

## POINT DE VUE

Session d'hiver 2023: complément  
Conseil national





## Table des matières

<b>Date</b>	<b>N°</b>	<b>Affaires</b>	<b>Page</b>
4 novembre 2023	23.3846	Mo. Friedli Esther. Reporter d'un an l'exigence de 3,5 pour cent de surfaces de promotion de la biodiversité dans les grandes cultures	4
7 décembre 2023	23.041 23.042	OCF. Budget 2024 assorti du plan intégré des tâches et des finances 2025-2027 OCF. Budget 2023. Supplément II	6
18 décembre 2023	23.051	OCF. Loi sur l'énergie. Modification (projet de loi pour l'accélération des procédures)	12
20 décembre 2023	22.061	OCF. Loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2024. Révision	15
		Aperçu des recommandations Loi sur le CO2	16

### 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](mailto:info@alliance-environnement.ch)  
[www.alliance-environnement.ch](http://www.alliance-environnement.ch)  
Rédaction: Dominik Beeler, Anne Briol Jung

**Traitement**

**4 novembre 2023**

**23.3846**

**Mo. Friedli Esther. Reporter d'un an l'exigence de 3,5 pour cent de surfaces de promotion de la biodiversité dans les grandes cultures**

**Introduction**

En avril 2022, le Conseil fédéral a décidé qu'à partir de 2023, les exploitations de plus de 3 hectares de terres ouvertes en zone de plaine et des collines devront consacrer au moins 3,5 % de ces surfaces à la promotion de la biodiversité dans les champs (SPB). Il a ainsi tenu une promesse faite au Parlement dans le cadre des discussions sur les deux initiatives "pesticides". La mesure a ensuite été reportée d'un an, à 2024. L'initiative du canton de Genève et la motion Friedli veulent revenir sur cette décision ou la reporter encore.

**Recommandation**

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter la motion.

**Argumentation**

L'exigence de 3,5 % de surface de promotion de la biodiversité dans les grandes cultures tient la promesse faite lors du débat sur les deux initiatives sur les pesticides au Parlement et est indispensable à la mise en œuvre de l'initiative parlementaire [19.475](#) "Réduire les risques de l'utilisation des pesticides". Le Parlement a déjà dit quatre fois oui à 3,5% de surfaces de promotion de la biodiversité sur les terres arables. Il a ainsi rejeté des interventions qui tentaient de revenir sur cette mesure : Motions Rieder [22.3610](#), Chiesa [22.3567](#), Groupe UDC [22.3578](#) et initiative cantonale genevoise [22.314](#). Le Parlement a donc confirmé depuis longtemps l'introduction de cette mesure.

Les agricultrices et agriculteurs se sont préparés à la mise en œuvre et ont semé leurs surfaces de promotion de la biodiversité. Les cantons ont adapté les systèmes et planifié les contrôles. Un report de la mesure à peine un mois avant son entrée en vigueur entraîne une grande incertitude pour les exploitations agricoles et va à l'encontre de la nécessité de pouvoir planifier les travaux dans les exploitations. Une telle décision va à l'encontre du principe de la bonne foi, ce qui suscite également l'incompréhension des organisations de producteurs Bio et IP.

La biodiversité des champs est très déficitaire. Les PER actuelles exigent une "part appropriée de SPB". La part de SPB doit représenter au moins 7% de la surface agricole utile. La répartition des SPB est toutefois très inégale. Avec 3 771 ha, soit 1 % des terres arables, la part d'éléments SPB dans les grandes cultures est encore très faible. Si l'on y ajoute l'élément de production autorisé "céréales en rangées larges", la part s'élève aujourd'hui à 2% de la surface des terres arables. C'est trop peu, comme le montrent diverses études scientifiques. Il faut remédier au déficit de biodiversité dans les zones de grandes cultures. Ces surfaces sont précieuses pour la biodiversité et profitent à la production de denrées alimentaires et de foin. Elles favorisent les insectes utiles et les pollinisateurs, qui sont essentiels pour lutter contre les ravageurs dans les cultures agricoles et pour assurer la

pollinisation à long terme. Les dégâts aux cultures sont considérablement réduits. Grâce aux auxiliaires, l'utilisation de pesticides peut être réduite, ce qui contribue à la protection de l'environnement et à la réduction des coûts dans les exploitations.

La conservation à long terme de la biodiversité est une condition indispensable à la production de denrées alimentaires.

**Contact**

Pro Natura, Marcel Liner, [marcel.liner@pronatura.ch](mailto:marcel.liner@pronatura.ch), 061 317 92 40

**Traitement** 7 décembre 2023

**23.041** **OCF. Budget 2024 assorti du plan intégré des tâches et des finances 2025-2027**

**23.042** **OCF. Budget 2023. Supplément II**

**Introduction** Les commissions des finances ont déposé des propositions concernant le budget 2024 qui pourraient avoir de grandes répercussions sur l'environnement. En raison du déficit du budget fédéral 2022, le Conseil fédéral avait notamment annoncé une réduction linéaire de 2% dans tous les domaines, à l'exception de l'armée, y compris l'environnement.

**Recommandation** L'Alliance-Environnement recommande de traiter les propositions de la manière suivante :

**A200.0001 Charges de fonctionnement de l'Office fédéral de la sécurité alimentaire et des affaires vétérinaires**

Soutenir la minorité Wettstein

**A200.0001 Charges de fonctionnement de l'Office fédéral de l'agriculture**

Soutenir la majorité

**A231.0029 Promotion de la qualité et des ventes**

Soutenir minorité I Friedl, éventuellement minorité II Wettstein avant la majorité

**A231.0232 Aides à la production végétale**

Soutenir la majorité

**A 0231.0290 Transport régional de voyageurs**

Soutenir minorité Wyss

**A231.0304 Programmes Suisse Energie**

Soutenir la majorité

**A231.0319 Parc national**

Soutenir la majorité

**A231.0323 Animaux sauvages, chasse et pêche**

Soutenir la majorité

**A231.0324 Fonds suisse pour le paysage**

Soutenir la majorité

**A236.0123 Nature et paysage**

Soutenir minorité Wettstein

**A236.0126 Revitalisation**

Soutenir minorité Schneider Schüttel

**23.042 Supplément II Protection des troupeaux**

Soutenir la majorité

**23.4348 Postulat de commission Porter à au moins 100 % le taux de couverture des coûts de l'Office fédéral du service civil**

Rejeter le postulat de commission

**Argumentation**

**A200.0001 Charges de fonctionnement de l'Office fédéral de la sécurité alimentaire et des affaires vétérinaires**

Une minorité (11 contre 14) veut des moyens supplémentaires de CHF 500'000 pour augmenter le personnel chargé de l'examen de l'autorisation des produits phytosanitaires.

L'Alliance-Environnement soutient une augmentation des ressources en personnel pour le service d'homologation. Celui-ci est surchargé par le grand nombre de demandes non traitées. Diverses interventions critiquent le fait que cela ralentit l'autorisation de substances actives et de produits moins problématiques. Le rapport d'évaluation de KPMG considère également le manque de ressources comme l'une des faiblesses du service d'autorisation. Selon le rapport KPMG, cela retarde les solutions d'avenir. Si les demandes en attente doivent être examinées sérieusement, des ressources suffisantes doivent être mises à disposition. L'Alliance-Environnement recommande l'adoption de la minorité

**A200.0001 Charges de fonctionnement de l'Office fédéral de l'agriculture**

La majorité souhaite que 500 000 CHF soient alloués au soutien de projets pratiques de protection durable des cultures et que 600 000 CHF soient alloués à l'augmentation des effectifs du Service phytosanitaire fédéral afin d'endiguer la propagation des organismes de quarantaine. Dans l'esprit de la trajectoire de réduction des pesticides, qui exige une réduction des risques de 50% d'ici 2027, un soutien accru à des projets pratiques pour une production végétale durable est pertinent.

Pour certaines cultures, il manque des solutions globales orientées vers la pratique ou celles-ci existent, mais doivent être mises en œuvre à plus grande échelle. Il est également important de développer les ressources pour lutter contre les organismes de quarantaine. Avec la mondialisation croissante et les températures plus élevées dues à la crise climatique, cette thématique gagne en importance. L'Alliance-Environnement recommande l'adoption de la majorité.

**A231.0229 Promotion de la qualité et des ventes**

Comme l'année dernière, une majorité (14 voix contre 10 et 1 abstention) propose d'augmenter de CHF 6,2 millions les fonds en faveur de la promotion des vins suisses. Une minorité I Friedl s'y oppose. Eventuellement, une minorité II Wettstein (10 voix contre 15) souhaite que seuls les vins répondant aux critères de qualité de Bio Suisse puissent bénéficier de cette promotion.

La culture de la vigne en Suisse est souvent liée à l'utilisation massive de pesticides, qui sont nocifs pour l'environnement et la santé. Des entreprises viticoles innovantes montrent qu'il est possible de valoriser des vins suisses de grande qualité sur le marché. La viticulture n'est ni une prestation communautaire ni une contribution à la sécurité alimentaire, raison pour laquelle il n'est pas indiqué que l'Etat encourage la qualité et la vente de produits spécifiques. L'Alliance-Environnement recommande donc de suivre la minorité Friedl, c'est-à-dire le Conseil fédéral. Eventuellement, la minorité II Wettstein est préférable à la majorité, car les directives de Bio Suisse contribuent à une réduction de la pollution de l'environnement et contiennent des mesures de promotion de la biodiversité.

**A231.0232 Aides à la production végétale**

Une minorité (11 voix contre 14) souhaite des moyens supplémentaires de CHF 4 millions pour la production de betteraves sucrières destinées à la fabrication de sucre. Les moyens demandés par le Conseil fédéral à cet effet s'élèvent déjà à CHF 34,820 millions. La culture de betteraves sucrières est problématique du point de vue de l'environnement, car il s'agit d'une culture qui dépend d'une utilisation importante de produits phytosanitaires. Un soutien supplémentaire à la culture de la betterave sucrière empêche de diversifier l'assolement avec d'autres cultures qui sont moins nocives pour l'environnement. Selon la pyramide alimentaire, la population suisse consomme nettement trop de sucre, c'est pourquoi une augmentation de la production suisse de sucre est contre-productive du point de vue de la santé publique et d'un système alimentaire suisse durable. L'Alliance-Environnement recommande donc de rejeter la minorité.

**A 0231.0290 Transport régional de voyageurs**

En ce qui concerne le transport régional de voyageurs commandé par les pouvoirs publics (RER, trains régionaux, cars postaux et autres lignes de bus entre localités), les coûts non couverts sont payés à parts égales par le canton et la Confédération, conformément à la loi sur le transport de voyageurs. Les commissions des transports du Conseil national et du Conseil des Etats, qui ont chacune rédigé un co-rapport sur le projet, ainsi que la minorité Wyss sont d'avis que cette exigence ne peut être remplie que sans la réduction opérée par le Conseil fédéral. L'Alliance-Environnement recommande de soutenir la minorité.



**A231.0304 Programme SuisseEnergie**

Une minorité (7 contre 18) souhaite une réduction des moyens de CHF 13,2 millions, le montant ayant déjà été réduit de CHF 4,235 millions entre 2023 et 2024. Il ne resterait donc plus que 25 millions de francs à disposition pour les programmes de SuisseEnergie. SuisseEnergie informe la population suisse de manière neutre et compétente sur les possibilités d'économiser de l'électricité, d'assainir les bâtiments et d'électrifier la mobilité. Le programme est dans l'air du temps, aide les entreprises à réduire leurs coûts et contribue à prévenir les atteintes à l'environnement dues à une utilisation inefficace de l'énergie. Une réduction aussi massive affecterait fortement le programme et réduirait considérablement son impact. L'Alliance-Environnement recommande l'adoption de la majorité.

**A231.0319 Parc national**

Une majorité (13 contre 10 et 2 abstentions) veut 83'000 CHF supplémentaires pour la conservation du Parc national suisse. La part de la Confédération dans le financement du Parc national est en baisse depuis des années. La réduction proposée par le Conseil fédéral toucherait le Parc national de manière sensible. L'Alliance-Environnement soutient la majorité ainsi que la proposition correspondante pour le plan financier 2025-2027.

**A231.0323 Animaux sauvages, chasse et pêche**

Une majorité (19 contre 5 et 1 abstention) veut augmenter de CHF 4 millions les moyens pour la protection des troupeaux. Le Conseil fédéral voulait supprimer pour 2024 les mesures immédiates de protection des troupeaux, qui ont fait leurs preuves en 2023. La protection des troupeaux est tout à fait décisive pour la coexistence du loup et de l'agriculture. Selon la loi, elle est une condition préalable à la mise en place d'une régulation proactive du loup dans les alpages susceptibles d'être protégés. La protection des troupeaux a fait ses preuves, car en 2023, malgré l'augmentation de la population de loups, le nombre d'attaques est en baisse. Les mesures d'urgence doivent donc être poursuivies. L'Alliance-Environnement soutient la majorité et la proposition correspondante pour le plan financier 2025-2027.

**A231.0324 Fonds suisse pour le paysage**

Une minorité (10 contre 12 et 3 abstentions) veut supprimer l'intégralité du versement de 4,9 millions de francs au Fonds suisse pour le paysage décidé par le Parlement. Le FSP a été créé en 1991 à l'occasion du 700e anniversaire de la Confédération. En tant qu'instrument de promotion indépendant de l'administration, le fonds est un vrai succès et peut se prévaloir d'une performance impressionnante, incontestée et saluée au niveau

international. Les fonds de soutien ont été utilisés dans plus de 3000 projets, pour la plupart locaux ou régionaux, pour la conservation et l'entretien de paysages ruraux proches de l'état naturel, et ont permis de multiplier les investissements en faveur de la beauté du paysage dans les régions de projet. Si le FSP n'était pas reconduit, la Suisse perdrait un instrument d'encouragement unique en son genre, dont les effets positifs considérables sur le paysage et la biodiversité, en particulier dans les régions rurales, sont largement prouvés. Le FSP encourage exclusivement les efforts volontaires venant de la base ("bottom-up" au lieu de "top-down"). L'Alliance-Environnement recommande l'adoption de la majorité.

#### **A236.0123 Nature et paysage**

Une minorité (11 contre 13 et 1 abstention) veut des moyens supplémentaires de CHF 540'000 pour la promotion de la biodiversité et du paysage dans les parcs. Il y a longtemps, le Parlement avait garanti un montant annuel de CHF 20 millions pour le travail des parcs, en particulier des parcs naturels régionaux. Ce montant n'a plus été entièrement disponible ces dernières années, alors que le nombre de parcs augmente. L'Alliance-Environnement soutient donc la minorité.

#### **A236.0126 Revitalisation**

Une minorité (11 contre 14) veut des moyens supplémentaires de CHF 13 millions pour la revitalisation des cours d'eau. Des dépenses d'investissement de CHF 36'069'900 sont budgétées pour la revitalisation en 2024. Ces moyens font partie de la période de programme 2020-2024, avec un crédit d'engagement total de CHF 180 millions. Ce crédit d'engagement est déjà épuisé (à 99,8 %). En revanche, des projets d'un montant d'environ 32 millions de CHF sont prêts à être mis en œuvre dans les cantons et ne pourront pas être réalisés avec les moyens restants au cours de la période de programme actuelle, qui s'achèvera fin 2024. Sans moyens supplémentaires de la part de la Confédération, les projets seront stoppés, ce qui entraînera des retards jusqu'à la fin de la prochaine période de programmation 2025-2028. Des coûts supplémentaires, des retards inutiles dans les activités de construction nécessaires ainsi qu'un engorgement des projets risquent de se produire. Les retards ont également des répercussions négatives sur le secteur de la construction dans les régions concernées et sur les poissons menacés. L'Alliance-Environnement soutient la minorité et la proposition correspondante pour le plan financier 2025-2027.

### **23.042 Supplément II Protection des troupeaux**

La majorité (20 voix contre 3 et 1 abstention) veut un crédit supplémentaire, non prévu par le Conseil fédéral, pour les mesures de protection des troupeaux en 2023. Le programme de protection des troupeaux est très efficace. En 2023, les fonds alloués aux alpages et aux exploitations agricoles qui prennent des mesures de protection des troupeaux étaient déjà épuisés vers le milieu de l'année. En 2023, les agriculteurs ont donc pris des mesures que la Confédération n'a pas encore pu cofinancer, car le crédit était insuffisant. Ne pas verser aux agriculteurs de contributions aux mesures uniquement parce que les fonds sont épuisés n'est pas équitable et ne permet pas d'atteindre l'objectif. L'Alliance-Environnement soutient le crédit supplémentaire de CHF 3 millions pour la protection des troupeaux.

### **23.4348 Postulat de commission Porter à au moins 100 % le taux de couverture des coûts de l'Office fédéral du service civil**

Le Conseil fédéral doit examiner dans quelle mesure les taxes pour les établissements d'affectation de civilistes peuvent être augmentées. Les organisations environnementales sont tributaires de l'engagement de civilistes pour des mesures de protection de la nature ou de formation environnementale. Une augmentation des taxes priverait la protection de la nature et de l'environnement de moyens dont elle a un besoin urgent et conduirait potentiellement à une réduction des prestations, elle doit donc être rejetée.

#### **Contact**

BirdLife Suisse, Raffael Ayé, [raffael.aye@birdlife.ch](mailto:raffael.aye@birdlife.ch), 076 308 66 84

**Traitement**

**18 décembre 2023**

[23.051](#)

**OCF. Loi sur l'énergie. Modification (projet de loi pour l'accélération des procédures)**

**Introduction**

Le projet vise à accélérer les procédures pour la planification, la construction, l'extension et la rénovation de grandes installations de production d'électricité ou de chaleur à partir d'énergies renouvelables. Du point de vue de l'Alliance-Environnement, des procédures plus efficaces sont à saluer, l'important étant que cela ne se fasse pas au détriment de l'environnement.

L'accélération doit notamment être obtenue par la possibilité de regrouper différentes étapes de la procédure pour les installations solaires et éoliennes d'importance nationale : la procédure du plan directeur doit désormais être menée si possible parallèlement à la procédure du plan d'affectation. La procédure de plan d'affectation et la procédure d'autorisation de construire doivent en outre être réunies dans une procédure cantonale concentrée d'approbation des plans.

La CEATE-N a également introduit dans le projet des attaques contre le droit de recours des associations (VBR). L'Alliance-Environnement est généralement sceptique face aux propositions visant à restreindre le droit de recours. De plus, le projet tente de simplifier à nouveau les autorisations pour les nouvelles centrales nucléaires. Cela va clairement à l'encontre de la volonté populaire exprimée lors de l'adoption de la Stratégie énergétique 2050.

**Recommandation**

L'Alliance-Environnement recommande d'entrer en matière sur le projet, de rejeter la proposition de renvoi (minorité Imark) et de suivre les recommandations suivantes.

**Argumentation**

**Loi sur l'énergie (LEne)**

**art. 10, art. 14a Titre, al. 1 et 7, art. 14b, art. 14c Titre et al. 1 lettre a, art. 75c et art. 8 al. 3 LAT – suivre la majorité**

La minorité Imark veut biffer complètement l'énergie éolienne du projet et empêcher ainsi tout effet d'accélération pour cette forme d'énergie renouvelable.

**art. 14a alinéa 1 – suivre la minorité II (selon Conseil fédéral)**

Pour les installations d'intérêt national, une planification supérieure et stratégique au sens de l'art. 10 LEne est l'instrument adéquat. Selon la proposition du Conseil fédéral, les communes sont intégrées dans la procédure concentrée d'approbation des plans cantonaux. Le complément apporté par la majorité ajoute toutefois une approbation supplémentaire explicite de la commune. La variante du Conseil fédéral est celle qui permet d'accélérer le plus les choses sans nuire à la nature.

**art. 14a, alinéa 7 Suivre la minorité II**

Dans l'Alpin-Solar-Express, art. 71a, alinéa 5, il est demandé que les installations solaires alpines soient entièrement démantelées et que l'état initial soit rétabli. Dans un souci d'égalité juridique, la minorité II suit la même approche. Celle-ci garantit qu'aucun élément d'installation de production renouvelable préjudiciable à la nature, à l'homme et à l'environnement ne subsiste.

**art. 14d – suivre la majorité**

Un point particulièrement important pour pouvoir accélérer les procédures est la disponibilité et la qualité des données environnementales. En effet, les études d'impact sur l'environnement ne sont souvent réalisées que tardivement dans le processus de planification et d'autorisation. Avec le nouvel article 14d, la CEATE-N apporte une première réponse à ces défis. Le registre ainsi créé permet de rassembler les études réalisées pour définir les zones propices ainsi que les études d'impact sur l'environnement et de les rendre facilement accessibles à tous les acteurs (administrations, porteurs de projets, associations). Cela permet d'améliorer la planification des futurs projets. Cependant, cela ne répond pas à la problématique de la qualité insuffisante des données. Celle-ci devrait également être abordée rapidement. En outre, la commission limite le registre aux données collectées pour les installations solaires et éoliennes. Pourtant, l'accès aux nombreuses données relatives aux installations hydroélectriques constituerait également une nette amélioration sans grand effort supplémentaire.

**art. 71a, alinéa 4 – suivre la majorité**

La minorité Jauslin veut prolonger de trois ans le Solar-Express alpin et transformer ainsi une loi d'urgence en une législation de plus longue durée. L'Alliance-Environnement rejette ce projet, car l'acte modificateur unique règle de manière plus complète les exigences correspondantes, ce qui est juste du point de vue de l'Etat de droit.

**Loi sur la protection de la nature et du paysage (LPN) et loi sur la protection de l'environnement (LPE)**

**art. 12, alinéas 2bis et 5 LPN et art. 55, alinéas 2bis et 5 LPE – suivre la majorité**

La minorité Vincenz veut restreindre le droit de recours des associations. L'Alliance-Environnement est très critique face à un tel démantèlement du droit, notamment parce qu'il est incompatible avec la Convention d'Aarhus. Le droit de recours des associations est un pilier important de l'Etat de droit suisse. Il apporte une contribution centrale à la mise en œuvre uniforme du droit de l'environnement et de l'aménagement du territoire en vigueur et garantit ainsi l'égalité et la sécurité juridiques en Suisse. Contrairement aux oppositions privées, les associations autorisées ne poursuivent pas d'intérêts particuliers ou financiers, mais s'engagent, en tant qu'avocates de la nature, pour que seuls les projets conformes au droit soient autorisés. Mais ce sont toujours les autorités ou les juges qui prennent les

décisions. C'est pour ces raisons que le peuple suisse a confirmé très clairement le droit de recours des associations lors de la votation populaire du 30 novembre 2008, avec 66% des voix.

### **Loi sur l'énergie nucléaire (LEnu)**

La sortie du nucléaire est l'un des piliers de la Stratégie énergétique 2050. Aujourd'hui, de nouvelles centrales nucléaires ne sont plus une option en Suisse. Tous les fournisseurs d'électricité suisses ont clairement fait savoir que de nouvelles centrales nucléaires n'entraient plus en ligne de compte pour des raisons économiques. De plus, l'électricité nucléaire n'est ni durable ni respectueuse de l'environnement, comme le montrent par exemple les données de l'écobilan de la Confédération.

#### **art. 6 – suivre la majorité**

La minorité Imark souhaite accélérer l'autorisation de nouvelles centrales nucléaires sur les sites existants. Elle entend ainsi assouplir l'interdiction de construire de nouvelles centrales. L'autorisation accélérée de nouvelles centrales nucléaires n'est guère possible d'un point de vue technique. Cela est d'autant plus vrai qu'il n'existe pas de valeurs empiriques pour les nouvelles conceptions de réacteurs.

#### **art.12a - suivre la majorité**

La minorité Egger Mike souhaite lever l'interdiction de construire de nouvelles centrales nucléaires dont la fréquence des sinistres nucléaires est confirmée par les centrales de Gösgen et Leibstadt. Cela permettrait de construire des centrales nucléaires de conception obsolète mais moins chères, fabriquées en Russie ou en Chine. Des designs plus chers mais plus sûrs de production européenne ou américaine pourraient ainsi être évités. Cette proposition va également à l'encontre de la volonté des électeurs, qui ont approuvé en 2017 la Stratégie énergétique 2050 et donc l'interdiction de construire de nouvelles centrales nucléaires.

#### **Contact**

WWF Schweiz, Océane Suisse, [oceane.dayer@wwf.ch](mailto:oceane.dayer@wwf.ch), Tel. direkt 044 297 21 59

Fondation suisse de l'énergie SES, Simon Banholzer, [simon.banholzer@energiestiftung.ch](mailto:simon.banholzer@energiestiftung.ch),  
Tel. 076 420 90 05

BirdLife Schweiz, Jan Schudel, [jan.schudel@birdlife.ch](mailto:jan.schudel@birdlife.ch), Tel. 044 457 70 42

Traitement

20 décembre 2023

[22.061](#)

**OCF. 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 (LCl), clairement acceptée par le peuple. La majorité de la CEATE-N propose des améliorations importantes par rapport à la version du Conseil des Etats, encore une fois nettement moins bonne, mais leurs effets positifs et négatifs par rapport à la variante du Conseil fédéral devraient s'annuler, ce qui fait que le projet n'est globalement pas un instrument approprié pour atteindre les objectifs de la LCl. De plus, il implique des dépenses considérables de la part de la Confédération pour des projets à l'étranger souvent douteux.

**Recommandation**

Nous recommandons d'entrer en matière sur les six projets et de voter selon les recommandations de la page suivante.

**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 LCl.

L'augmentation de la taxe sur le CO2 sur les combustibles (minorité Suter à l'art. 29) est particulièrement importante pour améliorer l'efficacité. Cette augmentation améliore doublement l'effet : d'une part, elle augmente la rentabilité des mesures visant à économiser ou à remplacer le mazout et le gaz naturel, d'autre part, elle permet de mettre à disposition sans restriction les moyens pour le Programme Bâtiments et les nombreuses mesures d'encouragement supplémentaires (voir art. 34a). Sans cette augmentation de la taxe sur le CO2, le volume de l'affectation partielle diminue, car contrairement au projet du Conseil fédéral, l'affectation partielle maximale reste limitée à un tiers et, dans le domaine des combustibles, les émissions de CO2 soumises à la taxe diminueront d'ici 2030.

**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. 2 : lettre h : Focalisation sur les réservoirs de carbone	Majorité	Adopter
<b>Art. 2 lettre j : Proposition de concept pour les carburants d'aviation (voir art 28j)</b>	<b>Minorité Bäumle</b>	<b>Adopter</b>
<b>Art. 3 : Objectif national et objectifs sectoriels selon la LCI</b>	<b>Majorité</b>	<b>Adopter</b>
Art. 9 al. 3 : Mettre à jour les données du registre des bâtiments et des logements	Majorité	Adopter
Art. 10 : al.1, 1bis, 2, 3 : Objectifs annuels selon le taux de réduction de l'UE pour les voitures neuves	<b>Majorité</b>	<b>Adopter</b>
<b>Art. 11 al.3 lettre a : Correction du poids selon CF</b>	<b>Minorité Suter</b>	<b>Adopter</b>
<b>Art.11 al.4 : Pas d'assouplissement des objectifs</b>	<b>Minorité Flach</b>	<b>Rejeter</b>
Art. 28c al.3 : Précision de la majoration maximale	Majorité	Adopter
Art. 28f : Extension des carburants mélangés	Minorité Imark	Rejeter
Art. 28f-i, art 44 : Proposition de concept	Majorité	Adopter
<b>Art. 28j Proposition de concept carburants aviation (aussi art. 2 lettre j, art. 44a et art. 3 Loi sur l'aviation)</b>	<b>Minorité Bäumle</b>	<b>Adopter</b>
<b>Art 29 : Adapter la taxe CO2</b>	<b>Minorité Suter</b>	<b>Adopter</b>
Chapitre 5a : Taxe aviation générale	Majorité	Adopter
Art. 33a-f : Taxe d'incitation sur les avions privés		
Art. 34a, al.1 lettre a bis : Promotion de l'utilisation de la chaleur hydrothermale	Majorité	Adopter
Art 37a, al.2 : Recettes de la mise aux enchères des certificats d'émission du transport aérien	Minorité Suter	Adopter
Art 37c, al.1bis : Utiliser toutes les recettes issues des sanctions pour la protection du climat	Majorité	Adopter
Art 40d, al.3 : Rapport sur les mesures	Majorité	Adopter
<b>Art. 41b : Promouvoir l'infrastructure de recharge dans les immeubles</b>	<b>Minorité Jauslin plutôt que minorité Suter plutôt que majorité</b>	<b>Adopter</b>



	Minorité Graber	Rejeter
<b>III Entrée en vigueur de la loi sur l'imposition des huiles minérales (entre autres, électrification des TP, exonération des biocarburants)</b>	<b>Minorité Bäumle (=Conseil fédéral, Conseil des Etats)</b>	<b>Adopter</b>
<b>Loi sur l'imposition des huiles minérales</b> Art 18 al.2 : Exonération de la surtaxe sur les huiles minérales pour la navigation publique	Minorité Bäumle	Adopter

**Traitement**

**20 décembre 2023**

[22.061](#)

**Art. 3 Objectif national et objectifs selon la loi sur la protection du climat (LCL)**

**Introduction**

L'Alliance-Environnement recommande d'adopter la majorité de la commission. La majorité de la CEATE-N souhaite maintenir l'objectif national actuel de 75% et modifie d'autres alinéas afin de reprendre les dispositions de la LCL adoptée par le peuple.

**Recommandation**

L'Alliance-Environnement recommande d'adopter la majorité de la commission.

**Argumentation**

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

1. McKinsey a montré en 2022 que plus de 90% des émissions suisses pouvaient être réduites à moindre coût et que 40% étaient même rentables. D'un point de vue économique, il serait donc judicieux de procéder enfin à 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 démontrée à maintes reprises ces derniers mois. L'EPFZ a montré que les projets prévus 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 ce qui est promis. 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'effectuer des dépenses budgétaires supplémentaires de plusieurs milliards de francs, en fonction de l'écart par rapport à l'objectif et du prix des projets. Personne ne peut chiffrer ces coûts aujourd'hui. Mais ils seront d'autant plus élevés si la Suisse ne commence pas enfin à réduire ses propres émissions.
4. La fondation KliK, responsable de la compensation du CO<sub>2</sub>, a averti en octobre 2023 que seul un quart des projets nécessaires à l'étranger a pu être trouvé jusqu'à présent. Si la variante du Conseil fédéral est suivie, la Suisse risque de violer ses obligations internationales et ses lois nationales.

5. Si l'objectif de -50% prévu pour 2030 n'est pas atteint de manière aussi nette, les coûts des certificats étrangers seront également très élevés pour la période 2030-2050, et ils seront probablement encore plus chers qu'aujourd'hui.

Avec l'adoption de la proposition de majorité, le Conseil fédéral dispose d'une meilleure base pour mettre en œuvre l'art. 29 de la minorité et proposer des mesures efficaces en temps utile.

**Contact**

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

**Traitement**

**20 décembre 2023**

[22.061](#)

**Art. 10-13a : Objectifs de la flotte en matière de CO2 pour les voitures neuves**

**Introduction**

La proposition de la majorité pour l'art. 10 garantit que la tendance des voitures électriques se reflète également dans la statistique suisse des émissions de CO2 et ne soit pas compensée par des moteurs à essence et diesel toujours plus gourmands en CO2.

Les voitures neuves qui seront vendues à la fin des années 2020 détermineront, via le marché de l'occasion, les émissions de CO2 du trafic routier jusque dans les années 2040. Au cours des 30 dernières années, les gains d'efficacité des voitures neuves ont été presque entièrement annulés par les kilomètres supplémentaires parcourus sur la route. C'est la raison pour laquelle les émissions de CO2 du trafic routier dans son ensemble sont toujours presque aussi élevées qu'en 1990. Il n'y a pas d'autre domaine où les réductions de CO2 sont plus urgentes que celui du trafic routier, qui est responsable de plus d'un tiers des émissions. La loi sur la protection du climat, qui a été clairement acceptée par le peuple en juin, exige du trafic routier une réduction de 57% des émissions de CO2 d'ici 2040 par rapport à 1990 (art. 4 LCI).

**Recommandation**

L'Alliance-Environnement recommande en premier lieu de rejeter la minorité Jauslin pour l'art. 10. Nous recommandons également d'accepter la minorité Suter et de rejeter la minorité Flach.

**Argumentation**

Les voitures électriques, tant avec la proposition de la majorité qu'avec celle de la minorité, sont comptabilisées comme jusqu'à présent avec 0g CO2/km dans la moyenne du parc automobile. Jusqu'à présent, les valeurs cibles du parc automobile pour les importateurs de voitures sont restées constantes pendant 4 années sur 5. Pendant cette période, les émissions moyennes de CO2 des voitures neuves ont parfois augmenté au lieu de baisser comme le prévoit la loi (par ex. 2016, 2017, 2018). La proposition de la majorité à l'article 10 vise à corriger cette mauvaise incitation, non voulue par le législateur, pour les années 2026-2029. Dans les années où les parts de marché des voitures électriques augmentent fortement (par exemple 2026-2030), la législation est adaptée de manière à ce que les émissions moyennes de CO2 des voitures neuves doivent baisser continuellement. La proposition de la minorité Jauslin signifie que les voitures à essence et diesel nouvellement achetées doivent émettre de plus en plus de CO2, réduisant ainsi à néant l'utilité des voitures électriques supplémentaires en matière de politique climatique. La dernière loi sur le CO2 voulait déjà corriger cette erreur de conception, qui n'a été contestée ni au Conseil des Etats ni en votation populaire.

Les incitations financières pour les importateurs d'automobiles en faveur d'une offre de voitures électriques aussi large que possible sont acceptées par la société. D'autres mesures concernant le trafic routier rencontrent beaucoup plus de résistance (augmentation du prix de l'essence par des taxes d'incitation, obligation de compensation des carburants ou carburants synthétiques renouvelables et coûteux).

La proposition de la majorité n'entraîne aucune charge supplémentaire en matière d'exécution. Aujourd'hui déjà, les importateurs d'automobiles doivent atteindre chaque année leurs objectifs en matière de CO<sub>2</sub>. Depuis la consultation de 2021, de nouveaux constructeurs et États ont décidé de ne plus vendre de voitures neuves fonctionnant à l'essence ou au diesel en 2030. Pour la plupart des grands constructeurs automobiles, dont la part de marché en Suisse est supérieure à 75%, la proposition de la majorité ne changera rien. D'autres constructeurs n'ont toujours pas de calendrier clair quant à la date à laquelle l'électromobilité devrait s'imposer. Les voitures neuves, renchérissement déduit, sont devenues 20% moins chères au cours des 20 dernières années. Sept états européens n'autoriseront plus du tout de voitures neuves à moteur fossile en 2030, dont l'Autriche et la Slovaquie, des états similaires à la Suisse. La proposition de la majorité va beaucoup moins loin. Les objectifs annuels selon la proposition de la majorité concordent avec le taux de réduction de l'UE.

Pour les voitures neuves de transport de marchandises, la proposition de la majorité maintient de nouveaux objectifs tous les 5 ans. Pour les camionnettes, les émissions de CO<sub>2</sub> ont baissé chaque année depuis le début des mesures en 2008. Pour les camions, les objectifs de flotte ne seront introduits qu'en 2025.

La minorité Girod veut un objectif de flotte de voitures particulières de 11g de CO<sub>2</sub>/km pour 2035, alors que la Commission européenne se prononce pour 0g. La période à partir de 2031 sera réglementée lors de la prochaine réforme.

La minorité Clivaz devrait bientôt se conformer à la politique de l'UE. La décision de l'UE n'est cependant pas encore définitive.

En ce qui concerne l'art. 11, la proposition du Conseil fédéral et de la minorité Suter préserve l'analogie avec l'UE. Après les délibérations de la CEATE-E, l'UE a procédé à une modification de la loi en faveur des voitures électriques, qui ne peut être reprise par la Suisse qu'avec la proposition de la minorité Suter.

La minorité Flach entraînerait une augmentation du nombre de véhicules lourds émettant beaucoup de CO<sub>2</sub> dans le parc de voitures neuves, car les petits véhicules électriques (p. ex. Microlino, Renault Twizy) sont désormais comptabilisés en plus avec 0g CO<sub>2</sub>/km dans la moyenne, alors qu'ils ne peuvent pas non plus être comptabilisés dans la moyenne du parc dans l'UE.

### Contact

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

**Traitement**

**20 décembre 2023**

[22.061](#)

**Art. 28f-28i : Carburants renouvelables dans le transport routier**

**Introduction**

Comme la Suisse n'a pas réussi à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dues au trafic routier au cours des 30 dernières années, le Conseil fédéral propose d'introduire une part minimale de biocarburants que les importateurs de carburants devront incorporer. La minorité Imark pour la suppression s'oppose à cette mesure. Comme le trafic routier est responsable de plus d'un tiers des émissions de CO<sub>2</sub> et que l'effet des véhicules moins gourmands en CO<sub>2</sub> a été presque entièrement compensé par des personnes-kilomètres supplémentaires au cours des 30 dernières années, la protection du climat n'est pas possible sans des mesures de trafic routier rapidement efficaces comme les biocarburants.

**Recommandation**

L'Alliance-Environnement recommande d'approuver la majorité, le Conseil fédéral et le Conseil des Etats.

**Argumentation**

L'impact de la minorité Imark pour la suppression serait massif : selon le rapport sur l'impact des différentes mesures que l'administration a établi pour la CEATE-E, la mesure entraîne une réduction de CO<sub>2</sub> de 700'000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an. Pour la durée de validité de la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub> (2025-2030), cela représente donc un total de 4 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>.

Les biocarburants importés sont pris en compte dans l'objectif climatique suisse en tant que mesure nationale lorsqu'ils sont utilisés en Suisse. Tous les véhicules peuvent être mélangés à des biocarburants. L'UE a depuis longtemps des prescriptions en la matière, que la Suisse n'a jamais suivies.

Comme la Suisse s'est engagée dans l'accord climatique de Paris à réduire ses émissions de CO<sub>2</sub> de 50% d'ici 2030 par rapport à 1990, renoncer à cette mesure entraînerait des dépenses supplémentaires de plusieurs centaines de millions de francs à la charge de la caisse fédérale. La limite supérieure de 5 centimes par litre, introduite par le CE et reprise ici, limite non seulement les coûts mais aussi les effets possibles par rapport au projet du Conseil fédéral. Comme les biocarburants ne seront jamais disponibles en quantités suffisantes et que le transport routier de personnes peut être électrifié à moindre coût, les biocarburants ne sont qu'une mesure d'urgence. Mais comme il y aura toujours des voitures à moteur à combustion en 2040 et probablement encore en 2050, il est judicieux de mettre en place une infrastructure pour des carburants respectueux du climat. C'est pourquoi la majorité de la commission a eu raison de donner au Conseil fédéral la possibilité de prévoir une part minimale de carburants synthétiques. Pour ces raisons, la minorité Imark pour la suppression doit être rejetée.

Une deuxième minorité Imark souhaite qu'en plus des carburants issus de sources renouvelables, des carburants dits à faibles émissions provenant de sources d'énergie fossiles ou (nucléaires) puissent être ajoutés. Le CO2 devrait être capté dans des installations dites CCS ou CCUS et serait utilisé pour améliorer l'exploitation des gisements de pétrole ou pompé dans des gisements vides. Mais cela augmenterait les émissions de CO2 des chaînes fossiles et nucléaires et créerait une incertitude quant au stockage permanent du CO2. Alors que ces technologies peuvent être une solution d'urgence, du moins temporairement, pour les processus industriels difficilement décarbonisables ou les incinérateurs d'ordures ménagères, ce n'est pas le cas pour la production de carburants. C'est pourquoi cette minorité doit être rejetée

**Contact**

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

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

**Traitement**

**20 décembre 2023**

**22.061**

**Art. 2 lettre j, art. 44a al. 1 lettre c et loi sur l'aviation art. 3a al. 1 lettre e)  
Proposition de concept pour les carburants d'aviation**

**Introduction**

Le Conseil fédéral, le Conseil des Etats et la CEATE veulent introduire une obligation de mélange pour les carburants d'aviation. L'UE l'a déjà décidé et d'autres pays commencent également à le faire. Et ce d'autant plus que la convention mondiale CORSIA de l'OACI prévoit un levier important pour réduire l'intensité en CO<sub>2</sub> de l'aviation et la ramener à zéro d'ici 2050. Conformément à la loi sur la protection du climat adoptée par la population en juin dernier, les émissions du trafic aérien au départ de la Suisse sont également soumises à l'objectif de zéro net.

Contrairement à la proposition du Conseil fédéral, la majorité de la commission souhaite que cette question relève de la compétence de l'accord sur le transport aérien avec l'UE, tandis que la minorité Bäumle veut que la loi sur le CO<sub>2</sub> et le Conseil fédéral fixent les règles du jeu, comme le font certains pays de l'UE.

**Recommandation**

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

**Argumentation**

En 2019, l'aviation au départ de la Suisse était plus nocive pour le climat que le trafic routier, les bâtiments ou l'industrie. Ce sera à nouveau le cas à partir de 2024 au plus tard. Cela n'est pas seulement dû à l'énorme volume de vols en Suisse (deux fois plus que dans les pays voisins et trois fois plus que dans l'UE) et aux émissions de CO<sub>2</sub> élevées de ces vols, mais aussi aux émissions autres que le CO<sub>2</sub> qui, à haute altitude, ont un effet sur l'effet de serre.

L'obligation de mélange, pour l'instant homéopathique, décidée dans l'UE a le potentiel de réduire légèrement les émissions de CO<sub>2</sub> et de diminuer également l'effet indirect sur le climat. Toutefois, la proposition du Conseil fédéral et de la majorité prévoit que seuls des carburants biogènes soient mélangés jusqu'en 2029. L'UE prévoit la même chose pour le transport routier et maritime. Elle fixe certes des normes minimales pour ces biocarburants, qui devraient par exemple exclure l'utilisation de soja, d'huile de palme et d'autres denrées alimentaires. Mais le monde entier ne produit pas autant d'huile usagée provenant des friteuses. Et lorsque l'UE (et la Suisse) achète la qualité de biocarburant la plus inoffensive sur le marché mondial, d'autres pays (États-Unis, Brésil, etc.) se servent en agrocarburants avec des effets dévastateurs sur le climat en termes de déforestation et d'utilisation des sols.



La stratégie des obligations de mélange pour les différents carburants ne fonctionne donc pour le climat, la protection des forêts et des sols que si elle est réalisée avec des carburants synthétiques renouvelables. Dans l'aviation, ces derniers ont en outre le potentiel supplémentaire de réduire fortement les effets indirects sur le climat, car ils peuvent être produits de manière très pure.

La minorité Bäumle veut maintenant permettre à la Suisse de créer un marché de la demande, petit mais important, afin que l'industrie des carburants synthétiques puisse se développer rapidement. La Suisse a des start-ups importantes dans ce domaine, qui sont déjà généreusement soutenues par des sponsors suisses et étrangers. Toutefois, cela permet tout au plus de financer la construction, mais pas l'exploitation. C'est pourquoi les premiers débouchés sont importants.

L'Allemagne voit également ce potentiel d'innovation et a donc fixé ses propres quotas pour les carburants synthétiques pour l'aviation. La proposition de la minorité Bäumle permet à l'ensemble du groupe Lufthansa de bénéficier des mêmes conditions-cadres. Avec la proposition de la majorité, Swiss, avec ses vols au départ de la Suisse, n'ajouterait que plus tard et seulement un tiers environ de carburants synthétiques renouvelables, comme le reste du groupe Lufthansa doit le faire sur son marché national. La proposition de la minorité est également compatible avec les accords bilatéraux Suisse-UE, car elle tient compte du fait que la Suisse, pays de grands voyageurs, s'appuie sur la réglementation en vigueur en Allemagne.

### Contact

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

**Traitement**

**20 décembre 2023**

[22.061](#)

**Art. 29 : A Adaptation de la taxe sur le CO2 sur les carburants et garantie du programme d'assainissement des bâtiments**

**Introduction**

La minorité Suter veut augmenter le taux maximal de la taxe sur le CO2 sur les combustibles de 120 francs aujourd'hui à 180 francs. La compétence d'augmenter la taxe revient au Conseil fédéral et dépend du respect des objectifs intermédiaires suivants.

**Recommandation**

L'Alliance-Environnement recommande d'adopter la minorité Suter.

**Argumentation**

L'Alliance-Environnement a également proposé lors de la consultation de limiter l'affectation partielle à un tiers et d'augmenter en même temps la taxe sur le CO2 à au moins 180 CHF/t CO2.

Ainsi, l'effet incitatif est augmenté, la compensation sociale est fixée au niveau actuel, mais les moyens pour le Programme Bâtiments et les nombreuses autres utilisations (énergies renouvelables, voir art 34a) ne diminuent pas. En effet, les émissions de combustibles baissent heureusement, mais pas encore assez fortement.

Comme la CEATE-N, après le Conseil des Etats, veut limiter l'affectation partielle à un tiers au maximum, la minorité Suter garantit les programmes d'encouragement importants qui, sinon, devraient être payés par les pouvoirs publics. En raison de la reformulation de la loi, l'augmentation de la taxe sur le CO2 ne devrait pas intervenir avant 2027, soit cinq ans après la dernière augmentation à 120 francs/tonne.

L'affectation partielle des taxes d'incitation est clairement approuvée par la population dans les sondages représentatifs. Dans l'enquête de suivi de la loi sur le CO2, qui a été rejetée, l'augmentation à 210 CHF/t prévue dans cette loi n'a pas été un motif de rejet pertinent. Le postulat 23.4334 de la commission vise en outre à améliorer sensiblement la visibilité de la redistribution, qui fait effectivement défaut.

Les programmes d'encouragement sont particulièrement importants dans le domaine du bâtiment, car les taxes sur le CO2 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.

L'augmentation a donc un double effet, comme taxe d'incitation et comme instrument de promotion. Chaque tonne émise en moins ne doit pas être "achetée" à l'étranger à un prix élevé. Nous recommandons donc d'adopter cette solution gagnant-gagnant-gagnant.

**Contact**

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

**Traitement**

**20 décembre 2023**

[22.061](#)

**Art. 41b : Financement initial de l'installation de base de bornes de recharge pour voitures électriques**

**Introduction**

Le Conseil fédéral, la majorité et les minorités I Jauslin et II Suter souhaitent mettre à disposition des moyens financiers pour l'installation de base de l'infrastructure de recharge du trafic privé, de manière neutre pour la caisse fédérale. Pour le trafic routier public, une contribution plus élevée (max. 47 millions/an) est incontestée.

Toutes les propositions diffèrent sensiblement de la discussion au Conseil des Etats. Il n'y a pas d'argent pour les stations de recharge en tant que telles (c'est-à-dire l'achat d'une borne de recharge). Les fonds ne sont versés que si l'installation électrique des bâtiments doit être modifiée à grands frais avant de pouvoir installer des stations de recharge pour voitures électriques (borne de recharge).

**Recommandation**

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter en premier lieu la minorité III Graber concernant le financement de bornes de recharge. Nous recommandons d'accepter la minorité I Jauslin (montant selon le CF) et la minorité II Suter (limitation au lieu de domicile et de travail).

**Argumentation**

Environ un tiers des acheteuses et acheteurs de voitures ne se décident pas pour un véhicule électrique faute de possibilité de recharge. Pour les locataires surtout, mais aussi pour les propriétaires par étage, ce n'est généralement pas intéressant financièrement. Dans le meilleur des cas, ils doivent assumer eux-mêmes la totalité ou la majorité des coûts de transformation de l'installation électrique. Les acheteurs ultérieurs de voitures électriques en profitent sans avoir contribué au paiement. Dans le pire des cas, les bailleurs et les copropriétaires interdisent la construction de stations de recharge.

La politique énergétique profite également du fait que les voitures électriques sont rechargées le plus souvent possible à domicile ou sur le lieu de travail plutôt que dans des stations de recharge rapide. La recharge sur le lieu de travail utilise le surplus d'énergie solaire. Si les voitures électriques sont chargées là où elles restent des heures, le réseau électrique est déchargé et le besoin de stockage d'électricité diminue. Avec des véhicules et des stations de recharge bidirectionnels, l'infrastructure de recharge devient un élément actif de l'approvisionnement en électricité.

Le financement des stations de recharge est neutre pour les caisses fédérales et se fait sel

on le principe de causalité, à la charge du financement routier existant. Pour une durée limitée à 6 ans, la proposition de la majorité prévoit un maximum de 20 millions par an et la proposition de la minorité I Jauslin (= Conseil fédéral) un maximum de 30 millions par an. Cela correspond à 3,5 et 5 pour mille de l'ensemble du financement routier de la Confédération, respectivement à 1 et 1,5 % des recettes de l'impôt sur les huiles minérales du fonds national pour les routes et les agglomérations FORTA. Les recettes du 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 encore été mise en œuvre faute de besoins financiers. Alors que la Suisse mise sur une incitation financière, l'UE impose des conditions pour les transformations, les nouvelles places de stationnement et l'espace routier.

La minorité II Suter exclut la promotion de l'infrastructure de recharge sur la voie publique, où la Confédération serait en concurrence avec des investisseurs privés et où le besoin de rattrapage est moindre.

**Contact**

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

**Traitement**

**20 décembre 2023**

**22.061**

**III Entrée en vigueur (Modifications de la loi sur l'imposition des huiles minérales)**

**Introduction**

La dernière loi sur le CO<sub>2</sub>, rejetée en 2021, prévoyait déjà que les transports publics routiers ne bénéficient pas du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales. Au lieu de la mauvaise incitation au remboursement de l'impôt sur les huiles minérales, qui désavantage les bus fonctionnant sans émissions de CO<sub>2</sub>, les entreprises de transports publics recevront à partir de 2025 un financement de départ pour l'acquisition de bus fonctionnant sans émissions de CO<sub>2</sub> (p. ex. bus électriques et à hydrogène). C'est pourquoi la proposition de la majorité de la CEATE-N (entrée en vigueur de la modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales à partir de 2030 seulement) est en contradiction avec la proposition du Conseil fédéral et du Conseil des Etats. La commission des transports du Conseil national s'est également prononcée en faveur d'une mise en œuvre aussi rapide que possible de la réglementation issue des débats parlementaires de 2020 et a déposé l'initiative [22.452](#).

**Recommandation**

L'Alliance-Environnement recommande d'adopter la minorité Bäumlé (= Conseil des Etats et Conseil fédéral) lors de l'entrée en vigueur des modifications de la loi sur l'imposition des huiles minérales.

**Argumentation**

Malgré les pertes financières (pas de remboursement de l'impôt sur les huiles minérales), de nombreuses villes et régions rurales achètent déjà des bus électriques, bien qu'ils soient plus chers à l'achat et, en partie, à l'exploitation en raison du processus de recharge (p. ex. Bâle, Saint-Gall, Val d'Anniviers). Ne mettre fin au remboursement de l'impôt sur les huiles minérales pour toutes les entreprises de transports publics qu'en 2030 au lieu de 2026 entrave un transport public aussi respectueux du climat que possible

La proposition de la majorité a pour conséquence que de 2025 à 2029, les entreprises de TP recevront à la fois un financement initial de 47 millions par an et un remboursement de l'impôt sur les huiles minérales. Contrairement au financement des stations de recharge pour le trafic privé (fonds FORTA), ces dépenses sont à la charge de la caisse fédérale générale. Selon la proposition de la majorité, seuls 20 millions par an sont prévus pour le financement des stations de recharge du trafic privé, soit moins que pour les TP, bien que plus de 70% des voyageurs-kilomètres du trafic privé doivent être électrifiés, alors que les TP fonctionnent déjà en grande partie sans énergie fossile grâce au train et au tram.

La proposition de la majorité de ne faire entrer en vigueur la modification de la loi sur l'imposition des huiles minérales qu'en 2030 conduit également à une augmentation plus forte du prix de l'essence que la variante du Conseil fédéral et du Conseil des Etats. La neutralité des recettes (art. 12e de la loi sur l'imposition des huiles minérales), c'est-à-dire la compensation de la baisse des recettes résultant de l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales pour les biocarburants, pourrait être atteinte plus tôt avec la proposition de la majorité. C'est pourquoi les carburants traditionnels seront confrontés à une augmentation de l'impôt sur les huiles minérales avec la proposition de la majorité. Afin de maximiser l'impact climatique de l'utilisation de biocarburants, la meilleure option serait de combiner la proposition de la minorité Bäumle avec l'article 28g de la loi sur le CO<sub>2</sub>, variante du Conseil fédéral (augmentation illimitée de la part minimale de carburants renouvelables grâce à l'obligation de transfert).

### 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)

#### VCS / ATE

VCS, 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

ASPO/BirdLife, 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)