des coûts et encourage ainsi les solutions pauvres en CO₂. Étant donné qu'au moins les deux tiers des revenus sont redistribués à l'économie et à la population, il en résulte un correctif social, sans augmenter les revenus fiscaux de la Confédération. Près d'un tiers des recettes est directement consacré aux projets de protection du climat dans le secteur de la construction, ce qui accroît l'effet incitatif. La perception de la taxe est extrêmement peu coûteuse car elle est perçue à l'importation ou conformément à la loi sur l'imposition des huiles minérale.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent de suivre la commission et de rejeter la minorité Egger M.

Développement

De nombreux pays développent cet instrument alors que d'autres (l'Allemagne par exemple) discutent de l'introduction d'une taxe sur le CO₂ selon le modèle suisse. De plus, étant donné que les entreprises peuvent être exonérées de la taxe, aucune distorsion indésirable de concurrence n'est à craindre.

L'ARE calcule régulièrement les coûts externes, y compris ceux du CO₂, pour fixer le montant de la RPLP. On estime qu'en 2021, les coûts de conséquences climatiques (coûts externes) dépasseront 140 CHF / t CO₂ et dépasseront 200 CHF / t CO₂ d'ici 2030.

Afin de garantir l'effet incitatif de la taxe, une nouvelle augmentation est inévitable, si les objectifs fixés dans la loi ne sont pas atteints. Le montant des coûts de conséquences climatiques doit au moins être atteint pour que les décideurs voient les coûts réels. La taxe actuelle sur le CO₂ de 96 CHF / t CO₂ est donc inférieure aux coûts externes. La possibilité d'augmentation progressive jusqu'à 210 CHF / t est donc absolument nécessaire.

En raison du blocage mondial résultant des mesures imposées par la crise du coronavirus, la demande de combustibles fossiles s'est effondrée et le prix du marché est tombé à un niveau très bas. Si l'on veut garantir l'effet incitatif de la taxe sur le CO₂, il est urgent de procéder à de nouvelles augmentations. Ce serait également un bon stimulant pour l'économie nationale. Les investissements, les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique seront plus rapidement rentabilisés et l'affectation partielle des fonds permettra de poursuivre la promotion de la rénovation des bâtiments. Grâce à la possibilité d'exemption pour les entreprises, celles-ci continueront de bénéficier des prix bas du marché mondial.

Contact

WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

Art. 38a-38g loi sur le CO₂ : taxe sur les billets d'avion

Introduction

La taxe sur les billets d'avion est une taxe d'incitation avec affectation partielle analogue à la taxe sur le CO₂ pour les combustibles. Les taxes d'incitation sont légalement autorisées et ont un sens économique si leur niveau est proportionnel à la charge environnementale et si elles ont un effet incitatif. La minorité Egger propose donc que la taxe pour les passagers de la classe affaires et de la première classe soit augmentée proportionnellement à l'impact climatique de ces vols.

D'autres demandes (une éventuelle proposition individuelle annoncée publiquement et la minorité Jauslin concernant l'article 38a) reporteraient ou retarderaient l'introduction de la taxe sur les billets d'avion.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent de rejeter la minorité Jauslin (en particulier celles de l'article 38a sur Bâle-Mulhouse) et toute proposition individuelle annoncée publiquement visant à reporter l'introduction de la taxe sur les billets d'avion et d'accepter la minorité Egger K. concernant l'article 38c (montant de la taxe en fonction des émissions de CO₂ pour les vols en classe affaires et en première classe).

Développement

Selon plusieurs avis juridique, la minorité Jauslin concernant l'article 38a a déjà été satisfaite par la proposition de majorité. Le texte de la majorité dans l'article 38a alinéa 1 est clair. La taxe sur les billets d'avion s'applique à tous les vols au départ de la Suisse «selon la législation suisse». Sont considérés comme vols au départ de la Suisse, non seulement ceux à partir des aéroports sur territoire suisse, mais aussi à partir du secteur suisse de l'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse. La minorité Jauslin n'apporte dès lors pas d'éléments nouveaux.

Pour la plus grande partie des vols au départ de Bâle-Mulhouse (92% des départs), la Suisse pourrait introduire la taxe sur les billets d'avion, aussi en cas de rejet de la minorité Jauslin. Voir l'intervention de la Conseillère fédérale Sommaruga du 25.5.19 devant le Conseil des Etats: «L'Office fédéral de la justice part du principe que l'on peut introduire une taxe sur les billets d'avion dans le secteur suisse de l'aéroport de Bâle-Mulhouse-Fribourg ».

La question de savoir si l'on pourra trouver un accord avec la France sur les 8% restants de vols au départ du secteur français reste ouverte. Une adoption de la minorité Jauslin ne changerait d'ailleurs rien à la situation de l'aéroport de Bâle, puisqu'elle ne vise que l'introduction de la taxe dans le secteur suisse, dont le principe est déjà acquis.

Un report des vols au départ de Zurich ou Genève sur le secteur suisse de Bâle-Mulhouse ne se fera pas, puisque, là aussi, la taxe sur les billets sera aussi introduite. En outre, le secteur français (8% seulement des départs) n'a pas la capacité pour permettre à des compagnies aériennes d'y transférer une partie de leurs vols au départ de Zurich ou Genève.

Au cas où l'Office fédéral de la justice s'était trompé (rien, pourtant, ne le laisse penser), la Suisse et la France devraient passer un accord pour permettre la perception

d'une taxe sur les billets d'avion dans le secteur suisse de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Dès lors, l'adoption de la minorité Jauslin retarderait de plusieurs années l'introduction de la taxe à Zurich et Genève, puisqu'elle demande son application sur le territoire suisse à partir du moment seulement où elle pourra aussi être perçue dans le secteur suisse de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (aéroport situé sur territoire français). La Suisse resterait ainsi longtemps encore le seul pays d'Europe centrale sans taxe sur les billets d'avion.

La minorité Egger permet uniquement de taxer dans une fourchette supérieure à 120 francs les passagers de la classe affaires et de la première classe en fonction des émissions de CO₂ qu'ils génèrent. Le principe du pollueur-payeur est le principal motif des taxes incitatives. Cependant, la proposition de la majorité conduit à une réduction des émissions de CO₂ des passagers de classe affaire et de première classe. Dans une fourchette de 30 à 120 francs suisses par billet d'avion, le Conseil fédéral doit, selon la majorité, moduler la taxe en fonction de la distance parcourue et de la classe de transport. Cela signifie qu'une gradation équitable en fonction des émissions de CO₂ n'est pas possible. Un vol long-courrier de Zurich à Tokyo en classe économique génère environ 5 fois plus de CO₂ qu'un vol Zurich-Londres. En classe affaires, les émissions de CO₂ sont presque deux fois plus élevées en raison des sièges plus confortables et du poids supplémentaire transporté, alors qu'en première classe, elles sont trois fois plus élevées.

Le Royaume-Uni et la France ont donc des taxes sur les billets d'avion en fonction de la classe de réservation. Il est plus difficile pour les clients moins sensibles au prix des vols d'affaires et de première classe d'obtenir un effet incitatif. En revanche, pour les vols européens en classe économique, on peut s'attendre à une nette réduction de la demande de 10 à 20 % avec le tarif minimum de 30 francs par billet (cf. Elasticité de la demande INFRAS sur mandat de l'OFEV 2016). Il est économiquement et constitutionnellement discutable de concevoir une taxe incitative telle que proposée par la majorité de manière à ce que l'effet incitatif varie en fonction de la classe de réservation.

Alors qu'en cas de rejet de la minorité Egger K., les billets d'avion en classe affaires seraient taxés au maximum de 120 CHF, la taxe d'incitation pour les vols d'affaires privés atteindrait 500 à 5 000 CHF (art. 38gquater). Si les voyages en avion étaient taxés au même taux que les voyages en voiture par la taxe suisse sur les carburants, un vol Zurich-New York en classe économique devrait être taxé 310 francs par billet d'avion et 900 francs en classe affaires.

Contact

ATE, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

17.071

Art. 39, al. 2 et 2bis loi sur le CO₂: programme bâtiments

Introduction

Les alinéas 2 et 2bis abordent la question de savoir quels éléments de subvention pour l'affectation partielle de la taxe sur le CO₂ doivent être explicitement mentionnés et si le Conseil fédéral doit accorder une attention particulière à la situation économique des régions rurales et de montagne.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent d'adopter la minorité Jans à l'alinéa 2cbis/ter et la majorité de la Commission à l'alinéa 2bis et de rejeter la minorité Jauslin (pour les recommandations détaillées, voir le tableau récapitulatif à la fin)

Développement

Un tiers au maximum de la taxe CO₂ sur les combustibles, donc 450 millions de francs par an, vont du fonds climatique au programme bâtiments. Cela correspond aux sommes versées par les utilisateurs d'installations de chauffage au mazout et au gaz pour couvrir une partie des coûts liés changement climatique.

Une grande majorité de ces fonds sont versés aux cantons, tant aujourd'hui que dans le cadre de la nouvelle loi. Pour la partie que la Confédération peut utiliser directement (max. 60 millions de francs par an plus les fonds non utilisés par les cantons), le Conseil des Etats a déjà défini des utilisations judicieuses. La minorité Jan à l'alinéa 2, lettre cbis/ter veut également s'assurer explicitement que les nouvelles exigences de l'article 9 n'entraînent pas de cas de rigueur dans le domaine des systèmes de chauffage. Les coûts uniques de remplacement d'un système de chauffage devraient explicitement être mentionnés (lettre cbis). La lettre cter est particulièrement importante pour les propriétaires ne reçoivent pas d'augmentation d'hypothèque de leur banque parce qu'ils sont retraités, par exemple. Bien que le chauffage respectueux de l'environnement soit moins cher que le chauffage au mazout ou au gaz, l'investissement initial est souvent plus élevé. Les offres de services énergétiques (contrats d'énergie) permettent à des tiers de prendre en charge les coûts d'investissement pour l'installation d'un nouveau système de chauffage respectueux du climat et de vendre la chaleur produite par celui-ci au propriétaire. De telles offres ne sont actuellement faites que pour des superstructures ou des bâtiments plus grands. La lettre cter a pour but de permettre la mise sur le marché de nouvelles offres pour les maisons individuelles et les petits immeubles d'habitation. Les coûts supplémentaires à supporter par le programme de promotion devraient être modestes.

L'ajout au paragraphe 2bis oblige désormais le Conseil fédéral à tenir compte de manière appropriée de la situation économique des régions rurales et de montagne. Cela est susceptible d'être particulièrement pertinent pour les réseaux de chauffage locaux et urbains construits dans des zones moins densément peuplées ou non planes, et pour l'alimentation en gaz renouvelables.

Contact

WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

Art. 40a al. 2bis loi sur le CO₂: Bonus pour entreprises zéro émission nette

Introduction

Afin d'atteindre l'objectif du Conseil fédéral de parvenir au "zéro émission nette" d'ici 2050, nous avons besoin de modèles et d'un grand dynamisme. Le paragraphe 2bis vise à récompenser les entreprises qui atteignent déjà l'objectif de zéro émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2029 grâce aux ressources financières du fonds pour le climat.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent que la minorité Egger K. soit intégrée dans l'alinéa 2bis (pour des recommandations détaillées, voir le tableau récapitulatif à la fin).

Développement

Les mesures et instruments proposés jusqu'à présent et dans cette loi se concentrent généralement sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre de quelques pourcents tout en mettant en œuvre des mesures qui sont de toute façon financièrement intéressantes. L'instrument d'exonération de la taxe sur le CO₂ par le biais d'un accord de réduction se concentre exclusivement sur cette approche. L'expertise des consultants et des planificateurs impliqués est orientée dans ce sens.

Le nouveau bonus proposé au paragraphe 2bis pour les entreprises qui mettent en œuvre une réduction des émissions à zéro émission nette vise à surmonter le blocage mental actuel et à rendre les réductions ambitieuses financièrement plus attrayantes. Les pionniers doivent acquérir une expertise dans le plus grand nombre de secteurs possible et encourager les imitateurs. Une telle dynamique positive est non seulement extrêmement souhaitable au vu des objectifs de la Suisse en matière de politique climatique, mais elle crée également de nouvelles possibilités d'innovation. Des réductions ambitieuses sur une base volontaire permettent également d'éviter de devoir intervenir ultérieurement par des interdictions restrictives. Bien entendu, le Fonds pour le climat pourrait également être utilisé pour promouvoir un programme correspondant, même sans cette disposition. L'expérience montre toutefois que l'administration est très réticente à encourager les entreprises avant-gardistes. Cette disposition devrait donc être explicitement intégrée dans l'alinéa. L'échéance de 2029 garantit également qu'aucun droit à l'aide ne puisse en être déduit.

Contact

WWF, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

17.071

Art. 43a/b/c loi sur le CO₂ : Compatibilité climatique des flux financiers

Introduction

Les articles 43a, b et c portent sur l'impact des flux financiers sur le climat. Conformément à l'article 43a et b, les associations des branches concernées doivent se fixer des objectifs de compatibilité climatique, que la Confédération réexaminera au moyen de tests réguliers de compatibilité climatique. L'article 43c exige que les grandes entreprises et les institutions financières divulguent désormais leurs risques financiers liés au climat.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent l'adoption des minorités Clivaz et Egger K.

Développement

L'accord de Paris sur le climat exige la réorientation des flux financiers car ceux-ci contribuent à des émissions élevées de CO₂. L'Alliance climatique estime que les émissions de CO₂ des investissements, des prêts et des services d'assurance fournis par les acteurs financiers suisses sont plus de 20 fois supérieures aux émissions de CO₂ de la Suisse. Le changement climatique est également un risque financier majeur, c'est pourquoi les risques climatiques font désormais partie d'une bonne gestion des risques. En outre, la transition vers une économie à faible intensité de carbone offre de nombreuses opportunités de marché aux acteurs financiers.

Ces dernières années, l'Europe, en particulier, a connu d'importantes évolutions législatives concernant la réorientation des flux financiers (voir le plan d'action de l'UE " Financing Sustainable Growth "). Il est donc essentiel que les établissements financiers suisses prennent également des mesures concrètes concernant leurs impacts, risques et opportunités en matière de climat, et que celles-ci soient inscrites dans la loi.

Les risques financiers liés au climat : l'article 43c reprend les exigences de l'UE, mais il se limite aux entreprises dont le chiffre d'affaires est supérieur à 500 millions de francs suisses et qui emploient plus de 500 personnes. Les petites entreprises sont donc exemptées de l'obligation de déclarer. L'obligation de déclarer garantit, d'une part, qu'une entreprise peut améliorer sa gestion des risques et, d'autre part, que les investisseurs peuvent prendre ces risques en compte.

Impact des flux financiers sur le climat : Les articles 43a et b visent à rendre obligatoires pour tous les acteurs les tests de compatibilité climatique proposés jusqu'à présent par l'OFEV sur une base volontaire. En outre, des objectifs en matière de compatibilité climatique des flux financiers seront fixés conjointement avec les associations professionnelles.

Contact

WWF Suisse, Amandine Favier, amandine.favier@wwf.ch, 044 297 23 90

20.3000

Po. CEATE-N. Stratégie d'avenir pour le couplage chaleur force

Introduction

Le Conseil fédéral est chargé par ce postulat de présenter dans un rapport une stratégie, avec le cas échéant des variantes, pour la régulation de la cogénération chaleur-force (CCF).

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent l'adoption du postulat de commission.

Développement

La réglementation des centrales de cogénération prévue dans la révision totale de la loi sur le CO₂ ([17.071](#)) est incompatible avec les objectifs climatiques de l'Accord de Paris, crée des conditions de marché inégales et correspond à une subvention indirecte par l'exonération de la taxe sur le CO₂. Les incitations ne sont pas fixées de manière à améliorer la sécurité d'approvisionnement de la Suisse. Au lieu de corriger ce déséquilibre directement dans la loi, ce postulat veut faire un pas en arrière afin d'avoir une meilleure vue d'ensemble.

Les organisations environnementales demandent que cette stratégie soit alignée sur les objectifs climatiques du Conseil fédéral. En outre, il faut veiller à ce qu'aucune électricité produite à partir de combustibles fossiles ne puisse être injectée dans le réseau ou qu'au moins tous les coûts climatiques qui en découlent soient imputés au producteur d'électricité.

Contact

Patrick Hofstetter, WWF Suisse, patrick.hofstetter@wwf.ch, 044 297 22 77

Recommandations de vote concernant les propositions de minorité

(Les minorités qui sont en gras sont celles pour lesquelles un point de vue a été rédigé)

Article de loi	Minorité	Recommandation de vote
I DÉBATS D'ENTRÉE EN MATIÈRE		
Ne pas entrer en matière	Minorité Egger M.	Rejeter
II EXAMEN PAR ARTICLE		
Chapitre 1 : Dispositions générales		
Art. 1, al. 1a: But	Minorité Imark	Rejeter
Art. 3, al. 1 : Réduction de CO₂ de 40%	Minorité Egger M.	Rejeter
Art. 3, al. 1, 2 : Réduction de CO₂ de 60%, dont 40% en Suisse	Minorité Girod	Adopter
Art. 3, al. 2 : Réduction de CO₂ en Suisse de 1.75%/an	Minorité Vogler	Adopter
Art. 3, al. 2 : Réduction de CO₂ uniquement à l'étranger	Minorité Egger M.	Rejeter
<i>Art. 3, al. 2 par ordre de préférence: Minorité Girod mieux que Minorité Vogler mieux que Majorité mieux que Minorité Egger M.</i>		
Art. 3, al. 2bis : Aligner les réductions d'émissions à l'étranger sur les émissions en Suisse	Minorité Egger M.	Rejeter
Art. 3, al. 5 : Ne pas prendre en compte les réductions à l'étranger dans la réduction nationale	Minorité Bäumle (=Conseil des Etats)	Adopter
Art. 6 : Standards minimaux pour réduction à l'étranger	Minorité Wasserfallen	Rejeter
Art. 7a : Réduction selon l'état de la technique	Minorité Jauslin	Rejeter
Chapitre 2 : Mesures techniques de réduction des émissions de CO₂		
Section 1 : Bâtiments		
Art. 8: Objectif bâtiment de -50% d'ici 2027 plutôt que 2030	Minorité Imark	Rejeter
Art. 9 : Valeur-limite d'émissions lors de remplacement de système de chauffage	Minorité Wasserfallen	Rejeter
Section 2 : Voitures de tourisme, voitures de livraison et tracteurs à sellette légers, véhicules lourds		
Art. 10, al. 4 : Emissions réelles de CO ₂ sur la route	Minorité Jauslin	Rejeter

Point de vue

environnemental

Art. 10, al. 1, 2, 3 : Objectif CO ₂ dès 2025 pour voitures, voitures de livraison et poids lourds	Minorité Wobmann	Rejeter
Art. 10a, al. 5bis : Objectif CO ₂ pour poids lourds moins sévère en Suisse que dans l'UE	Minorité Klopfenstein	Adopter
Art. 10b : Objectif CO ₂ dès 2030 pour poids lourds	Minorité Thorens	Adopter
Art. 11, al. 1 : Objectifs intermédiaires	Minorité Girod	Adopter
Art. 11, al. 1, 2 : Objectifs intermédiaires, exceptions supplémentaires pour poids lourds	Minorité Wobmann	Rejeter
Art. 13, al. 2bis, 3 : Véhicules électriques	Minorité Nussbaumer (=Conseil des Etats)	Adopter
Art. 16, al. 1 : Carburants synthétiques produits à partir de courant nucléaire	Minorité Bäumlé (=Conseil des Etats)	Adopter
Art. 16a, al. 1, 2 : Pas de parts de marché cibles plus faibles pour les voitures électriques que dans l'UE	Minorité Nussbaumer (=Conseil des Etats)	Adopter
Art. 16a, al. 3 : Pas de bonus non neutres sur le plan technologique pour la réduction des émissions de CO ₂ des voitures électriques à partir de 2025	Minorité Thorens	Adopter

Chapitre 3: Système d'échange de quotas d'émission et compensation applicable aux carburants fossiles

Section 1 : Système d'échange de quotas d'émission

Art. 21, al. 1bis : Prix minimum du CO₂ pour les centrales thermiques selon la législation en vigueur	Minorité Bäumlé (=Conseil des Etats)	Adopter
---	---	----------------

Section 2: Compensation applicable aux carburants fossiles

Art. 27, al. 2, let. b : Compensation en Suisse des émissions	Minorité Girod	Adopter
	Minorité Rösti	Rejeter

Art. 27, al. 2, let. b par ordre de préférence: Minorité Girod mieux que Majorité mieux que Minorité Rösti

Art. 27, al. 3 : Obligation de produire des biocarburants non technologiquement neutres	Minorité Bäumlé (=Conseil des Etats)	Rejeter
---	--------------------------------------	---------

Art. 27, al. 3bis : Mesures de mobilité électrique et autres mesures relatives au trafic	Minorité Rösti	Rejeter
--	----------------	---------

Art. 27, al. 3ter : Maximum de 5 au lieu de 3 centimes supplémentaires par litre en plus du droit applicable pour les mesures de protection du climat	Minorité Wasserfallen	Rejeter
--	------------------------------	----------------

Point de vue

environnemental

Art. 27, al. 3ter a : Réduction de la compensation des émissions en Suisse Minorité Rösti Rejeter

Art 27, al. 3quater : Projets de compensation à valeur ajoutée en Suisse Minorité Rösti Rejeter

Chapitre 4: Taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles fossiles

Section 1: Perception de la taxe sur le CO₂

Art. 31, al. 2 : Abaisser la taxe CO₂ sur les combustibles Minorité Egger M. Rejeter

Art. 31, al. 3 : Objectifs intermédiaires Minorité Egger M. Rejeter

Section 2 : Remboursement de la taxe sur le CO₂ aux exploitants ayant pris un engagement de réduction

Art. 33, al. 1, let. a, b^{bis} : exonérer les installations de droit public de la taxe sur le CO₂ Minorité Masshardt (=Conseil des Etats) Adopter

Art. 33, al. 4, let. d : Compensation plutôt que réduction Minorité Rüeegger Rejeter

Art. 34, al. 2 : Prestation compensatoire en cas de non-respect de l'obligation de réduction avec la Confédération Minorité Rösti Rejeter

Art. 34, al. 3 : Respect de l'engagement de réduction Minorité Rösti Rejeter

Chapitre 4a: Taxe sur les billets d'avion

Chapitre entier 4a (Art. 38a à 38g) Minorité Egger M. Rejeter

Art. 38a, al. 1bis : Prélèvement sur les billets d'avion à Zurich et à Genève uniquement en cas d'accord international avec la France Minorité Jauslin Rejeter

Art. 38c, al. 1, 1bis : Taxe sur les billets d'avion pour les vols en classe affaires et en première classe en fonction des émissions de CO₂ Minorité Egger K. Adopter

Art 38c, al. 3 : Abaissement de la taxe sur les billets d'avion uniquement en cas de nouvelles mesures Minorité Jauslin Rejeter

Chapitre 4b : Taxe sur l'aviation générale

Chapitre entier 4b (Art. 38 g^{bis} à 38 g^{quinquies}) Minorité Rüeegger Rejeter

Art. 38g^{quater}, al. 1 : Montant de la taxe sur les vols privés Minorité Klopfenstein Adopter

Chapitre 5: Fonds pour le climat et répartition du produit de la taxe sur le CO₂, de la taxe sur les billets d'avion et de la taxe sur l'aviation générale

Art. 38h : Fonds pour le climat Minorité Page Rejeter

Point de vue

environnemental

Art. 38h, al. 3 : Sanctions pour les nouvelles voitures pas utilisées comme mesure d'adaptation au changement climatique	Minorité Bourgeois	Rejeter
Art. 38h, al. 3bis : limite supérieure	Minorité Paganini	Rejeter
Art. 39, al. 2 : pas de subvention fédérale directe	Minorité Imark	Rejeter
Art. 39, al. 2, let. b : Autre plafonnement partiel	Minorité Jauslin	Rejeter
Art. 39, al. 2, let. c^{bis} et c^{ter} : Amortissement des coûts d'investissement pour les propriétaires	Minorité Jans	Adopter
Art. 39, al. 2bis : Privilégier les régions de montagne dans le programme bâtiments	Minorité Jauslin (=Conseil des Etats)	Rejeter
Art. 40a, al. 2 : Concours de projets pour les communes et les cantons	Minorité Rügger	Rejeter
Art. 40a, al. 2bis : Encourager le zéro net pour les entreprises	Minorité Egger K.	Adopter
Art. 40a, al. 2ter : Transport ferroviaire de passagers	Minorité Imark	Rejeter
Art. 41, al. 4 : Rétrocession seulement aux entreprises qui paient la taxe CO ₂	Minorité Jauslin	Rejeter

Chapitre 5a: Compatibilité climatique des flux financiers

Art. 43a et Art. 43b : Test de compatibilité climatique des flux financiers	Minorité Clivaz	Adopter
Art. 43c : Obligation de déclarer les risques climatiques des flux financiers	Minorité Egger K.	Adopter

Chapitre 6: Exécution et encouragement

Art. 47a : Déclaration des risques climatiques	Minorité Egger M.	Rejeter
--	-------------------	---------

ALLIANCE-ENVIRONNEMENT

Portrait

L'Alliance-Environnement a pour membres quatre grandes organisations environnementales de Suisse. L'Alliance-Environnement veut assurer la coordination et l'information relatives aux activités politiques du Palais fédéral et de l'administration.

Alliance-Environnement, Postgasse 15, case postale 817, 3000 Bern 8
T 031 313 34 33, Fax 031 313 34 35, info@alliance-environnement.ch

Membres

Pro Natura

Pro Natura, case postale, 4018 Basel
T 061 317 91 91, F 061 317 92 66
www.pronatura.ch

VCS / ATE

VCS, Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Bern
T 0848 611 611, F 0848 611 612
www.vcs-ate.ch

WWF

WWF Suisse, Avenue Dickens 6, 1006 Lausanne
T 021 966 73 73, F 021 966 73 74
www.wwf.ch

Greenpeace

Greenpeace Schweiz, case postale, 8031 Zürich
T 044 447 41 41, F 044 447 41 99
www.greenpeace.ch

Partenaires

Fondation suisse de l'énergie

FSE, Sihlquai 67, 8005 Zürich
T 044 275 21 21, F 044 275 21 20
www.energiestiftung.ch

BirdLife Suisse

ASPO/BirdLife, Wiedingstrasse 78, case postale, 8036 Zürich
T 044 457 70 20, F 044 457 70 30
www.birdlife.ch

Initiative des Alpes

Initiative des Alpes, Hellgasse 23, 6460 Altdorf UR
T 041 870 97 81
www.alpeninitiative.ch

Ecorating

Chaque année, l'Alliance-Environnement évalue dans quelle mesure les parlementaires votent en faveur de l'environnement et calcule la moyenne des différents partis:
www.ecorating.ch