

POINT DE VUE

Session d'automne 2021

Conseil national : complément



Table des matières

Date	N°	Affaires	Page
20 septembre 2021	<u>21.035</u>	Transport régional de voyageurs 2022-2025. Crédit d'engagement	2
20 septembre 2021	<u>20.4478</u>	Mo. Conseil des Etats (Dittli). Temps de travail et de repos. Égalité de traitement	3
	<u>20.4509</u>	Mo. Conseil des Etats (Wicki). Transport de marchandises par route. Égalité de traitement	
23 septembre 2021	<u>20.319</u>	Iv. ct. Bâle-Campagne. Frapper les billets d'avion d'une taxe sur le kérosène	4
	<u>19.305</u> , <u>19.310</u> , <u>19.314</u> , <u>19.319</u> , <u>20.317</u> , <u>19.315</u>	Iv. ct. St-Gall. Taxe sur les billets d'avion d'un montant égal à celui d'une taxe sur le CO2 prélevée sur le kérosène / Iv. ct. Lucerne. Pour une taxe CO2 sur les billets d'avion / Iv. ct. Valais. Pour une taxe environnementale sur les billets d'avion / Iv. ct. Berne. Contribution à la réalisation des objectifs climatiques. Eliminer les mauvaises incitations au choix du mode de transport et taxer les billets d'avion / Iv. ct. Neuchâtel. Pour introduire une taxe sur les billets d'avion / Iv. ct. Fribourg. Introduction d'une taxe incitative sur le trafic aérien	
	<u>19.304</u> , <u>20.307</u>	Iv. ct. Genève. Urgence climatique. Prélevons une taxe incitative sur le trafic aérien / Iv. ct. Bâle-Ville. Taxe sur les billets d'avion et engagement en faveur d'un impôt international sur le kérosène	
29 septembre 2021	<u>21.477</u>	Iv. pa. CEATE-CN. Prolongation de l'objectif de réduction de la loi sur le CO2	5
Impressum		ALLIANCE-ENVIRONNEMENT UMWELTALLIANZ Postgasse 15 case postale 817 3000 Bern 8 Téléphone 031 313 34 33 Fax 031 313 34 35 info@alliance-environnement.ch www.alliance-environnement.ch Rédaction: Rahel Loretan, Anne Briol Jung	7

Traitement 20. September 2021

21.035 Transport régional de voyageurs 2022-2025. Crédit d'engagement

Introduction La Confédération et les cantons participent chacun pour moitié aux coûts non couverts de l'exploitation des transports au sein d'une région via train, bus, bateau ou installation de transport à câbles fonctionnant comme desserte. Le crédit correspondant est principalement aussi une conséquence des extensions d'infrastructure décidées au niveau politique, qui sont déterminées par le Parlement tous les quatre ans au niveau fédéral par le biais des étapes du développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire STEP et des contributions fédérales aux programmes d'agglomération.

Recommandation L'Alliance environnementale recommande d'accepter la minorité Schneider-Schüttel/Storni et de rejeter la minorité Tuena.

Argumentation La minorité Schneider-Schüttel/Storni propose un montant supérieur de 90 millions de francs à celui de la majorité. C'est encore 19 millions de francs de moins que la meilleure estimation disponible de la demande, calculée par l'Office fédéral des transports. De nombreuses villes, communes et cantons s'efforcent d'améliorer les services et la répartition modale afin d'atteindre les objectifs de leur politique climatique. En juin 2021, le Conseil national s'est également prononcé en faveur d'une part plus élevée des transports publics en kilomètres voyageurs avec l'adoption de la motion Candinas/Graf-Litscher/Schaffner/Töngi. Selon la loi sur le transport de voyageurs, les cantons qui sont prêts à payer leur contribution de 50 % aux coûts non couverts de l'amélioration des services ont droit à une contribution fédérale tout aussi importante.

La minorité II Tuena concernant l'article 1 veut réduire la proposition de la majorité de CHF 250 millions. Elle ne tient pas compte du fait que la Confédération et les cantons se sont prononcés à plusieurs reprises en faveur d'un développement des transports publics - concernant la période 2022-2025, l'amélioration de l'offre est une conséquence directe du développement de l'infrastructure ferroviaire prévue dans le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire STEP 2025, qui a été adopté en même temps que le contre-projet direct FAIF à l'initiative sur les transports publics de l'ATE et d'autres organisations. Une autre minorité Tuena pour l'art. 1a veut empêcher une réévaluation en 2023 pour savoir si les fonds alloués sont suffisants. En raison de la pandémie, il est actuellement difficile d'estimer le montant des coûts non couverts du transport régional par rail et par bus à partir de 2022.

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

Traitement

20 septembre 2021

[20.4478](#)

[20.4509](#)

Mo. Conseil des Etats (Dittli). Temps de travail et de repos. Égalité de traitement
Mo. Conseil des Etats (Wicki). Transport de marchandises par route. Égalité de traitement

Introduction

Les deux motions visent à créer des règles comparables pour les voitures de livraison (<3,5 t) dans le transport professionnel de marchandises en ce qui concerne les temps de travail et de repos, comme cela s'applique déjà aujourd'hui aux camions et aux camions de livraison (>3,5 t). Les véhicules de livraison non professionnelle utilisés par exemple par des PME resteraient exemptés de la RPLP selon la motion Wicki.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande d'adopter ces deux motions. Dans le cas de la motion Wicki, la minorité Pasquier (adoption de la motion) doit être soutenue. Dans le cas de la motion Dittli, la minorité Umbricht Pieren (rejet de la motion) doit être rejetée.

Argumentation

Les deux motions visent à garantir que les conducteurs et les propriétaires de véhicules utilitaires utilisés pour le transport (<3,5 t) bénéficient de conditions cadres comparables à celles des camions et des camionnettes lourdes (>3,5 t). Selon le rapport 2017 sur le transfert de marchandises, les camionnettes de livraison circulant sur l'A2 et l'A13 provoquent davantage d'émissions d'oxyde d'azote (NOx) que les poids lourds, qui transportent des volumes de marchandises bien plus importants. Ces incitations qui favorisent le transport par camionnette au détriment du transport par camion, plus efficace sur le plan climatique et énergétique, renforcent la tendance sociétale à raccourcir les délais de livraison et à réduire les chargements (en raison, par exemple, de l'augmentation du commerce en ligne). Avec la motion Wicki, les véhicules utilitaires de moins de 3,5 t utilisés pour le transport devraient à l'avenir également payer leurs coûts externes. Pour les véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes, la redevance poids lourds (RPLP) est un instrument qui vise à compenser (dans une large mesure) les coûts externes du trafic poids lourds. Un dispositif similaire doit maintenant être mis en place pour les véhicules utilitaires plus légers. Il faut se réjouir de la plus grande vérité des coûts dans le transport routier de marchandises, raison pour laquelle il faut adopter la motion (=minorité Pasquier).

La motion Dittli demande que les dispositions relatives aux temps de travail et de repos des conducteurs de véhicules de livraison (à partir de 2,5 t) dans le transport routier utilitaire soient adaptées par analogie aux dispositions existantes dans le transport poids lourds de marchandises. En outre, les évolutions au sein de l'UE devraient également être prises en compte. L'amendement de la CTT-N affaiblit quelque peu la motion, mais la proposition est toujours bienvenue d'un point de vue environnemental. La minorité Umbricht Pieren, qui propose de rejeter la motion, doit être rejetée.

Contact

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

Initiative des Alpes, Fabio Gassmann, fabio.gassmann@alpeninitiative.ch, 076 319 09 50

Traitement

23 septembre 2021

[20.319](#)

[19.305](#), [19.310](#), [19.314](#),

[19.319](#), [20.317](#), [19.315](#)

Iv. ct. Bâle-Campagne. Frapper les billets d'avion d'une taxe sur le kérosène

Iv. ct. St-Gall. Taxe sur les billets d'avion d'un montant égal à celui d'une taxe sur le CO₂ prélevée sur le kérosène / Iv. ct. Lucerne. Pour une taxe CO₂ sur les billets d'avion / Iv. ct. Valais. Pour une taxe environnementale sur les billets d'avion / Iv. ct. Berne. Contribution à la réalisation des objectifs climatiques. Eliminer les mauvaises incitations au choix du mode de transport et taxer les billets d'avion / Iv. ct. Neuchâtel. Pour introduire une taxe sur les billets d'avion / Iv. ct. Fribourg. Introduction d'une taxe incitative sur le trafic aérien

[19.304](#), [20.307](#)

Iv. ct. Genève. Urgence climatique. Prélevons une taxe incitative sur le trafic aérien / Iv. ct. Bâle-Ville. Taxe sur les billets d'avion et engagement en faveur d'un impôt international sur le kérosène

Introduction

Selon les dernières estimations, le trafic aérien en provenance de Suisse est à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre représentant quelque 17 millions de tonnes d'équivalents CO₂ par an. Cela représente plus de deux fois plus de préjudices au climat que tous les bâtiments résidentiels de Suisse réunis. Les Suisses voyagent en avion deux fois plus souvent que les habitants de nos pays voisins. Neuf cantons ont présenté des initiatives exigeant des mesures de protection du climat pour le trafic aérien. Des majorités étroites au sein des commissions les ont toutes rejetées.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande l'adoption des minorités Masshard (taxation du kérosène coordonnée au niveau international, Iv. ct. BL), Wismer (taxe sur les billets d'avion) et Klopfenstein (Iv. Cant. GE et BS).

Argumentation

L'initiative de Bâle-Campagne (minorité Masshard) vise à remédier au fait que, contrairement aux trajets aériens effectués à l'intérieur de la Suisse, aucun impôt sur les huiles minérales n'est perçu sur les voyages aériens internationaux au départ de la Suisse. Le transport aérien est donc traité de manière privilégiée, bien qu'il soit associé à des émissions de gaz à effet de serre plus importantes que les déplacements en voiture individuelle, en train ou en bus longue distance. L'introduction d'une taxe sur le kérosène doit être coordonnée au niveau international, selon l'Iv. ct. de BL, ce qui est également réaliste au vu de la décision de la Commission de l'UE du 14 juillet 2021 (introduction à l'échelle de l'UE éventuellement à partir de 2024 pour les vols intercontinentaux). La minorité Wismer recommande l'adoption des initiatives qui exigent des taxes sur les billets d'avion, comme il en existe déjà dans tous les pays voisins de la Suisse, sous des formes et des montants différents. Les minorités ont en commun de reconnaître l'urgence d'une action au niveau du trafic aérien. Selon le rapport de la commission, la majorité ne veut pas encore s'engager sur des instruments concrets et renvoie aux « discussions sur la politique climatique à long terme de la Suisse », c'est-à-dire probablement au traitement de l'initiative pour les glaciers.

Contact

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

Traitement

29 septembre 2021

[21.477](#)

Iv. pa. CEATE-CN. Prolongation de l'objectif de réduction de la loi sur le CO₂

Introduction

La loi sur le CO₂ elle-même a une durée indéterminée, mais les objectifs de réduction ne s'appliquaient que jusqu'en 2020 et ont déjà été prolongés jusqu'à la fin 2021. Étant donné que la compensation des carburants et l'augmentation et l'exonération de la taxe sur le CO₂, en particulier, dépendent de la réalisation des objectifs, ces derniers doivent maintenant être prolongés. Dans la variante de la majorité, cette modification sélective de l'actuelle loi sur le CO₂ vise donc avant tout à permettre la poursuite des instruments individuels (conventions d'objectifs et projets de compensation) dans les années 2022-2024. Les projets de compensation à l'étranger doivent désormais être comptabilisés chaque année dans l'objectif climatique suisse.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter la minorité Jauslin à l'art. 3, al. 1bis et la minorité Röstli à l'art. 26, al. 3.

L'Alliance-Environnement recommande également de prendre en compte les émissions après 2020 exclusivement pour qu'elles puissent être compatibles dans le cadre de l'engagement de la Suisse au titre de l'Accord de Paris sur le climat.

Argumentation

A l'art. 3, alinéa 1bis, la minorité Jauslin, contrairement à la majorité, veut adopter un objectif pour 2024 plus un objectif budgétaire au lieu d'objectifs annuels. Comme les données d'émissions pour 2019 ne sont actuellement disponibles et que celles pour 2020 ne seront pas publiées avant 2022, la variante de la majorité avec l'objectif annuel, analogue au droit transitoire existant, offre un cadre plus clair et plus simple. L'Alliance-Environnement aurait préféré que l'objectif de réduction annuelle soit fixé proportionnellement à l'objectif déjà convenu pour 2030, c'est-à-dire moins environ 3,2 % par an au niveau national, et donc sans l'alinéa 1ter.

La minorité Röstli veut réduire le supplément maximal autorisé pour les projets de compensation de 5 à 1,5 centime par litre d'essence ou de diesel. L'instrument de la compensation avait prévalu comme contre-projet à une taxe incitative sur les carburants. Déjà pour les obligations de compensation en 2021, la Fondation KliK dépensera plus de fonds pour le compte des importateurs de carburant que ce que rapporterait une taxe de 1,5 centime par litre. Revenir sur la loi existante ne respecterait pas plus la volonté du peuple du 13 juin 2021 qu'un nouveau plafond de 12 centimes par litre.

La combinaison des articles 3, 26 et 48b crée une situation dans laquelle aucun projet de compensation nationale supplémentaire n'est mis en place. Au lieu de cela, les réductions d'émissions réalisées avant 2020 doivent être comptabilisées même si elles ont déjà été prises en compte dans la comptabilité des émissions de la Suisse de 2013 à 2020 et ont également été communiquées de cette manière au niveau international, et un second crédit à l'objectif suisse de l'Accord de Paris sur le climat n'est même pas possible. Il n'y a pas

de disposition explicite correspondante qui l'exclut. Il n'y aurait aucun avantage supplémentaire pour le climat si la Suisse comptabilisait une seconde fois les mêmes réductions d'émissions pour les objectifs de la loi sur le CO₂. Selon le rapport de la CEATE-N, le nombre de certificats issu de la période de Kyoto s'élève à 6 millions de tonnes de CO₂. Cela correspond exactement aux réductions d'émissions cumulées requises de 2021 à 2024 (3/4 de 8 millions de tonnes). Ainsi, les importateurs de carburant n'auraient pas besoin de poursuivre les projets existants ou d'en réaliser de nouveaux. Les nouveaux projets et la poursuite des projets de biogaz, les grandes installations de chauffage au bois, les contributions à l'extension des réseaux de chauffage urbain et de nombreuses autres mesures de protection du climat seraient suspendus. Cependant, l'abolition de facto des projets nationaux de compensation du carbone n'était manifestement pas l'intention de la Commission.

Contact

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

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

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

Amis de la Nature Suisse

Amis de la Nature Suisse, case postale, 3001 Bern
T 031 306 67 67
www.amisdelanature.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