

POINT DE VUE

Session de printemps 2024
Conseil des Etats



Table des matières

Date	N°	Affaires	Page
29 février 2024	22.061	OCF. Loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2024. Révision	4
		Aperçu des recommandations loi sur le CO2	6
		Art. 3 Objectif national	7
		Art. 10: Objectifs en matière de CO2 pour le parc de voitures de tourisme	8
		Art. 41b: Financement initial de l'installation de base des stations de recharge pour voitures électriques	10
29 février 2024	20.030	OCF. Loi fédérale sur l'aménagement des cours d'eau	12
5 mars 2024	20.456	Iv. pa. Candinas Martin. Loi fédérale sur les résidences secondaires. Supprimer les restrictions inutiles et fâcheuses en matière de démolition et de reconstruction de logements créés selon l'ancien droit	13
5 mars 2024	23.3498	Mo. CEATE-N. Protéger les droits d'eau immémoriaux et créer des conditions claires pour l'application des dispositions relatives aux débits résiduels	14
6 mars 2024	21.4516	Mo. Schilliger. Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités	16
6 mars 2024	23.4152	Po. Burkart. Pour le maintien en service des centrales nucléaires existantes	17
6 mars 2024	23.4432	Mo. Z'graggen. Promotion de la qualité des surfaces protégées existantes et de la biodiversité dans l'espace urbain	19
		Recommandations supplémentaires pour les points inscrits à l'ordre du jour	20

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: Dominik Beeler, Anne Briol Jung

Traitement 29 février 2024

[22.061](#) **OCF. Loi sur le CO2 pour la période postérieure à 2024. Révision**

Introduction Le projet prolonge certaines mesures existantes et affecte désormais le produit des taxes et des sanctions à la protection du climat. 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 une nouvelle fois une version nettement moins efficace que le message et la version du CN, 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, qui grèveront les budgets à venir.

Recommandation Nous recommandons de voter selon les recommandations de la page suivante.

Argumentation Comme le projet est marqué par la peur de ne pas respecter la volonté du peuple, les règles 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 pour les processus et le 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.

Le tableau ci-dessous estime l'impact supplémentaire des mesures que la révision pourrait déclencher en 2030 si la loi entrait en vigueur le 1er janvier 2025. Dans la version du Conseil fédéral, déjà insuffisante, l'effet supplémentaire aurait été de 3,3 millions de tonnes de CO2. Dans la dernière version de la CEATE-E, il n'est plus que de 1,7 million de tonnes. Ainsi, les gaz à effet de serre en Suisse ne peuvent être réduits que de 31% d'ici 2030, alors qu'il faudrait 50%.

Des objectifs annuels pour les voitures neuves, un programme d'encouragement pour les stations de recharge dans les immeubles à appartements (ou une mesure équivalente) et pas d'astuces comptables, permettraient au moins d'obtenir l'effet prévu par le CN.

effet supplémentaire à l'intérieur du pays	selon CF	selon majorité CEATE-E août 23	selon Conseil des Etats 25.9.23	selon Conseil national 20.12.23	selon CEATE-E janvier 24
Efficacité nouveaux véhicules (art 10)	0.8 mio.t	1.3 mio.t	0.8 mio.t	env. 1.0 mio.t	0.8 mio.t
Mise à la consommation de carburants renouvelables à prendre deux fois en compte (Art 11/28g)	0.7 mio.t	0	0	0	0
Transmettre les dépassements pour les voitures neuves (Art 13)		-0.1 mio.t	-0.1 mio.t	0	-0.1 mio.t
Accords sectoriels équivalents au SCEQE		0.2 mio.t	0.2 mio.t	0	
Utilisation des recettes du SCEQE pour la décarbonisation		0.1 mio.t	0.1 mio.t	0.1 mio.t	0.1 mio.t
Obligation de compensation des importateurs de carburant	1.3 mio.t	1.3 mio.t	1.3 mio.t	1.3 mio.t	1.3 mio.t
Extension de l'exonération de la taxe	0.1 mio.t	0.1 mio.t	0.1 mio.t	0.1 mio.t	0.1 mio.t
Promotion des systèmes de propulsion électrique TP	0.2 mio.t	0.2 mio.t	0.2 mio.t	0.1 mio.t	0.1 mio.t
Promotion des stations de recharge dans les immeubles d'habitation	0.1 mio.t	0	0	0.1 mio.t	0
pas de cessions				env. 0.1 mio.t	0
Moins de fonds pour le programme de construction (pas d'augmentation de l'affectation partielle)			env. -0.6 mio.t	env.-0.6 mio.t	env. -0.6 mio.t
Total	3.3 mio.t	3.1 mio.t	2.0 mio.t	env. 2.2 mio.t	env. 1.7 mio.t

Données selon https://www.parlament.ch/centers/documents/de/27_Wirkungsgef%3%bcge%20CO2-Ge-setz.%20Aktualisierung%20der%20Emissionsbuchhaltung.%20Bericht%20an%20UREK-S.%20August%202023.pdf et nos propres estimations.

Contact

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

Aperçu des recommandations loi sur le CO2		
Article		Recommandation
Art. 2 : lettre h. Accent sur les puits permanents	CF = CN	
Art 3 : Maintenir la part nationale	Minorité Vara = CN	Adopter
Art.4 : Contribution par des réglementations dans le domaine de la gestion financière	Minorité Crevoisier = CN	Adopter
Art. 10 : al.1,1bis,2,3: Objectifs annuels selon le taux de réduction de l'UE pour les voitures particulières neuves	Minorité Vara = CN	Adopter
Art. 11 al. 7 : Renforcer les communautés d'émission	CN	
Art 13 al.1bis : Pas d'objectifs de flotte de voitures neuves plus faibles que ceux de l'UE en raison de la prise en compte des dépassements de quotas	Minorité Crevoisier = CF = CN	Adopter
Art.15 al.3 lettre e : Biogaz uniquement là où c'est nécessaire	CN	
Art. 41b : Promouvoir l'infrastructure de recharge dans les immeubles à plusieurs logements	Minorité Vara = CN	Adopter
Loi sur les huiles minérales		
Art 18 al. 2 : Exonération de la TVA pour la navigation publique	Majorité	Adopter
Schwerverkehrsabgabegesetz		
Art 4 al.1 bis : Passage à la nouvelle tarification RPLP	Minorité Crevoisier	Adopter

Traitement 29 février 2024

[22.061](#)

Art. 3 Objectif national

Introduction Le CN et la minorité Vara veulent maintenir l'objectif national actuel de 75%.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de voter la minorité Vara (Conseil national).

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) La fondation KliK, responsable de la compensation des émissions de CO₂, a averti en octobre 2023 que seul un quart des projets nécessaires à l'étranger avait 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, 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.

Avec l'adoption de la majorité, le Conseil fédéral dispose d'une meilleure base pour proposer à temps des mesures efficaces en Suisse.

Contact

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

Traitement 29 février 2024

[22.061](#)

Art. 10: Objectifs en matière de CO2 pour le parc de voitures de tourisme

Introduction

La proposition de la minorité et du Conseil national à l'article 10 garantit que la Suisse atteigne les mêmes objectifs de flotte de véhicules neufs que l'UE.

La proposition de la minorité/du Conseil national n'a pas été discutée au Conseil des Etats en septembre 2023.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande en premier lieu d'adopter la minorité Vara à l'art. 10 et de suivre ainsi le Conseil national.

Argumentation

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 pourquoi les émissions de CO2 du trafic routier restent globalement presque aussi élevées qu'en 1990. La loi sur la protection du climat, qui a été clairement acceptée par la population en juin, exige du trafic routier une réduction de -57% d'ici 2040 par rapport à 1990 (art. 4 LCI).

Les voitures électriques sont prises en compte dans la moyenne des voitures neuves avec 0g CO2/km, aussi bien dans la proposition de la majorité que dans celle de la minorité. Jusqu'à présent, les valeurs cibles du parc automobile pour les importateurs de voitures sont restées constantes pendant 4 ans 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 minorité et le Conseil national veulent 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 (p. ex. 2026-2030), la législation est adaptée de manière à ce que les émissions moyennes de CO2 des voitures neuves diminuent chaque année. La proposition de la majorité signifierait que les voitures à essence et diesel nouvellement achetées pourraient émettre de plus en plus de CO2, réduisant ainsi à néant l'utilité des voitures électriques supplémentaires en termes 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.

L'analogie avec la politique de l'UE en matière de voitures neuves reste valable. La réduction de CO2 imposée aux constructeurs automobiles reste la même que dans l'UE pour les années 2025-2030. Bien que la Suisse ait jusqu'à présent adopté les prescriptions de l'UE pour les voitures neuves, les émissions de CO2 des voitures neuves en Suisse étaient plus élevées que nulle part ailleurs en Europe centrale et occidentale. Cela s'explique notamment par le fait que les sanctions infligées aux importateurs qui ne respectent pas les objectifs de la flotte ne sont pas adaptées au pouvoir d'achat.

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

En tant que pays sans industrie automobile propre, la Suisse n'a pas à tenir compte des producteurs de son propre pays. D'autres pays montagneux comme l'Autriche ou la Slovaquie vont beaucoup plus loin et n'autoriseront plus que les voitures électriques comme véhicules neufs à partir de 2030.

Contrairement à d'autres mesures dans le domaine des transports, la proposition de la minorité n'entraîne pas de coûts d'achat supplémentaires ni de baisse des coûts d'exploitation pour les automobilistes. Plus de la moitié des voitures vendues en Suisse proviennent de constructeurs qui ne produiront plus du tout de moteurs à combustion à partir de 2030 et atteindront donc comme valeur de flotte de voitures neuves 0g CO2/km au lieu des 49,5 g CO2/km légaux. D'autres constructeurs, avec une part de marché d'environ 20%, produiront en 2030 au moins 80% de voitures électriques et atteindront donc également sans problème les objectifs fixés par la minorité. Les constructeurs sans calendrier clair de protection du climat (p. ex. BMW, Mercedes, kia) pourraient répercuter un supplément de prix de quelques dizaines de francs sur les consommateurs s'ils ne vendaient pas plus de voitures électriques chaque année. Les objectifs en matière de voitures neuves constituent donc une mesure de protection climatique bon marché.

La proposition de la minorité n'entraîne aucune charge supplémentaire en matière d'exécution.

Contact

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

Traitement

29 février 2024

[22.061](#)

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

Introduction

Le Conseil national et la minorité Crevoisier veulent mettre à disposition un maximum de 20 millions par an pour l'installation de base de l'infrastructure de recharge des voitures électriques, sans incidence sur la caisse fédérale, à partir du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Une contribution plus élevée (max. 47 millions/an) a déjà été décidée pour le trafic routier public (bus).

La proposition du Conseil national et de la minorité tient compte de la discussion au Conseil des Etats de septembre 2023. Il n'y a pas de financement pour les stations de recharge en tant que telles (c'est-à-dire l'achat d'une Wallbox). Le cofinancement n'intervient que si l'installation électrique doit être modifiée à grands frais, notamment dans les bâtiments en location ou en copropriété, avant de pouvoir installer des stations de recharge pour voitures électriques (wallbox). Le montant maximal est réduit d'un tiers par rapport à la proposition du Conseil fédéral.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande d'accepter la minorité Crevoisier (=CN).

Argumentation

Environ un tiers des acheteurs de voitures choisissent de ne pas acheter de 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 l'installation de bornes de recharge de leur propre initiative.

La politique énergétique est également gagnante lorsque les voitures électriques sont rechargées à domicile ou sur le lieu de travail plutôt que dans des stations de recharge rapide. La recharge sur le lieu de travail utilise souvent l'énergie solaire excédentaire. Si les voitures électriques sont chargées là où elles restent longtemps, le réseau électrique est déchargé et le besoin de stockage d'électricité diminue. Avec des véhicules et des stations de recharge équipés de manière bidirectionnelle, l'infrastructure de recharge est utilisée pour assurer l'alimentation électrique.

Le financement des stations de recharge est neutre pour les caisses fédérales et se fait selon le principe de causalité, à la charge du financement routier existant. 20 millions par an correspondent à environ 3,5 pour mille de l'ensemble du financement routier de la Confédération ou à environ 1 % des recettes de l'impôt sur les huiles minérales du Fonds pour les routes nationales 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 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 impose des conditions pour les transformations et les nouvelles places de stationnement.

Contact

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

Traitement 29 février 2024

[23.030](#)

OCF. Loi fédérale sur l'aménagement des cours d'eau

Introduction

L'objectif de la loi sur l'aménagement des cours d'eau est de protéger les personnes et les biens contre l'action dommageable des eaux. La révision partielle de la loi vise à ancrer l'approche basée sur les risques. La révision ne renforce cependant pas les synergies entre la protection contre les crues et les fonctions naturelles des rivières.

Il convient de remédier à cette situation, comme le propose la minorité Vara à l'art. 1, al. 2.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande d'entrer en matière sur la loi et d'adopter la **minorité Vara, art 1, al. 2.**

Argumentation

Avec l'art. 1 al. 2 une minorité de la commission propose de compléter l'article sur le but en mentionnant explicitement la conservation et la restauration des fonctions naturelles des cours d'eau. Ainsi, une approche interdisciplinaire de la gestion des eaux est représentée dans la loi. L'objectif de la loi sur l'aménagement des cours d'eau est de protéger les personnes et les biens contre l'action dommageable des eaux. A l'heure où une grande partie des cours d'eau suisses ont été rectifiés et où les pertes de biodiversité aquatique sont massives, il est essentiel de préserver et de restaurer les fonctions écologiques des cours d'eau. Au cours des 150 dernières années, la protection contre les crues et la création de terres cultivées ainsi que l'urbanisation, accompagnées de la canalisation et de l'endiguement des cours d'eau, ont massivement réduit l'espace réservé aux cours d'eau et endommagé les habitats - ce qui a été soutenu par des subventions élevées. En particulier, la canalisation trop étroite et rigide de nombreuses rivières augmente aujourd'hui le risque de dommages en cas de crues. Ce n'est qu'en 1991 qu'un changement de paradigme a eu lieu avec la nouvelle loi sur l'aménagement des cours d'eau. Le principe selon lequel "le tracé naturel des cours d'eau doit autant que possible être respecté ou rétabli" a été inscrit pour la première fois dans la loi. Dans la pratique, cette directive claire n'est souvent appliquée que de manière rudimentaire. Pourtant, la préservation ou la restauration des fonctions naturelles des cours d'eau et la protection contre les inondations vont de pair. Les cours d'eau naturels ou semi-naturels peuvent désamorcer les situations de crue et éviter des dommages coûteux. De plus, face à la crise climatique, les cours d'eau proches de l'état naturel sont plus résilients face aux conditions changeantes et aux événements extrêmes. Il s'agit donc également de prévenir les risques d'une manière efficace.

Il est donc judicieux d'intégrer cette approche interdisciplinaire dans l'article sur le but.

Contact

Pro Natura, Michael Casanova (michael.casanova@pronatura.ch), 061 317 92 29

Traitement 5 mars 2024

[20.456](#)

Iv. pa. Candinas Martin. Loi fédérale sur les résidences secondaires. Supprimer les restrictions inutiles et fâcheuses en matière de démolition et de reconstruction de logements créés selon l'ancien droit

Introduction

Une modification de la loi sur les résidences secondaires (art. 11 LDTR) doit permettre de subdiviser une habitation régie par l'ancien droit en différents logements en cas d'extension de 30% au maximum, sans restriction d'utilisation. De plus, en cas de démolition et de reconstruction d'un ancien bâtiment, il doit être possible d'agrandir la surface de 30% au maximum et de créer des logements supplémentaires sans restriction d'utilisation. Les minorités souhaitent limiter ces nouvelles possibilités à la mise à disposition de résidences principales et différencier les communes dans lesquelles elles peuvent être appliquées.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de ne pas entrer en matière sur ce projet.

Argumentation

La modification de la loi doit être rejetée du point de vue du climat et de la protection de la nature. Elle crée une incitation à la démolition et à la reconstruction de logements relevant de l'ancien droit ; en termes d'écobilan, une telle démolition est souvent nettement moins bonne qu'une rénovation et un assainissement énergétique de l'ancien bâtiment. Si la démolition et la reconstruction du bâtiment sont combinées avec une extension du volume, il en résulte en outre une réduction des espaces verts importants pour la nature sur la parcelle concernée.

La modification de la loi est problématique du point de vue du droit constitutionnel : la loi sur les résidences secondaires en vigueur était déjà un compromis par rapport à l'article 75b de la Constitution. La proposition violerait encore plus cette disposition constitutionnelle.

Contact

Elena Strozzi, Pro Natura, elenastrozzi@pronatura.ch, 079 555 33 79

Traitement

5 mars 2024

[23.3498](#)

Mo. CEATE-N. Protéger les droits d'eau immémoriaux et créer des conditions claires pour l'application des dispositions relatives aux débits résiduels

Introduction

Les droits d'eau immémoriaux sont des droits privés à durée indéterminée sur des eaux publiques, qui ont souvent été créés bien avant l'entrée en vigueur du droit des eaux il y a plus de 100 ans, et qui ne peuvent plus être fondés selon le droit actuel. C'est pourquoi le Tribunal fédéral les a clairement classés comme anticonstitutionnels en 2019 (ATF 145 II 140) et exige qu'ils soient transformés à la première occasion en concessions selon le droit en vigueur, et que les lois environnementales en vigueur soient donc également appliquées. La motion demande en revanche que l'existence de ces droits d'eau privés soit garantie et qu'ils puissent ainsi être inscrits au registre foncier en tant que droits autonomes et permanents.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter la motion.

Argumentation

Les droits d'eau immémoriaux sont anticonstitutionnels : les droits d'eau immémoriaux trouvent leur origine dans un ordre juridique vieux de plus de 100 ans, qui était en vigueur avant l'entrée en vigueur de l'actuel droit des eaux. Selon le Tribunal fédéral, ces droits privés sur les eaux publiques, qui ne sont pas limités dans le temps, sont anticonstitutionnels. La collectivité doit avoir la possibilité de s'assurer de temps en temps que l'utilisation est encore conforme à l'intérêt public. Sans cette possibilité, la collectivité se dessaisirait d'une souveraineté sur les eaux (PETER KARLEN, Schweizerisches Verwaltungsrecht, Zurich 2018, p. 365).

Contraire à une utilisation efficace des subventions : Les investissements dans les centrales hydroélectriques sont généralement amortis au bout de 80 ans. Bien que les installations, parfois très anciennes, soient déjà amorties depuis longtemps, les exploitants demandent souvent des subventions du fonds de majoration du réseau, parfois sans même respecter les dispositions de base en matière de protection des eaux. Le transfert des droits immémoriaux dans une concession ne s'oppose nullement à la poursuite de l'exploitation de l'énergie hydraulique par ces centrales, mais garantit au contraire que les fonds d'encouragement soient dirigés vers des centrales judicieuses et conformes à la loi.

Pas de nouveau retard dans l'application du droit de l'environnement en vigueur : les quelque 300 installations encore en service ne produisent qu'entre 70 et 100 GWh par an, soit moins de 0,1% de la production d'électricité suisse, et encore, à un coût élevé. Elles bloquent la migration des poissons ou assèchent parfois complètement les cours d'eau, causant ainsi d'importants dommages écologiques. S'ils étaient transformés en concessions ordinaires et si le droit environnemental était appliqué, les conséquences pour la production d'électricité seraient totalement insignifiantes. En 2019, le Tribunal fédéral a donc également décidé que les droits d'eau immémoriaux devaient être remplacés par des concessions ordinaires à la première occasion. Cette mesure est urgente, car elle permettrait de réduire à un niveau acceptable les principales nuisances causées par l'utilisation de la force hydraulique. Le deuxième point de la motion pourrait avoir pour conséquence que ces transformations en concessions ordinaires soient en partie considérablement retardées.

Inégalité entre les cantons : Dans de nombreux cantons, la suppression des droits immémoriaux est déjà bien avancée. Retarder maintenant la mise en œuvre du droit de l'environnement dans toute la Suisse en raison d'intérêts particuliers crée une inégalité supplémentaire au lieu de la sécurité juridique. Afin de garantir l'acceptation du tournant énergétique, il est préférable de soutenir les quelques cantons particulièrement concernés par le remplacement et l'assainissement écologique de ces installations.

Contact

WWF Suisse, Lena Bösch, lena.boesch@wwf.ch, 044 297 22 96

Traitement	6 mars 2024
21.4516	Mo. Schilliger. Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités
Introduction	<p>La motion Schilliger vise d'une part à définir la fonction des routes dans l'ordonnance plutôt que dans les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), qui sont de facto contraignantes. D'autre part, la vitesse maximale doit également être fixée dans l'ordonnance. Les routes à orientation trafic doivent être limitées à 50 km/h, comme c'est le cas actuellement.</p>
Recommandation	<p>L'Alliance-Environnement recommande de rejeter la motion Schilliger.</p>
Argumentation	<p>La motion semble vouloir s'éloigner un peu de l'approche fédéraliste qui a fait ses preuves. La hiérarchie du réseau routier est définie par les cantons, à l'exception des routes nationales. Ils devraient donc conserver la compétence de définir cette hiérarchie, notamment en fixant la vitesse maximale. Aujourd'hui, selon l'ordonnance de la Confédération, la vitesse maximale peut être inférieure à 50 km/h sur les routes à orientation trafic pour des raisons de fluidité du trafic, de sécurité et de protection de l'environnement (notamment contre le bruit). Les compétences des communes en la matière sont régies par la législation cantonale sur la circulation routière.</p> <p>En ce qui concerne les routes destinées à l'habitat, c'est-à-dire généralement les routes communales, l'autonomie des communes est plus grande, notamment depuis le contre-projet à l'initiative "Rues pour tous".</p> <p>La motion Schilliger ne précise pas quelles compétences doivent être transférées des cantons ou des communes à la Confédération. Il n'est pas certain qu'avec une règle nationale, la hiérarchie du réseau routier aurait plus de poids que jusqu'à présent dans la réflexion globale. Les valeurs limites de la loi sur la protection de l'environnement (protection de l'air et bruit) sont également des prescriptions nationales. Leur respect dépend également de la vitesse maximale sur de nombreuses routes à orientation trafic.</p> <p>Une nouvelle réglementation nationale imposant une vitesse générale de 50 km/h sur les routes à orientation trafic réduirait également l'autonomie des cantons et des communes en matière de limitation de vitesse à 60 km/h dans les localités.</p>
Contact	ATE, Luc Leumann, luc.leumann@verkehrsclub.ch , 079 705 06 58

Traitement

6 mars 2024

[23.4152](#)

Po. Burkart. Pour le maintien en service des centrales nucléaires existantes

Introduction

Le Conseil fédéral est invité à présenter un rapport sur la manière dont l'exploitation à long terme des centrales nucléaires existantes peut être garantie grâce à des adaptations réglementaires et financières.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter le postulat.

Argumentation

Le postulat pose quatre exigences qui ont été clarifiées depuis longtemps :

- 1) L'OFEN procède actuellement à une évaluation des besoins avec les exploitants. Les résultats sont attendus pour le printemps 2024. Les exploitants ont déclaré à la NZZ qu'ils ne voyaient pas la nécessité d'adapter les conditions-cadres – en particulier financières.¹ Toutes les centrales nucléaires suisses ont en outre remis à l'autorité de surveillance la preuve de sécurité de l'exploitation à long terme. Les exigences fondamentales du postulat sont couvertes par la réglementation existante et la pratique actuelle en matière de surveillance - les clarifications détaillées concernant la sécurité en cas d'exploitation à long terme sont en cours depuis longtemps.
- 2) Un financement supplémentaire du secteur nucléaire est en contradiction avec le principe de la Stratégie énergétique, qui exclut des investissements étatiques dans l'énergie nucléaire et mise au contraire sur la promotion des énergies renouvelables. Les exploitants sont en bonne position financière, ont planifié l'exploitation à long terme de manière détaillée et profitent actuellement de prix de l'électricité élevés. La recherche de subventions fédérales supplémentaires est superflue et contre-productive. Toutes les centrales nucléaires suisses ont déjà réalisé les investissements déterminants pour une exploitation de 60 ans. Une exploitation au-delà de 60 ans n'est pas envisagée par les exploitants et serait soumise à de nombreuses autres limitations que celles mentionnées dans le postulat. Les exploitants des centrales nucléaires appartiennent aux cantons et sont donc d'ores et déjà en mains publiques. Les cantons paient déjà indirectement les travaux de mise aux normes. Une ingérence de la Confédération conduirait à une confusion des compétences.
- 3) Le postulat demande en outre que soient étudiées les adaptations réglementaires qui permettraient le remplacement des composants clés d'une centrale nucléaire. Le remplacement de ces composants est aujourd'hui déjà réglementé de manière détaillée, en accord avec les directives internationales. Même le remplacement des composants clés ne permettrait pas une poursuite illimitée de l'exploitation, car d'innombrables parties de l'installation sont touchées de diverses manières par les effets du vieillissement

- 4) Enfin, le postulat demande une modélisation du mix électrique suisse sous l'angle de la sécurité d'approvisionnement avec les énergies renouvelables. Ces modélisations sont également réalisées en permanence dans le cadre des System Adequacy Studien, par exemple sur mandat de l'ElCom, mais aussi dans le cadre du suivi de la stratégie énergétique et des perspectives énergétiques 2050.

Remarque : un postulat (22.4021) du groupe PLR, dont le libellé était pratiquement identique, a été rejeté par le Conseil national début 2022.

Contact

SES, Simon Banholzer, simon.banholzer@energiestiftung.ch, 044 275 21 22

¹ NZZ, 4.11.23 : [Bund will ein zu frühes Aus der Kernkraftwerke verhindern.](#)

Traitement

6 mars 2024

[23.4432](#)

Mo. Z'graggen. Promotion de la qualité des surfaces protégées existantes et de la biodiversité dans l'espace urbain

Introduction

Le Conseil fédéral est chargé par cette motion, dans les limites des bases légales et des compétences existantes, non seulement de soutenir davantage les cantons dans la prise de mesures nécessaires à la préservation et à la restauration de la qualité écologique des zones désignées par le droit fédéral pour la protection des milieux et des espèces, et de mesures de promotion de la biodiversité dans l'espace urbain, mais aussi de mettre à disposition les ressources nécessaires à cet effet.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande d'adopter cette motion.

Argumentation

La motion reprend les déclarations du Conseil des Etats et des communiqués de presse de la CEATE-E selon lesquelles le droit en vigueur permet déjà de garantir les surfaces d'une importance particulière pour la biodiversité. Elle met l'accent sur la qualité des zones existantes garanties par le droit fédéral et sur la diversité biologique dans les zones urbaines. Les biotopes d'importance nationale présentent des lacunes considérables en matière d'exécution, bien qu'ils ne représentent que 2,2 % du territoire national. C'est ce qu'affirme le Conseil fédéral dans son rapport "Environnement Suisse 2022". Selon ses indications, les surfaces dépendantes de la pauvreté en nutriments et de l'humidité sont devenues plus riches en nutriments et plus sèches, et des espèces typiques de la station ont disparu. Des quantités considérables de CO₂ s'échappent des marais en voie d'assèchement, au lieu que ceux-ci stockent du CO₂ supplémentaire. La motion permet d'aborder les grands déficits d'exécution identifiés par le Conseil fédéral, notamment en matière de protection des marais, dans les cantons.

En ce qui concerne les mesures en faveur de la biodiversité dans les zones urbaines, l'association des communes souligne sur son site internet que ces mesures contribuent à atténuer les conséquences du changement climatique. L'Union des villes suisses a déjà indiqué en 2021, dans le cadre d'une consultation, que de telles mesures peuvent garantir la perméabilité écologique des villes et servir en même temps aux loisirs de proximité et à l'amélioration du climat des quartiers (aération, verdissement). Les deux mesures visées par la motion sont donc judicieuses pour l'homme et la nature, même si elles se limitent à deux domaines partiels de la protection de la nature.

Contact

WWF Suisse, Dina Spörri, dina.spoerri@wwf.ch, 079 964 10 49

Recommandations supplémentaires pour les points inscrits à l'ordre du jour

21.4500	Mo. Groupe M-E. Électricité. Négociation de conventions techniques internationales	Rejeter
09.3083	Mo. Groupe RL. Contrats d'approvisionnement électrique avec l'étranger. Préserver la compétitivité de nos entreprises	Rejeter
21.3500	Mo. Groupe M-E. Asseoir sur un "socle de sécurité juridique" la coopération qui unit la Suisse et l'UE dans le cadre du système électrique européen	Accepter
23.3022	Mo. CEATE-N. Garantie de l'approvisionnement en électricité en hiver grâce à des installations CCF	Accepter
22.3078	Mo. Storni. Voitures d'occasion. Faciliter le remplacement des moteurs à combustion par des moteurs électriques	Accepter
23.3019	Mo. CEATE-N. Créer les conditions d'un approvisionnement en gaz renouvelable	Accepter
23.4451	Po. Stark. Objectifs concernant la ressource bois en Suisse	Accepter

ALLIANCE-ENVIRONNEMENT

Portrait

L'Alliance-Environnement a pour membres six 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

Membres

BirdLife Suisse

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

Fondation suisse de l'énergie

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

Greenpeace

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

Pro Natura

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

VCS / ATE

VCS, Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Bern
T 031 328 58 58
www.vcs-ate.ch

WWF

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

Partenaires

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

L'Alliance-Environnement analyse régulièrement les votes des parlementaires pour évaluer leur sensibilité environnementale, voir www.ecorating.ch. Les objets traités dans le "Point de vue" constituent la base de cette analyse.