



Impressum

Postgasse 15, Case Postale 817, 3000 Berne 8
T 031 313 34 33, info@alliance-environnement.ch
www.alliance-environnement.ch
Rédaction: Dominik Beeler, Anne Briol Jung

Table des matières

Date	N°	Affaires	Page
28 mai et 5 juin 2024	22.085	OCF. Loi sur la protection de l'environnement. Modification	4
28 mai 2024	24.3388	Mo. CEATE-E. Abrogation de la taxe sur les COV	6
30 mai 2024	23.063	OCF. Loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF). Modification	7
11 juin 2024	21.487	Iv.pa. Salzmänn. Accorder plus d'importance aux énergies renouvelables et au développement économique qu'aux inventaires réalisés par des autorités sans légitimité démocratique	9
		Recommandations supplémentaires pour les points inscrits à l'ordre du jour	10

Traitement

28 mai et 5 juin 2024

22.085

OCF. Loi sur la protection de l'environnement. Modification

Introduction

En mars, le Conseil national a décidé d'inclure dans la loi sur la protection de l'environnement, outre le thème controversé de la construction dans les zones exposées au bruit, les thèmes de l'abaissement de la vitesse maximale pour des raisons de protection contre le bruit, des valeurs limites pour le bruit des avions et de la suppression de la taxe sur les COV. Plusieurs organisations ont annoncé un référendum au cas où le Conseil des Etats éliminerait les divergences dans le sens du Conseil national (les Verts, la Ligue suisse contre le bruit, l'ATE). L'Association des communes et l'Union des villes suisses ont également fait savoir qu'elles combattraient la loi dans ce cas. La CEATE-E veut maintenir ses décisions pour les débats du 28 mai.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de s'en tenir aux décisions du Conseil des Etats de mars 2024 concernant les articles 16 (réduction de la vitesse maximale), 22, al. 3 et 4 (bruit des avions) et 35c (taxe sur les COV).

Argumentation

La décision du Conseil national à l'**article 16**, interdit aux cantons et aux communes d'intervenir sur des tronçons de leurs routes cantonales et communales situés dans des quartiers d'habitation qui nécessitent un assainissement et dont il est prouvé qu'ils sont trop bruyants. Aujourd'hui, l'ordonnance stipule que la vitesse maximale sur les routes à orientation trafic ne peut être abaissée que si une expertise correspondante prouve que cela est nécessaire pour la protection contre les nuisances environnementales, la sécurité routière ou l'augmentation de la fluidité du trafic. Dans le cadre de l'examen de la proportionnalité, il doit être prouvé qu'aucune mesure moins contraignante, comme la régulation du trafic, les parois antibruit ou un revêtement moins bruyant, ne permet d'obtenir le même effet. La limitation de la vitesse à 30 km/h à certains endroits bruyants permet de réduire les nuisances sonores de 3 décibels en moyenne. Cela correspond à la réduction du bruit qui aurait lieu si le volume du trafic était divisé par deux. Comme les valeurs limites de protection contre le bruit restent inchangées, les cantons et les communes devraient appliquer plus souvent des mesures de réduction du bruit plus coûteuses, comme par exemple des revêtements particulièrement silencieux.

La décision du Conseil national concernant l'article 16 n'est pas compatible avec la décision du Conseil des Etats de mars 2024, selon laquelle il est nécessaire d'introduire dans la loi sur la circulation routière - et non dans la loi sur la protection de l'environnement - une nouveauté qui n'interdise pas

sans exception le 30 km/h pour des raisons de protection contre le bruit (motion Schilliger [21.4516](#)).

Avec la proposition du Conseil national de mars 2024 concernant l'**article 22, alinéa 3**, des villages entiers seraient désormais déclarés habitables sans risque en ce qui concerne le bruit des avions. En conséquence, l'aéroport et l'État ne devraient plus y assurer la protection de la population. Comme l'objectif de ces nouvelles valeurs limites ne ressort pas de la formulation du Conseil national, cela pourrait signifier, selon la mise en œuvre, que le droit à l'installation de fenêtres antibruit serait limité, que les taxes d'atterrissage et de décollage liées au bruit seraient réduites ou que les propriétaires immobiliers perdraient leur droit à des indemnités. La proposition du Conseil national n'est pas compatible avec la Constitution cantonale genevoise et, selon le Conseil fédéral, pas non plus avec la Constitution fédérale.

Le Conseil fédéral et le Conseil des Etats veulent légaliser les projets de construction dans les zones touchées par le bruit des avions. L'article 22, alinéa 3, stipule désormais que, dans le cas du bruit des avions, il est toujours possible de déroger aux exigences très modestes pour les projets de construction dans les zones exposées au bruit. Pour le bruit routier, cela ne vaut que si, dans le cadre d'un grand projet, une petite partie des logements ne respecte pas les nouvelles prescriptions, qui sont de toute façon beaucoup plus basses. Pour les bâtiments existants, la version du Conseil fédéral et du Conseil des Etats ne changerait rien, ce qui représente un compromis acceptable pour toutes les organisations nationales.

En ce qui concerne l'**article 35c** (voir aussi Mo CEATE-E [22.3388](#)) le Conseil national voulait supprimer en mars 2024 la taxe d'incitation sur les composés organiques volatils (COV). En été, les COV entraînent une pollution à l'ozone supérieure à la valeur limite, ce qui rend la pratique du sport dangereuse pour la santé. Alors que les émissions de COV de l'industrie ont diminué, celles du trafic routier ont augmenté.

Contact

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

Traitement

28 mai 2024

24.3388

Mo. CEATE-E. Abrogation de la taxe sur les COV**Introduction**

La CEATE-N souhaitait supprimer la taxe d'incitation sur les composés organiques volatils (COV) dans le cadre de la modification en cours de la loi sur la protection de l'environnement. La CEATE-E s'y oppose, mais demande dans une nouvelle motion d'étudier une suppression.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter la motion.

Argumentation

Les composés organiques volatils (COV) sont présents dans certains produits utilisés dans l'industrie ou à la maison (p. ex. peintures, vernis, produits de nettoyage). Ils sont libérés dans l'air lors de leur utilisation. Une autre source due à l'activité humaine est le transport. Certains COV sont nocifs pour la santé, ce qui est particulièrement problématique lorsqu'ils sont utilisés à l'intérieur. Dans l'air extérieur, les COV contribuent à la formation d'ozone nuisible à la santé. Ils ont également un effet indirect sur le climat, mais la quantification de cet effet est complexe.

Depuis les années 1980, les émissions de COV ont fortement diminué en Suisse, grâce à des prescriptions plus strictes en matière de gaz d'échappement, aux mesures de l'ordonnance sur la protection de l'air et à la taxe d'incitation sur les produits contenant des COV introduite en 2000. Selon un rapport de l'OFEV, les émissions de COV provenant des secteurs couverts par la taxe d'incitation ont presque diminué de moitié depuis son introduction. Une analyse d'impact réalisée en 2019 a constaté « un effet significatif » de la taxe d'incitation. C'est ce que montre notamment le fait que, depuis l'introduction de la taxe, les émissions de COV ont davantage diminué en Suisse que dans les pays voisins qui ne connaissent pas de taxe d'incitation sur les COV. Suite à une motion déposée en 2015, qui demandait déjà la suppression de la taxe d'incitation, la Confédération a élaboré des allègements administratifs pour les entreprises concernées par la taxe.

Tant l'OFEV que la commission d'experts pour la taxe d'incitation sur les COV ont conclu, dans des rapports datant respectivement de 2023 et 2019, que la taxe d'incitation restait nécessaire, car les valeurs limites d'immission pour l'ozone ne peuvent toujours pas être respectées en Suisse. De plus, dans sa prise de position en réponse à la motion de 2015, le Conseil fédéral a déclaré : « On ne peut pas partir du principe qu'il y aura une réduction automatique ou une stabilisation des émissions sans mesures ou incitations correspondantes ». Ceci est toujours valable.

Contact

WWF Suisse, Thomas Häusler, thomas.haeusler@wwf.ch, 044 297 21 76

Traitement

30 mai 2024

23.063

OCF. Loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF). Modification**Introduction**

Pendant la pandémie, le trafic longue distance (trains Intercity) a été touché par une baisse de la demande plus importante que le trafic régional (notamment les RER, les trains régionaux, les cars postaux) ou le trafic local (bus et trams urbains). Pourtant, jusqu'à présent, la Confédération n'a compensé le manque à gagner de la pandémie que pour le trafic régional et local (loi urgente sur les TP-Covid [21.064](#)). Comme le Conseil fédéral a décidé que les transports publics ne pouvaient réduire que légèrement leur offre pendant la pandémie, les CFF ont subi des déficits supplémentaires à hauteur de 1,15 milliard de francs. Le Conseil national et le Conseil des Etats souhaitent que ces déficits du trafic grandes lignes dus à la pandémie soient déclarés exceptionnels et ont donc approuvé la motion [22.3008](#) de la Commission des finances du Conseil des Etats. La proposition de la majorité, du Conseil national et du Conseil fédéral concernant l'article 26b de la loi sur les CFF met en œuvre la motion [22.3008](#) en accordant aux CFF des prêts correspondants.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande en premier lieu, pour l'article 26b, de suivre la majorité et le Conseil fédéral (rejet de la minorité Dittli). Pour l'article 20, nous recommandons de préférer la proposition de la minorité Hurni (= Conseil national) à la majorité et la majorité à la proposition du Conseil fédéral.

Argumentation

La minorité Dittli veut réduire le montant du prêt de plus de la moitié et ainsi ne déclarer qu'une partie de la somme comme endettement extraordinaire, contrairement à la motion CF-E [22.3008](#). Conformément à la loi sur le transport de voyageurs, les CFF doivent toutefois exploiter le trafic grandes lignes de manière autonome, mais sans réaliser de bénéfices. La planification de l'offre, qui remonte à de nombreuses années, est axée sur ce principe. En conséquence, il n'est pas possible de demander aux CFF de réaliser un bénéfice dans les années à venir pour compenser une partie du manque à gagner pendant la pandémie. La minorité Dittli obligerait les CFF à réduire leur offre au cours des prochaines années par rapport à la planification convenue avec la Confédération ou la branche des TP devrait augmenter en plus le prix des billets. En décembre 2023, les prix des billets ont déjà été augmentés de 4,3%.

En ce qui concerne l'article 20, le Conseil fédéral ne veut pas tenir compte du fait que les CFF atteignent les objectifs stratégiques que la Confédération leur a fixés. Selon le Conseil fédéral, l'octroi des prêts de trésorerie doit uniquement dépendre du niveau d'endettement. La minorité Hurni, le Conseil national et la Commission des finances du Conseil des Etats veulent s'en tenir à la réglementation actuelle. Le Parlement doit continuer à évaluer au cas par cas, sans restriction légale, si la situation financière des CFF et de la Confédération ainsi que la qualité des CFF justifient un prêt.

Contact

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

Traitement

11 juin 2024

21.487

Iv.pa. Salzmänn. Accorder plus d'importance aux énergies renouvelables et au développement économique qu'aux inventaires réalisés par des autorités sans légitimité démocratique**Introduction**

L'initiative parlementaire veut que les inventaires de protection selon les articles 3s et 5ss de la LPN (IFP, ISOS, IVS) ne puissent plus être pris en compte dans la pesée des intérêts lors de projets de construction et de concession pour les énergies renouvelables que si l'inventaire de protection en question a été préalablement approuvé par le Parlement. Les installations et constructions d'intérêt public légalement existantes qui se trouvent dans des zones protégées doivent en outre bénéficier d'une protection des droits acquis et pouvoir être entretenues et exploitées sans restriction.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter l'initiative parlementaire.

Argumentation

Selon l'article 78, al. 2, Cst., la Confédération est tenue, dans l'accomplissement de ses tâches, de prendre en considération les exigences de la protection de la nature et du paysage. C'est sur cette base que repose la pesée des intérêts entre les intérêts de protection et d'utilisation, qui a fait ses preuves. L'article de loi proposé rendrait précisément cela impossible pour les autorités compétentes : jusqu'à l'approbation de chaque inventaire par le Parlement, la protection des objets de l'inventaire serait supprimée, car les intérêts de protection concernés ne pourraient plus être pris en compte par rapport aux intérêts d'une installation de production d'énergie renouvelable. Une telle réglementation serait donc anticonstitutionnelle.

La révision de la loi sur l'énergie en 2017 (Stratégie énergétique 2050) avait déjà renforcé l'importance des installations individuelles d'énergie renouvelable en reconnaissant à ces installations, à partir d'une certaine taille et importance, un intérêt national équivalent notamment à celui des objets IFP, ISOS et IVS. Avec l'acte modificateur unique, d'autres allègements ont été décidés pour la construction d'installations destinées à la production d'énergies renouvelables. La CEATE-E considère elle aussi que les dispositions soigneusement négociées de la nouvelle loi sur l'électricité sont suffisantes pour poursuivre le développement des énergies renouvelables.

Contact

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

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

24.3381	Po. Zopfi. Examiner des mesures pour réduire les enrobages de semences contenant des microplastiques	Accepter
24.028	OCF. Programme d'encouragement de la recherche SWEETER (SWiss research for the EnErgy Transition and Emissions Reduction) pour les années 2025 à 2036. Crédit d'engagement	Accepter
23.3162	Mo. Gysin Greta. Réductions fiscales en faveur de la végétalisation des toits	Accepter
24.3198	Mo. Stocker. Mettre en place des normes unifiées pour empêcher les publicités trompeuses fondées sur des arguments écologiques	Accepter
24.3007	Po. CEATE-E. Inventaire des installations hydroélectriques historiques en Suisse	Accepter
23.3021	Mo. CEATE-N. Garantir les investissements d'agrandissement et de modernisation des installations hydroélectriques	Accepter
24.3225	Mo. Vara. Instauration d'une responsabilité élargie des producteurs de plastique pour assurer la transition vers l'économie circulaire et la préservation des ressources	Accepter
24.3380	Po. Graf Maya. Promotion, recyclage et réemploi des emballages réutilisables	Accepter
24.3126	Po. Poggia. Évaluation de l'impact sur la santé des microparticules de plastique en suspension dans l'air	Accepter
24.3136	Po. Würth. Transports publics. Mieux intégrer le triangle de planification (offre, infrastructure et matériel roulant) dans le processus parlementaire et présenter les coûts subséquents de manière transparente	Accepter

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.

L'Alliance-Environnement, Postgasse 15, Case Postale 817, 3000 Berne 8
T 031 313 34 33, info@alliance-environnement.ch, www.alliance-environnement.ch

Membres

ATE

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

BirdLife Schweiz

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

WWF

WWF Suisse, Avenue Dickens 6, 1006 Lausanne
T 044 297 21 21
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.