



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
3 juin 2024	23.021	OCF. Loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR). Modification	4
3 juin 2024	24.021	OCF. « Pour une économie responsable respectant les limites planétaires (initiative pour la responsabilité environnementale) ». Initiative populaire.	5
3 et 11 juin 2024	22.085	OCF. Loi sur la protection de l'environnement. Modification	6
11 juin 2024	24.036	OP. Rapport sur le transfert 2023 Mo. CTT-N. Faire avancer le projet de ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin dans l'intérêt du transfert modal Mo. CTT-N. Stabilisation du transport combiné sur l'axe nord-sud par la mise à disposition de voies tampons Mo. CTT-N. Encouragement du transfert vers des distances de transport moyennes Po. CTT-N. Examiner l'opportunité d'utiliser une taxe sur le transit alpin comme instrument de transfert modal Mo. CTT-N. Adaptation complète de la RPLP au renchérissement pour garantir son effet de transfert	8
		Recommandations supplémentaires pour les points inscrits à l'ordre du jour	11
		Recommandations de vote relatives aux objets figurant à l'ordre du jour sur listes séparées	12

Traitement

3 juin 2024

23.021

OCF. Loi fédérale sur les entreprises de transport par route (LEnTR). Modification**Introduction**

Le Conseil fédéral et la minorité Schaffner veulent autoriser la collecte d'informations sur le nombre d'employés et les numéros d'immatriculation des véhicules dans la partie non publique du registre des entreprises de transport routier en infraction. Sans ces informations, l'échange d'informations avec les polices étrangères sur les entreprises de transport routier qui ne respectent pas les prescriptions, comme le demande le Parlement, ne peut se faire que partiellement.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande d'adopter la minorité Schaffner (= Conseil fédéral).

Argumentation

En 2022, le Parlement a adopté la motion Storni **21.4580** (Amélioration de la sécurité routière grâce à l'échange d'informations. Permettre à la police suisse d'accéder à l'ERRU). Ce système permet d'informer la police sur les entreprises de transport routier qui, à plusieurs reprises, n'ont pas respecté les règles en vigueur et ont ainsi porté atteinte à la sécurité routière et à la politique de transfert des marchandises. Par exemple en utilisant des véhicules sans tachygraphe, c'est-à-dire sans perception de la RPLP, en pratiquant le dumping social, en ne formant pas les chauffeurs de camion, en violant systématiquement les prescriptions sur les temps de conduite et de repos ou en enfreignant les prescriptions sur les marchandises dangereuses et la législation sur le transport des animaux. La barrière pour une évaluation négative est élevée. Pour le niveau "rouge", il faut par exemple, pour une entreprise de 10 chauffeurs, 30 infractions en l'espace d'un an concernant un tachygraphe qui ne fonctionne pas complètement.

Contact

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

Traitement

3 juin 2024

24.021

OCF. « Pour une économie responsable respectant les limites planétaires (initiative pour la responsabilité environnementale) ». Initiative populaire.

Introduction

Crise climatique, extinction des espèces, pollution de l'eau et des sols - la manière dont nous gérons notre économie, consommons et produisons a conduit à une série de crises environnementales existentielles. L'initiative pour la responsabilité environnementale s'attaque aux causes. La protection de l'environnement doit devenir une priorité et constituer le cadre de notre activité économique. Concrètement, la Suisse ne doit plus dépasser les limites planétaires d'ici dix ans.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de voter en faveur de l'initiative populaire.

Argumentation

Le concept de limites planétaires englobe neuf dimensions écologiques, dont le changement climatique et la perte de biodiversité. Le dépassement d'une ou de plusieurs de ces limites met en danger les écosystèmes et donc la base de la civilisation. Lorsque les limites de tolérance sont atteintes, les écosystèmes basculent dans un état irréversible.

En matière de climat (émissions de CO₂), la Suisse dépasse les limites planétaires d'un facteur 19 ([Etude du bureau econcept mandaté par Greenpeace, 2023](#)) : En 2020, la Suisse a émis plus de 103 millions de tonnes de gaz à effet de serre (équivalents CO₂), soit près de 12 tonnes par habitant. La valeur seuil déductible des limites planétaires est inférieure à 0,6 tonne d'équivalents CO₂. La perte de biodiversité dépasse la valeur limite d'un facteur 3,8. C'est un fait : Au cours des dernières années, 35% de toutes les espèces animales et végétales ont disparu ou ont été fortement décimées en Suisse. L'OFEV lui-même dresse le bilan suivant : "L'exigence de la Constitution fédérale de préserver les espèces animales et végétales de l'extinction n'est pas remplie".

La Suisse contribue donc massivement à faire basculer les écosystèmes. Un retour à la vie dans les limites planétaires est inévitable. L'initiative pour la responsabilité environnementale offre la garantie que la Suisse s'engagera dans cette voie et agira rapidement et de manière conséquente.

Contact

Greenpeace, Roland Gysin, roland.gysin@greenpeace.org, 044 447 41 17

Traitement

3 et 11 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. Le Conseil des Etats ne veut pas réformer les thèmes de la vitesse maximale, des valeurs limites pour le bruit des avions et de la taxe sur les COV dans le cadre de cette révision.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande d'approuver les articles 16 (réduction de la vitesse maximale), 22, al. 3 et 4 (bruit des avions) et 35c (taxe sur les COV) du Conseil fédéral et du Conseil des Etats. Nous recommandons de maintenir l'article 22, alinéa 2.

Argumentation

La décision du Conseil national de mars 2024 (proposition Hurter), 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.

En outre, une motion Schilliger [21.4516](#) a été transmise récemment, selon laquelle il est nécessaire d'adapter la loi sur la circulation routière - et non la loi sur la protection de l'environnement - dans ce domaine sans interdire la vitesse à 30 km/h sans exception pour des raisons de protection contre le bruit.

En ce qui concerne l'**article 22, alinéa 2**, il existe une différence relativement faible. Le Conseil national voulait jusqu'à présent permettre l'autorisation de bâtiments à ventilation contrôlée si une pièce respectait les valeurs limites d'immission. C'est très modeste par rapport à la réglementation actuelle, où cela s'applique aux valeurs limites dans chaque pièce, mais c'est mieux que la version du Conseil des Etats, selon laquelle le respect des valeurs limites doit en principe être obsolète dans les bâtiments à ventilation contrôlée.

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**, 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.

Traitement**11 juin 2024**

- 24.036 OP. Rapport sur le transfert 2023
- 24.3389 Mo. CTT-N. Faire avancer le projet de ligne d'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin dans l'intérêt du transfert modal
- 24.3390 Mo. CTT-N. Stabilisation du transport combiné sur l'axe nord-sud par la mise à disposition de voies tampons
- 24.3391 Mo. CTT-N. Encouragement du transfert vers des distances de transport moyennes
- 24.3392 Po. CTT-N. Examiner l'opportunité d'utiliser une taxe sur le transit alpin comme instrument de transfert modal
- 24.3393 Mo. CTT-N. Adaptation complète de la RPLP au renchérissement pour garantir son effet de transfert

Introduction

Après avoir auditionné les parties prenantes de la politique de transfert, la CTT-N a décidé, à l'occasion du rapport 2023 sur le transfert du trafic, de déposer diverses interventions de commission. Le rapport sur le transfert du trafic a manifestement montré que la politique de transfert recule même : en 2022, le nombre de trajets s'élevait à 927'000, ce qui correspond à une augmentation de plus 7,5 pour cent au cours de la période d'observation 2020-2022. Ainsi, l'impressionnante histoire à succès de la politique de transfert en Suisse ne s'écrit plus. En 2022, l'objectif de transfert fixé dans la loi, à savoir 650 000 trajets de poids lourds à travers les Alpes, a de nouveau été dépassé de 277 000 trajets.

Les chiffres pour 2023 sont légèrement inférieurs (916 000), uniquement pour des raisons conjoncturelles, mais la part du transport ferroviaire a même diminué. Le transfert des marchandises vers le transport ferroviaire de marchandises (presque exclusivement renouvelable), électrique et

énergétiquement efficace, préserve le climat, la biodiversité et l'environnement. Il est donc nécessaire de donner de nouvelles impulsions pour augmenter le transfert modal.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande d'adopter les quatre motions et le postulat et de rejeter les minorités Giezendanner contre les cinq propositions de la commission.

Argumentation

Motion 24.3389 : La motion demande que la Suisse s'engage à ce qu'une alternative à la ligne ferroviaire de la vallée du Rhin, très sollicitée, soit construite ou aménagée sur le territoire français pour le transport de marchandises. Cela est nécessaire parce que la ligne passant par l'Allemagne sera achevée au moins un quart de siècle plus tard que ce que l'Allemagne avait promis et parce qu'entre-temps, sans cet aménagement, il n'y aura pas d'accès performant à la NLFA par le nord. L'accès à la NLFA sur la rive gauche du Rhin atténuera un problème important de transfert sur le corridor de transport de marchandises Rotterdam-Gênes et constituera une capacité supplémentaire précieuse et une redondance en cas de chantiers ou de perturbations.

Motion 24.3390 : L'extension demandée des voies tampons doit contribuer à stabiliser rapidement l'exploitation du trafic ferroviaire de marchandises sur l'axe nord-sud à travers la Suisse, ce qui augmenterait la qualité et donc l'attractivité du transport ferroviaire.

Motion 24.3391 : Grâce à cette motion, davantage de moyens d'encouragement seront disponibles à l'avenir pour le transfert du trafic sur les moyennes distances, sans pour autant réduire ceux destinés aux transports sur les longues distances. Cette motion stimule ainsi la politique de transfert sans opposer les transports de longue et de moyenne distance. Il en résultera une augmentation des transports de marchandises transférés vers le rail.

Postulat 24.3392 : Le postulat demande d'examiner l'introduction de l'instrument taxe de transit alpin (TTA). Une TTA signifie l'introduction d'une taxe pour le trafic poids lourds pour chaque traversée des Alpes sur les axes de transit. L'objectif d'une TTA est d'obtenir une plus grande vérité des coûts et une plus grande incitation au transfert modal pour le transport routier de marchandises en transit. En particulier parce qu'une TTA permet de mieux exploiter les limites supérieures de coûts pour le trajet d'un camion à travers la Suisse, fixées par l'accord sur les transports terrestres (ATT). Une TTA est déjà prévu dans l'ATT et peut donc être introduite relativement facilement par la Suisse. La RPLP doit cependant continuer à agir comme base pour l'internalisation des coûts externes du trafic lourd, car elle agit sur l'ensemble de la Suisse et pas seulement sur les trajets transalpins.

Motion 24.3393 : Ces dernières années, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est malheureusement devenue de moins en moins chère en termes réels, car on a omis de l'adapter intégralement au renchérissement. Les adaptations au renchérissement mises en œuvre et prévues par le Conseil fédéral ne compenseront même pas la moitié du renchérissement accumulé. Cette motion conduit à une plus grande vérité des coûts dans le transport de marchandises et à une plus grande internalisation des coûts externes, tels que les dommages causés à l'environnement et au climat.

Les quatre motions et le postulat ont le potentiel d'apporter une nouvelle dynamique à la politique de transfert et de réduire ainsi considérablement l'impact environnemental et climatique du transport de marchandises.

Contact

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

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

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
23.4028	Mo. Hegglin Peter. Assurer la pollinisation en protégeant les abeilles sauvages et domestiques	Accepter
23.083	OCF. Surveillance et la transparence des marchés de gros de l'énergie (LSTE). Loi fédérale	Accepter

Recommandations de vote relatives aux objets figurant à l'ordre du jour sur listes séparées

Initiatives parlementaires 1^{ère} phase		
23.417	Iv.pa. Groupe G. Développement des réseaux électriques. Accélérer les pro-cédures	Annehmen
23.434	Iv.pa. Nicolet. Denrées alimentaires de synthèse ou produites à partir de cellules souches. Un encadrement rigoureux est nécessaire	Rejeter
23.456	Iv.pa. (Regazzi). Gutjahr. Soulager les familles et les PME. Application du taux réduit de la TVA également à l'électricité	Rejeter
Objets parlementaires du DFI		
22.4196	Mo. Badertscher. Extension de la déclaration de l'huile de palme aux cosmétiques, aux produits d'entretien et aux détergents	Rejeter
22.4579	Mo. Bulliard. Assurer la mise à jour permanente du Registre fédéral des bâtiments et des logements pour mettre en ouvre plus efficacement la transition énergétique	Accepter
22.4583	Mo. Munz. Prévenir le gaspillage alimentaire grâce à la date de durabilité minimale (DDM) et à l'information de la population	Accepter
23.3135	Mo. (Landolt) Wismer Priska. Aligner la LPP sur les objectifs suisses en matière de durabilité	Accepter
23.3198	Mo. Prelicz-Huber. Campagne de sensibilisation et formation sur le thème "environnement et santé"	Accepter
23.3319	Po. Porchet. Impact des aliments ultra-transformés sur la santé, la nature et l'agriculture	Accepter
23.3323	Mo. (Python) Porchet. Maladies non transmissibles et environnement. Pour une prise en compte de l'exposition aux polluants chimiques dans notre stratégie fédérale	Accepter
23.3329	Mo. Clivaz Christophe. Pour un système de santé durable	Accepter
Objets parlementaires du DETEC		
22.3621	Po. Hess Erich. Instaurer les conditions nécessaires à la construction de nouvelles centrales nucléaires	Rejeter
22.3645	Mo. (Prezioso) Mahaim. Pas de transition écologique sans planification	Accepter
22.3681	Mo. Dandrès. Agir pour la réhabilitation du site des carrières du Salève	Accepter
22.3708	Po. Fraktion GL. Sécurité de l'approvisionnement en électricité. Feuille de route	Accepter

22.3722	Po. Fivaz Fabien. Pour une meilleure cohérence entre les plans climats cantonaux	Accepter
22.3752	Mo. (Pasquier-Eichenberger) Schlatter. Pour un prix du demi-tarif plus attractif	Accepter
22.3753	Verdir et rafraîchir, plutôt que bétonner et suffoquer	Accepter
22.3764	Mo. Glättli. Créer un "droit à la libre utilisation" pour permettre une utilisation durable des appareils électroniques	Accepter
22.3766	Po. Bendahan. Promouvoir les techniques issues de l'économie comportementale et les "nudges" pour réduire la consommation d'énergie	Accepter
22.3769	Po. Töngi. Transports publics. Offres pour les jeunes	Accepter
22.3770	Mo. Quadri. Loup. Un changement de cap radical s'impose d'urgence	Rejeter
22.3772	Po. Roduit. Transition vers la mobilité électrique. Un autre modèle de financement pour les routes	Rejeter

Objets parlementaires du DFJP

23.3490	Mo. Egger Mike. Prévenir l'extrémisme climatique	Rejeter
---------	--	---------

Objets parlementaires du DEF

24.3282	Po. Wyss. Examen des subventions fiscales	Accepter
---------	---	----------

Objets parlementaires du DEFR

23.3917	Po. Bregy. Contribuer à la sécurité alimentaire en renforçant l'irrigation	Rejeter
23.3936	Mo. Grossen Jürg. Recharge des voitures électriques dans les immeubles d'habitation	Accepter
23.3939	Mo. (Schneider Meret) Glättli. Sources de protéines végétales. Exploiter le potentiel de la Suisse	Accepter
23.4268	Po. Schaffner. Énergies synthétiques. Développement de sites de production et approvisionnement international	Accepter
23.4279	Po. Suter. Responsabilité des entreprises. Analyse des effets de la directive européenne sur le devoir de vigilance des entreprises suisses en matière de durabilité	Accepter
23.4297	Mo. (Schneider Meret) Glättli. Nouveaux pôles de recherche nationaux dans le domaine du climat, de l'énergie et de la biodiversité	Accepter

23.4358 Mo. Nicolet. Pas de compromis dans la qualité de détention et dans le bien-être animal **Rejeter**

24.3055 Mo. Bregy. Erweiterung der "Klimastrategie Landwirtschaft und Ernährung 2050" **Rejeter**

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.