

## POINT DE VUE

Session d'automne 2023 : complément  
Conseil des Etats



# Table des matières

Date	N°	Affaires	Page
25 septembre 2023	22.061	OCF. Loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2024. Révision	3

## Impressum

ALLIANCE-ENVIRONNEMENT | UMWELTALLIANZ  
Postgasse 15 | case postale 817 | 3000 Bern 8  
Téléphone 031 313 34 33  
[info@alliance-environnement.ch](mailto:info@alliance-environnement.ch)  
[www.alliance-environnement.ch](http://www.alliance-environnement.ch)  
Rédaction: Jonas Schälle, Anne Briol Jung

Traitement

**25 septembre 2023**

[22.061](#)

### **Loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2024. Révision**

#### **Introduction**

Le projet de révision de la loi sur le CO2 du Conseil fédéral a été élaboré immédiatement après le rejet de justesse de la révision totale de la loi sur le CO2 en 2021. C'est pourquoi le projet a été optimisé pour reprendre tous les arguments de la campagne de votation de l'époque et ainsi élaborer un projet susceptible de recueillir une majorité. Comme le montre le message, il n'y a donc pas d'effet. Le projet continue à mettre en œuvre les instruments actuels et tente de mieux utiliser les recettes des taxes et des sanctions pour la protection du climat, sans incidence sur le budget. Mais selon le message, cela ne permet clairement pas d'atteindre la trajectoire de réduction prévue par la loi sur le climat (LCI), clairement acceptée par le peuple. La majorité de la CEATE-E propose certes quelques adaptations, mais leurs effets positifs et négatifs devraient s'annuler, ce qui fait que le projet n'est globalement pas un instrument approprié pour atteindre les objectifs de la LCI. De plus, il implique des dépenses considérables de la part de la Confédération pour des projets à l'étranger souvent douteux.

#### **Recommandation**

L'Alliance-Environnement recommande d'entrer en matière sur les six projets et de voter selon les recommandations des pages suivantes.

#### **Argumentation**

Comme le projet est marqué par la peur de ne pas respecter la volonté de l'électorat, les réglementations proposées ne sont pas appropriées pour empêcher la poursuite des investissements dans les infrastructures d'énergie fossile et les applications fossiles (production de chaleur fossile de processus et de confort, nouveaux véhicules à essence et diesel). Or, c'est précisément ce qu'il faut faire pour parvenir à une réduction annuelle des émissions de CO2 de plus de 3%, comme il est urgent de le faire, notamment pour atteindre les objectifs de la LCI.

Les corrections suivantes au niveau de la majorité de la commission nous semblent particulièrement importantes, afin que le Conseil national puisse concocter un projet efficace dans le temps très court qui lui reste (la loi doit entrer en vigueur le 1.1.2025 pour offrir une solution de continuité à la loi actuelle) :

- Donner à la Confédération un blanc-seing pour financer des mesures coûteuses à l'étranger et les imputer à l'objectif climatique suisse, nous éloigne de la décarbonisation en Suisse et immobilise des fonds fédéraux pour un montant inconnu. C'est pourquoi nous recommandons de suivre les minorités dans l'art. 4, al. 5 et l'art. 3.
- L'instrument de l'efficacité des voitures neuves nécessite quelques adaptations sur la base des expériences faites entre-temps. Par rapport à l'UE, les véhicules neufs en Suisse produisent année après année des émissions de CO2 nettement plus élevées. Il convient donc d'augmenter les objectifs et de combler les lacunes (voir art. 10 et 11).

- Dans de très nombreux cas, les véhicules électriques remplaceront les véhicules à essence et diesel actuels. Chez les propriétaires de maisons individuelles, cette tendance est bien visible dans les ventes de voitures neuves. Mais pour les locataires, il manque souvent une solution de recharge. Les ventes de véhicules électriques stagnent. Il est donc urgent de mettre en place des instruments de promotion pour les immeubles d'habitation ou des offres, comme le propose le Conseil fédéral et comme l'a refusé la majorité de la commission (art. 41b).

**Contact**

WWF Suisse, Patrick Hofstetter, [patrick.hofstetter@wwf.ch](mailto:patrick.hofstetter@wwf.ch), 076 305 67 37

<b>Aperçu des recommandations Loi sur le CO2</b>		
<b>Article</b>		<b>Recommandation</b>
Art. 3 : Définir un objectif national minimum	<b>Minorité Reichmuth</b>	<b>Adopter</b>
Art. 4 al. 2 : La gestion des déchets et la gestion financière contribuent également	Minorité Müller	Adopter
Art. 4 al. 5 : Confédération en tant qu'acheteur de compensation	<b>Minorité Mazzone</b>	<b>Adopter</b>
Art. 9 al. 3 : Mettre à jour les données du registre des bâtiments et logements	<b>Minorité Knecht</b>	<b>Rejeter</b>
Art. 10 al.3 : Adapter les objectifs en matière de voitures neuves et fixer des objectifs intermédiaires annuels	<b>Majorité</b> <b>Minorité I Schmid</b> <b>Minorité II Mazzone</b>	<b>Adopter</b> <b>Rejeter</b> <b>Adopter</b>
Art. 11 al. 1 : Empêcher l'importation de pseudo-occasions Art. 11 al. 7 : Comblent les lacunes	<b>Minorité Stark</b> <b>Minorité Mazzone</b>	<b>Rejeter</b> <b>Adopter</b>
Chapitre 5a : Taxe sur l'aviation générale Art. 33a-f : Taxe d'incitation sur les avions privés	Minorité Mazzone	Adopter
Art. 33a : Augmenter temporairement la part d'affectation	<b>Minorité Knecht</b>	<b>Rejeter</b>
Art. 41b : Promouvoir l'infrastructure de recharge dans les immeubles d'habitation	<b>Minorité Zanetti</b>	<b>Adopter</b>
<b>Modification d'autres actes législatifs</b>		
<b>Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds</b>		
Art. 4 al. 1bis : Pas de limitation dans le temps de l'exonération de la RPLP pour les camions électriques	Minorité Schmid	Adopter
<b>Loi sur l'énergie</b>		
Art. 52 al. 3 : Protection contre le licenciement en cas de rénovation énergétique	Minorité Mazzone	Adopter
<b>Arrêté fédéral sur l'encouragement des bornes de recharge pour les véhicules électriques pendant les années 2025 à 2030</b>	Minorité Zanetti	Adopter

Les recommandations détaillées de vote marquées en gras se trouvent dans les pages suivantes.

### Traitement

**25 septembre 2023**

### [22.061](#)

### **Art. 3 et art. 4 al. 5 : Objectif national et Confédération pas acheteuse de certificats**

### Introduction

Dans l'art. 3, la minorité Reichmuth veut fixer une part minimale de 75% de réductions en Suisse (sur un objectif de réduction de 50%).

A l'art. 4, al. 5, la minorité Mazzone ne veut pas que la Confédération puisse acheter autant de certificats étrangers qu'elle le souhaite, pour un coût total inconnu, par le biais du budget ordinaire.

Si la minorité Reichmuth est acceptée, l'art. 4 al. 5 deviendrait inutile.

### Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande,  
Art. 3 al. 2 : adopter la minorité Reichmuth  
Art. 4 al. 5 : adopter la minorité Mazzone

### Argumentation

Le fait que la Suisse se tourne vers des projets à l'étranger, qui doivent être pris en compte dans l'objectif climatique suisse à hauteur de plus de 50% (par rapport à la période 2021-2030), signifie que :

1. McKinsey a montré en 2022 que plus de 90% des émissions suisses peuvent être réduites à bas coût et que 40% sont même rentables. D'un point de vue économique, il serait donc judicieux de faire enfin progresser la décarbonisation dans le pays. Cela nous rendrait en même temps moins dépendants du pétrole et du gaz étrangers.
2. La qualité insuffisante des certificats de pollution est bien connue depuis plus de dix ans et a été prouvée à maintes reprises ces derniers mois. L'EPF vient de démontrer que les projets planifiés par la Suisse au Malawi ne peuvent guère fournir la prestation de réduction que la Suisse s'attribue. Il faut donc parler d'une compensation sur le papier, qui sert beaucoup moins la protection du climat que l'engagement pris. Les émissions globales de gaz à effet de serre diminuent donc moins que ce que la Suisse a promis et que ce que l'électorat a demandé.
3. La formulation de l'art. 4, al. 5 permet au Conseil fédéral d'engager des dépenses budgétaires supplémentaires de plusieurs milliards de francs, selon l'écart par rapport à l'objectif et le prix des projets. Personne ne peut aujourd'hui chiffrer ces coûts si la Suisse ne commence pas enfin à réduire ses propres émissions.
4. Si, en 2030, l'objectif prévu de -50% n'est pas atteint, les coûts des certificats étrangers seront également très élevés pour la période 2030-2050, et leur prix devrait encore augmenter de manière significative.

En adoptant les deux minorités, le Conseil des Etats donne au Conseil national le mandat de prévoir d'autres mesures peu coûteuses.

### Contact

WWF Suisse, Patrick Hofstetter, [patrick.hofstetter@wwf.ch](mailto:patrick.hofstetter@wwf.ch), 076 305 67 37

**Traitement**

**25 septembre 2023**

**22.061**

**Art. 9, al. 3 Mettre à jour les données du registre des bâtiments et logements**

**Introduction**

Le registre fédéral des bâtiments et logements pourrait être un instrument très important pour les communes, les cantons et la Confédération afin d'amorcer le tournant thermique dans les bâtiments. Une numérisation récemment mise en œuvre augmente considérablement l'utilité pour les utilisateurs. Cependant, les données qu'elle contient manquent souvent ou sont incorrectes. La majorité de la commission veut y remédier et profiter du cycle de deux ans du contrôle des gaz d'échappement des chauffages pour mettre à jour le registre.

**Recommandation**

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter la minorité Knecht.

**Argumentation**

Lorsque les communes doivent établir un plan directeur de l'énergie, que des fournisseurs privés ou publics planifient un projet de chauffage à distance ou que les cantons cherchent les bonnes incitations et les bons instruments pour rendre le tournant thermique rentable, un registre actualisé des données sur les bâtiments est indispensable.

Souvent, les données enregistrées aujourd'hui sont si mauvaises qu'aucune planification ne peut se faire sur cette base et que, par conséquent, soit des relevés coûteux, soit des bases de planification incertaines conduisent à des infrastructures surdimensionnées ou sous-dimensionnées.

A l'heure des instruments basés sur les SIG et des registres fonciers numérisés, il est urgent d'ajouter des données supplémentaires sur le type et la taille des chauffages, afin que ces nouvelles possibilités puissent être utilisées de manière judicieuse et efficace.

**Contact**

WWF Suisse, Patrick Hofstetter, [patrick.hofstetter@wwf.ch](mailto:patrick.hofstetter@wwf.ch), 076 305 67 37

**Traitement** 25 septembre 2023

[22.061](#)

**Art. 10, al. 1, 3 et 3bis : Objectifs en matière de CO2 pour le parc de voitures de tourisme**

**Introduction**

Les ventes de véhicules sans énergie fossile connaissent une croissance exponentielle. La majorité veut adapter en conséquence les objectifs en matière de CO2 pour les voitures neuves, car le trafic routier peut manifestement contribuer davantage à la réduction des émissions de CO2.

**Recommandation**

L'Alliance-Environnement recommande avant tout de rejeter la minorité Schmid et secondairement d'accepter la minorité Mazzone.

**Argumentation**

Depuis la consultation de 2021, de nouveaux constructeurs ainsi que des États ont décidé de ne plus mettre en circulation à l'avenir de voitures neuves fonctionnant à l'essence ou au diesel. La proposition de la majorité CEATE-E a adapté l'art. 10 à cette tendance et corrigé en conséquence l'objectif de CO2 pour les voitures de tourisme. Contrairement à l'UE et à d'autres pays de l'UE, les objectifs suisses en matière de voitures neuves restent technologiquement neutres. L'hydrogène et les autres carburants synthétiques restent assimilés aux véhicules électriques, car une valeur de CO2 par kilomètre doit toujours être respectée. 7 États européens n'autoriseront plus de voitures neuves à moteur fossile en 2030. La minorité Mazzone ne demande 0g CO2/km qu'à partir de 2035.

La proposition de la majorité (en 2030 25% de la valeur de 2021) tient compte du développement technologique des constructeurs automobiles : les constructeurs qui ne vendront plus de moteurs à combustion en 2030 disposent actuellement ensemble d'une part de marché de 65% des importations de voitures neuves en Suisse. En partant de l'hypothèse très conservatrice que les constructeurs qui ne produisent aujourd'hui déjà que des voitures électriques ne gagnent plus de parts de marché, 65% des voitures neuves avec 0g CO2/km sont donc comptabilisées en 2030 dans l'objectif du parc automobile. Selon la proposition de la majorité de la CEATE-E, la branche automobile respecterait l'objectif même si les importateurs restants, avec une part de marché commune de 35%, continuaient à vendre environ 80% de voitures à combustion, bien que nombre d'entre eux cessent de vendre des voitures neuves à moteur fossile à partir de 2032 ou 2035. Dans les faits, les constructeurs qui vendent majoritairement des voitures neuves à moteur fossile perdront des parts de marché importantes.

La minorité Schmid s'oppose non seulement à l'objectif de 25% pour le parc automobile en 2030, mais aussi à une modification des alinéas 3 et 3bis. La proposition de la majorité exige que les importateurs réduisent à l'avenir chaque année les émissions de CO2 pour les voitures neuves. Par le passé, la Suisse a fait l'expérience qu'avec la réglementation actuelle, les émissions ont augmenté au lieu de diminuer la plupart du temps. Les années sans nouveaux objectifs pour la flotte (2017, 2018, 2019 et 2021), les émissions de CO2 ont augmenté, passant en dernier lieu de 123,6 g CO2/km en moyenne en 2020 à 129,8 g CO2/km en 2021. Pour mettre fin à cette évolution contre-productive, la proposition de la majorité fixe désormais des objectifs intermédiaires annuels pour les voitures de tourisme.

**Contact**

ATE, Luc Leumann, [luc.leumann@verkehrsclub.ch](mailto:luc.leumann@verkehrsclub.ch), 079 705 06 58

**Traitement** 25 septembre 2023

[22.061](#)

**Art. 11 al. 1, 6 et 7 : encouragement du non-respect des objectifs légaux pour les voitures privées**

**Introduction**

L'article 11 porte sur trois règles spéciales pour les importateurs de voitures, qui ont pour effet que les objectifs fixés par le législateur et la population seront à l'avenir encore plus fortement contournés. En 2021, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des voitures neuves étaient de 129,8 g au lieu des 118 g de CO<sub>2</sub>/km prescrits (= 95 g selon une méthode de mesure obsolète).

**Recommandation**

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter la minorité Stark et d'accepter la minorité Mazzone.

**Argumentation**

La minorité Stark veut introduire deux graves failles. Premièrement (art. 11, al. 6) : Les importateurs d'automobiles qui n'atteignent pas leurs objectifs de flotte en matière de CO<sub>2</sub> doivent pouvoir échanger entre eux non seulement des véhicules individuels, mais aussi des quantités de CO<sub>2</sub>. Si cette règle avait été appliquée en 2021 et que tous les importateurs avaient participé à ce commerce, aucun importateur n'aurait probablement manqué son objectif de flotte prescrit. Bien que les émissions moyennes effectives de CO<sub>2</sub> des voitures neuves restent inchangées. Avec la minorité, les objectifs spécifiques aux importateurs s'éloignent encore beaucoup plus des objectifs légaux (en 2021, 129,8 g de CO<sub>2</sub>/km effectivement au lieu de 118 g). Deuxièmement (art. 11, al. 2) : L'Office fédéral de l'énergie part du principe qu'un nombre croissant de véhicules prétendent d'occasion, dont les émissions de CO<sub>2</sub> sont particulièrement élevées, ont été simplement parqués à l'étranger au lieu d'avoir circulé, avant d'être importés en Suisse comme de fausses occasions. Comme les véhicules d'occasion ne font pas partie de l'objectif du parc automobile, les sanctions peuvent être contournées de manière abusive. C'est pourquoi le Conseil fédéral a adapté l'ordonnance : Les véhicules doivent avoir été mis en circulation à l'étranger pendant au moins 6 mois au lieu de 3 pour être considérés comme des véhicules d'occasion exemptés des objectifs. La minorité Stark veut à nouveau faciliter cet abus.

La minorité Mazzone à l'art. 11, al. 7, veut abolir la réglementation critiquée par le Contrôle fédéral des finances, qui permet aux constructeurs particulièrement intensifs en CO<sub>2</sub> d'acheter des "cessions" aux constructeurs de voitures purement électriques. Dans son rapport de mai, le CDF écrit qu'en 2020, "chaque véhicule électrique de la marque Tesla permettait d'importer en Suisse environ trois véhicules à combustion supplémentaires" sans aucune sanction. Celui qui achète une voiture électrique ne veut pas, par sa décision d'achat, faire en sorte que des véhicules supplémentaires à fortes émissions de CO<sub>2</sub> puissent être importés sans être sanctionnés. Les constructeurs qui émettent le plus de CO<sub>2</sub> et qui ne sont manifestement pas compétitifs dans la production de voitures électriques peuvent ainsi s'affranchir de l'objectif de flotte de voitures neuves. Cette réglementation, qui est empêchée par la minorité Mazzone, n'existe qu'en Suisse et n'a jamais été décidée par le législateur, contrairement aux communautés d'émission (regroupement de constructeurs de véhicules à combustion).

**Contact**

ATE, Luc Leumann, [luc.leumann@verkehrsclub.ch](mailto:luc.leumann@verkehrsclub.ch), 079 705 06 58

**Traitement**

**25 septembre 2023**

**22.061**

**Art. 33 a : Augmenter temporairement la part de la taxe**

**Introduction**

Le Conseil fédéral et la majorité de la commission veulent augmenter la part affectée de la taxe sur le CO<sub>2</sub> sur les combustibles, d'un tiers aujourd'hui, à près de 50% entre 2025 et 2030. La minorité Knecht ne veut pas de cette augmentation temporaire et veut fixer la part à un tiers au maximum.

**Recommandation**

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter la minorité Knecht.

**Argumentation**

Lors de la consultation, l'Alliance-Environnement a également proposé de limiter l'affectation à un tiers et d'augmenter simultanément la taxe sur le CO<sub>2</sub> à au moins 180 Fr/t CO<sub>2</sub>.

Ainsi, l'effet incitatif aurait été augmenté, la compensation sociale aurait été fixée au niveau actuel, mais les moyens pour le Programme Bâtiments et les nombreuses autres affectations n'auraient pas diminué, car les émissions de combustibles sont heureusement à la baisse.

Comme la Commission n'a pas procédé à l'augmentation demandée de la taxe sur le CO<sub>2</sub>, nous soutenons l'augmentation de l'affectation partielle. La constitutionnalité a été confirmée par des avis de droit, voir <https://www.alliancesud.ch/de/politik/klima-und-umwelt/der-weg-ist-frei-fuer-eine-neue-klimapolitik>.

L'affectation partielle des taxes d'incitation est clairement approuvée par la population dans les sondages représentatifs. Les programmes d'encouragement sont particulièrement importants dans le domaine du bâtiment, car les taxes sur le CO<sub>2</sub> sont payées par les locataires et non par les bailleurs. Les bailleurs ne sont donc guère incités par une taxe d'incitation à changer de chauffage et à assainir l'enveloppe des bâtiments.

**Contact**

WWF Suisse, Patrick Hofstetter, [patrick.hofstetter@wwf.ch](mailto:patrick.hofstetter@wwf.ch), 076 305 67 37

Traitement **25 septembre 2023**

[22.061](#)

**Art. 41b: Financement des bornes de recharge pour voitures électriques**

**Introduction**

Le Conseil fédéral et les minorités veulent mettre à disposition des moyens financiers pour l'infrastructure de recharge du trafic privé (max. 30 millions/an) de manière neutre pour la caisse fédérale. Pour les transports publics routiers - qui sont déjà en grande partie exempts d'énergies fossiles - une contribution plus élevée (max. 47 millions/an) est incontestée.

**Recommandation**

L'Alliance-Environnement recommande d'accepter la minorité Zanetti.

**Argumentation**

Environ un tiers des acheteurs de voitures choisissent de ne pas acheter de véhicule électrique faute de possibilité de recharge. Pour les locataires, mais aussi pour les copropriétaires, ce n'est généralement pas intéressant financièrement. Les locataires et les copropriétaires doivent, dans le meilleur des cas, assumer eux-mêmes la totalité ou la majorité des coûts. Les acheteurs ultérieurs de voitures électriques profitent des bornes de recharge sans avoir contribué à leur achat. Dans le pire des cas, les bailleurs et les copropriétaires interdisent l'installation de bornes de recharge sur initiative personnelle. Faute de soutien financier, les locataires renoncent souvent à l'achat d'une voiture électrique, surtout lorsque les stations de recharge nécessitent un renforcement des raccordements électriques. C'est pourquoi le Conseil fédéral veut accorder un financement de départ - limité en premier lieu aux immeubles à plusieurs logements et en second lieu aux lieux de travail et aux espaces publics.

La politique énergétique est également gagnante si les voitures électriques sont rechargées le plus souvent possible à la maison ou au travail plutôt que dans des stations de recharge rapide. La recharge à domicile ou au travail peut être combinée avec une installation photovoltaïque sur le toit. La recharge sur le lieu de travail utilise ainsi l'énergie solaire excédentaire, qui ne surcharge pas le réseau. Si les voitures électriques sont rechargées là où elles stationnent pendant des heures, le réseau électrique est soulagé et le besoin de stockage d'électricité diminue.

Le financement des stations de recharge est neutre pour les caisses fédérales et se fait à la charge du financement routier existant. Limité à 6 ans, un maximum de 30 millions/an sera utilisé. Cela correspond à environ 5 pour mille de l'ensemble du financement routier de la Confédération ou à 1,4% des recettes de l'impôt sur les huiles minérales du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Les recettes FORTA sont nettement plus élevées que ce qui avait été prévu lors de la réforme du FORTA en 2017. L'augmentation du prix de l'essence de 4 centimes par litre (près de 200 millions/an) décidée à l'époque n'a pas été mise en œuvre jusqu'à présent, faute de besoins financiers.

Alors que la Suisse mise sur une incitation financière, l'UE a édicté des prescriptions concernant les transformations, les nouvelles places de stationnement et l'espace routier, afin que la mobilité électrique s'impose aussi rapidement que nécessaire pour atteindre les objectifs climatiques.

**Contact**

ATE, Luc Leumann, [luc.leumann@verkehrsclub.ch](mailto: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, [info@alliance-environnement.ch](mailto:info@alliance-environnement.ch)

### Membres

#### Pro Natura

Pro Natura, case postale, 4018 Basel  
T 061 317 91 91  
[www.pronatura.ch](http://www.pronatura.ch)

#### ATE

ATE, Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Bern  
T 031 328 58 58  
[www.vcs-ate.ch](http://www.vcs-ate.ch)

#### WWF

WWF Suisse, Avenue Dickens 6, 1006 Lausanne  
T 021 966 73 73  
[www.wwf.ch](http://www.wwf.ch)

#### Greenpeace

Greenpeace Schweiz, case postale, 8031 Zürich  
T 044 447 41 41  
[www.greenpeace.ch](http://www.greenpeace.ch)

### Partenaires

#### Fondation suisse de l'énergie

FSE, Sihlquai 67, 8005 Zürich  
T 044 275 21 21  
[www.energiestiftung.ch](http://www.energiestiftung.ch)

#### BirdLife Suisse

BirdLife Suisse, Wiedingstrasse 78, case postale, 8036 Zürich  
T 044 457 70 20  
[www.birdlife.ch](http://www.birdlife.ch)

#### Initiative des Alpes

Initiative des Alpes, Hellgasse 23, 6460 Altdorf UR  
T 041 870 97 81  
[www.alpeninitiative.ch](http://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](http://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](http://www.ecorating.ch)