ALLIANCE ENVIRONNEMENT

Point de vue

Session d'hiver 2025
Conseil des Etats

La mobilité d'avenir ATE · BirdLife Schweiz/Suisse/Svizzera · GREENPEACE · pro natura · SES energiestiftung.ch · WWF

Impressum

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

Table des matières

Date	N°	Affaires	Page
9 décembre 2025	23.4432	Mo. Z'graggen. Promotion de la qualité des surfaces protégées existantes et de la biodiversité dans l'espace urbain	4
9 décembre 2025	25.3004	Mo. CTT-N. Créer les bases légales visant à améliorer la gestion du trafic sur les axes nord-sud	5
9 décembre 2025	25.3003	Mo. CTT-N. Les systèmes de navigation doivent aussi contribuer à la sécurité	6
9 décembre 2025	25.4099	Mo Poggia. Imposer des plaques d'immatriculation pour les vélos cargos et "longtails"	7
9 décembre 2025	25.4409 / 25.4147	Mo. CTT-E / Herzog. Garantir le niveau des prestations de CFF Cargo, y compris le maintien d'un réseau central dans le transport combiné de marchandises	8
9 décembre 2025	25.4019	Po. Wicki. Mise à disposition de moyens financiers pour le lancement de nouvelles offres innovantes dans le transport régional de voyageurs	9
9 décembre 2025	25.4061	Po Gapany. Accélérer la pose de stations de recharge privées pour l'électro-mobilité	12
18 décembre 2025	24.326	Iv.ct. JU. Une politique fédérale "Zéro déforestation	14
		Recommandations supplémentaires pour les points inscrits à l'ordre du jour	15

Traitement **9 décembre 2025**

23.4432 Mo. Z'graggen. Promotion de la qualité des surfaces protégées existantes et de la biodiversité dans l'espace urbain

Introduction

La motion demande au Conseil fédéral, dans le cadre des bases légales existantes, de soutenir davantage les cantons dans leurs mesures en faveur de la qualité écologique des zones protégées par le droit fédéral et de la biodiversité dans les zones urbanisées. À cette fin, il doit mettre à disposition les moyens nécessaires.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande d'accepter la motion.

Argumentation

La loi sur la protection de la nature et du paysage et les ordonnances sur les biotopes chargent la Confédération et les cantons de garantir la conservation des biotopes d'importance nationale. Cependant, les cantons n'ont pas encore mis en œuvre cette mesure pour les trois quarts de tous les objets. De nombreux biotopes ne sont donc « plus en mesure de remplir suffisamment leur fonction écologique », comme l'écrit l'OFEV. Par exemple, les marais s'assèchent, ce qui entraîne des émissions considérables de CO2 au lieu de stocker du CO2 supplémentaire. La motion permet de remédier aux lacunes importantes identifiées par le Conseil fédéral dans la mise en œuvre, notamment en matière de protection des marais, dans les cantons.

Outre les zones protégées, la motion aborde également la question de la biodiversité dans les zones urbanisées. En Suisse, celles-ci ne cessent de s'étendre au détriment d'habitats écologiquement précieux ou de surfaces agricoles. Des mesures ciblées permettent toutefois de créer des habitats précieux pour différentes espèces, même dans les zones urbanisées. Elles permettent également d'atténuer les conséquences du changement climatique. La biodiversité régule en effet le microclimat dans les zones urbanisées, comme l'écrit l'Association des communes (Guide de la biodiversité dans les communes). Les zones urbanisées riches en biodiversité améliorent en outre la qualité de vie et rendent le cadre de vie plus attrayant. Dans sa stratégie en faveur de la biodiversité, le Conseil fédéral exige que les habitats dans les zones urbaines soient mis en réseau et que leurs espèces soient préservées. La population doit pouvoir profiter de la nature dans son environnement résidentiel. Afin de pouvoir exploiter le grand potentiel des zones urbaines, un soutien accru est nécessaire.

Contact

BirdLife, Damaris Hohler, damaris.hohler@birdlife.ch, T 044 457 70 42

Traitement **9 décembre 2025**

25.3004 Mo. CTT-N. Créer les bases légales visant à améliorer la gestion du trafic sur les axes nord-sud

Introduction

En vertu de l'art. 84, al. 1, de la Constitution, le Conseil fédéral est tenu de protéger la région alpine contre les effets négatifs du trafic de transit. Il reconnaît à cet égard que le trafic de contournement sur l'axe nord-sud, en particulier au Gothard et au San Bernardino, représente une charge importante pour les villages et les communes. Il renonce toutefois à prendre des mesures supplémentaires. La motion 25.3004 de la CTT-N intervient à ce niveau : dans des situations particulièrement précaires, les cantons concernés doivent pouvoir imposer de manière autonome des interdictions temporaires de circulation pour le trafic de contournement, ce qui est actuellement empêché par l'ordonnance sur les routes de transit.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande au Conseil des États de suivre le Conseil national et d'accepter la motion.

Argumentation

Le Conseil fédéral reconnaît lui-même que les interdictions de circulation temporaires constituent un moyen efficace pour lutter contre le trafic de contournement sur les axes de transit nord-sud. Il continue néanmoins de refuser aux cantons concernés la possibilité d'utiliser cet instrument. L'ordonnance sur les routes de transit actuellement en vigueur empêche les cantons d'agir rapidement et de manière ciblée en cas de situation de congestion aiguë.

Il en résulte que les villages et les vallées de la région alpine souffrent de manière disproportionnée du bruit, des gaz d'échappement et du chaos routier, alors que la responsabilité de la protection de la région alpine contre le trafic de transit incombe à la Confédération (art. 84, al. 1, Cst.). La référence à des intérêts suprarégionaux ne suffit pas à justifier cette nuisance permanente pour des régions sensibles. Nous ne négligeons pas le fait que des problèmes similaires existent également sur le Plateau. Mais même le Conseil fédéral constate que la topographie des vallées alpines aggrave considérablement les effets et nécessite des solutions spécifiques.

La motion propose une solution proportionnée et réalisable : en cas de trafic exceptionnel, les cantons doivent pouvoir décréter des interdictions de circuler temporaires et localisées pour le trafic de contournement. Cela leur permettra de remplir leur mandat constitutionnel dans la région al-pine, où les réglementations fédérales sont jusqu'à présent trop rigide.

Contact

Pro Alps, Silvan Gnos, silvan.gnos@proalps.ch, T 041 552 81 02

Traitement **9 décembre 2025**

25.3003 Mo. CTT-N. Les systèmes de navigation doivent aussi contribuer à la sécurité

Introduction

Le trafic de contournement pèse de plus en plus lourdement sur les villages et les communes suisses. Les systèmes de navigation modernes, qui détournent immédiatement les usagers de la route vers le réseau routier secondaire en cas d'embouteillage sur l'autoroute, jouent un rôle important à cet égard. Actuellement, les fournisseurs de systèmes de navigation ne sont pas tenus d'indiquer les fermetures de routes pour le trafic de transit dans leurs systèmes. La motion 25.3003 de la CTT-N vise à créer les bases légales nécessaires à cet effet.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande au Conseil des États de suivre le Conseil national et d'accepter la motion.

Argumentation

Les interdictions temporaires de circuler sont un moyen efficace de délester de manière ciblée les villages situés le long des axes de transit du trafic d'évitement. Des technologies modernes telles que les contrôles automatiques de passage permettent déjà de les mettre en œuvre de manière efficace en termes de ressources. Toutefois, tant que de tels systèmes ne sont pas utilisés à grande échelle, le contrôle sur place reste coûteux et l'effet des mesures limité.

Cela peut conduire à ce que les interdictions de circuler soient systématiquement ignorées, ce qui contribue à ce que les systèmes de navigation ne reproduisent pas correctement les interdictions officiellement décrétées. Pour que les interdictions temporaires de circuler soient efficaces même en cas d'application incomplète, il est nécessaire d'obliger clairement les fournisseurs de systèmes de navigation à prendre en compte de manière fiable les interdictions temporaires dans leurs systèmes. La motion de commission 25.3003 crée les bases juridiques nécessaires à cet effet.

Contact

Pro Alps, Silvan Gnos, silvan.gnos@proalps.ch T 041 552 81 02

Traitement **9 décembre 2025**

25.4099 Mo Poggia. Imposer des plaques d'immatriculation pour les vélos cargos et "longtails"

Introduction

La motion exige que tous les types de vélos cargo ou « longtails » soient équipés d'une plaque d'immatriculation, comme c'est le cas pour les véhicules routiers. Les vélos cargo servent à transporter des enfants ou des charges, tandis que les vélos « longtails » sont des deux-roues sur lesquels les enfants sont assis l'un derrière l'autre.

Recommandation

Tout comme le Conseil fédéral, l'Alliance-Environnement recommande de rejeter la motion.

Argumentation

Les plaques d'immatriculation sont généralement réservées aux véhicules motorisés qui circulent sur les routes, tels que les voitures individuelles ou les motos. Les vélos cargo longtails circulent quant à eux, lorsqu'elles existent, sur les pistes cyclables. Les règles applicables aux vélos cargo et autres vélos viennent d'être modifiées en juillet 2025 (y compris la consultation et la possibilité pour la commission du Conseil des États de prendre position). Les vélos électriques d'un poids total supérieur à 250 kg, entre autres, sont désormais soumis à l'obligation d'immatriculation. Outre la présence d'un moteur (électrique), le critère le plus important pour la classification en tant que véhicule à moteur est le poids. La largeur et la vitesse sont également pertinentes, ces véhicules n'étant pas parmi les plus performants dans ces domaines. La motion demande explicitement qu'aucune distinction ne soit faite en fonction du type de propulsion ou de la vitesse. Qu'ils circulent lentement à la force musculaire, qu'il s'agisse de vélos électriques lents ou rapides, une plaque d'immatriculation devrait être obligatoire. Cela signifie l'abandon d'un autre critère, à savoir le comportement routier du type de véhicule, qui peut à juste titre rapprocher certains vélos d'une moto ou d'une voiture très étroite.

Ces véhicules constituent une alternative peu encombrante et écologique à la circulation automobile purement urbaine. À notre connaissance, rien ne prouve qu'ils enfreignent plus souvent le code de la route et doivent donc être sanctionnés plus facilement, comme le suggère l'auteur de la motion. L'argument selon lequel les véhicules sont souvent mal garés perdra de sa pertinence, car les places de stationnement spéciales ne sont autorisées que depuis juillet de cette année. Avec le renforcement des exigences en matière de sécurité concernant l'éclairage diurne et le port du casque, la sécurité routière est également garantie du point de vue du Conseil fédéral et peut être encore améliorée pour les vélos cargo si les enfants portent un casque de vélo.

Contact

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

Traitement **9 décembre 2025**

25.4409 / 25.4147 Mo. CTT-E / Herzog. Garantir le niveau des prestations de CFF Cargo, y compris le maintien d'un réseau central dans le transport combiné de marchandises

Introduction

La motion Herzog 25.4268 et la motion de commission 25.4409 sont deux interventions parlementaires largement similaires qui visent à mettre un terme aux suppressions d'emplois chez CFF Cargo. Elles ont pour but d'empêcher que les mesures d'encouragement prévues dans la nouvelle loi sur le transport de marchandises (LTMa) ne soient contournées avant même leur entrée en vigueur. Concrètement, le Conseil fédéral doit édicter des directives contraignantes à l'égard de CFF Cargo afin de garantir l'offre et la structure du réseau dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises jusqu'à la fin de la première période de prestations en 2029 et de planifier stratégiquement le développement à long terme du transport combiné (TC).

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande au Conseil des États d'accepter les motions.

Argumentation

Avec la nouvelle loi sur le transport de marchandises (LTMa), le Parlement a adopté au printemps 2025 un ensemble complet de mesures visant à renforcer le transport ferroviaire de marchandises en tant que pilier de l'approvisionnement national. Celui-ci prévoit notamment de soutenir financièrement pendant huit ans le trafic par wagons isolés (TWI) exploité par CFF Cargo et essentiel au bon fonctionnement du système. Avant même que ces mesures n'aient pu produire leurs effets, CFF Cargo a décidé de son propre chef et malgré la perspective de subventions, de procéder à une réduction importante de son offre et de ses prestations. Le transport par wagons isolés et le transport combiné sont tous deux concernés. En outre, CFF Cargo a augmenté ses prix, parfois de plusieurs dizaines de pour cent.

Le transport ferroviaire de marchandises revêt une grande importance économique et écologique pour la Suisse. Il désengorge les routes, réduit les émissions de CO_2, diminue la consommation d'énergie par tonne transportée et diminue les nuisances sonores et la pollution. La réduction actuelle des prestations et de l'offre de CFF Cargo entraîne un transfert irréversible d'un volume important de trafic du rail, moyen de transport respectueux de

l'environnement, vers la route. Cette évolution va clairement à l'encontre des objectifs de la LTT et des objectifs environnementaux de la Confédération.

Les mesures proposées dans les motions remédient à cette situation en prévoyant des lignes directrices contraignantes pour les CFF et en garantissant que les mesures d'encouragement décidées dans le cadre de la LTR conduisent effectivement à un renforcement – et non à un affaiblissement – du trafic ferroviaire de marchandises.

Contact Pro Alps, Silvan Gnos, silvan.gnos@proalps.ch, T 041 552 81 02

Traitement **9 décembre 2025**

25.4019 Po. Wicki. Mise à disposition de moyens financiers pour le lancement de nouvelles offres innovantes dans le transport régional de voyageurs

Introduction

Dans le cadre de la procédure de commande pour les transports publics régionaux (train, bus), deux aspects doivent être examinés : d'une part les indemnités doivent également englober « les technologies et d'offres innovantes, orientées vers l'accroissement de l'efficacité ». D'autre part, des gains d'efficacité doivent être exigés pour toutes les lignes de transports publics.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter le postulat.

Argumentation

Jusqu'à présent, les innovations dans les transports publics sont cofinancées à juste titre par la Confédération en dehors de la procédure de commande du trafic régional. Si ces deux sources de financement étaient liées, les projets dans le domaine du trafic interurbain ou des bus urbains seraient exclus faute de droit à une indemnisation. Les indemnités ont pour fonction de permettre aux cantons de décider de manière autonome et de financer en conséquence la desserte des localités par les transports publics en tant que service public. Le potentiel d'innovation et d'amélioration de l'efficacité d'une liaison de transport public n'est en aucun cas le plus important là où la population est particulièrement dispersée et où la couverture des coûts d'une offre de transport public voulue par les responsables politiques est donc particulièrement faible. À l'avenir, les innovations et autres gains d'efficacité dans le domaine du transport ferroviaire et routier continueront de s'imposer en premier lieu sur les lignes rentables. L'espoir mentionné dans l'exposé des motifs, selon lequel un soutien supplémentaire de l'État à l'innovation serait accordé « sans augmentation des dépenses fédérales », n'est guère réaliste. Lors de la dernière session, le Conseil des États a décidé d'allouer des moyens supplémentaires.

Une certaine justification financière pour les offres « à la demande » et à l'interface entre les transports publics et le transport individuel est reconnaissable si cela apporte une valeur ajoutée pour la clientèle et l'économie régionale. Les bus à la demande, qui doivent être réservés plusieurs heures à l'avance, ne desservant aucun arrêt supplémentaire et circulant aussi rarement que le car postal, constituent une réduction des prestations. En revanche, une valeur ajoutée est créée lorsque les offres à la demande complètent les lignes de transports publics existantes au lieu de leur faire

concurrence. Comme le demande le postulat, il serait erroné de viser davantage d'objectifs de desserte. Les offres à la demande ont le plus grand potentiel dans le trafic de loisirs sans objectifs de desserte, c'est-à-dire dans des lieux sans population résidente permanente.

Contact

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

Traitement **9 décembre 2025**

25.4061 Po Gapany. Accélérer la pose de stations de recharge privées pour l'électro-mobilité

Introduction

Le postulat vise à lier le nombre de places de stationnement autorisées par le droit fédéral à l'équipement en station de recharge.

Recommandation

Tout comme le Conseil fédéral, l'Alliance-Environnement recommande de rejeter le postulat.

Argumentation

Le droit de la construction, y compris l'équipement des stations de recharge, relève de la compétence des cantons conformément à la Constitution. La possibilité d'autoriser des aires de stationnement dépend de l'emplacement d'un bien immobilier. Dans le cadre du modèle de prescriptions MoPEC, les cantons visent une certaine harmonisation en matière d'équipement des stations de recharge, mais pas en matière de création de places de stationnement (cantons avec et sans obligation de création de places de stationnement pour les bâtiments résidentiels). Une solution fédérale n'a pas été souhaitée lors de la révision du modèle MopEC. Les besoins sont très différents en ville de Zurich, avec ses horaires de transports publics très denses, et dans un canton des Préalpes. Les valeurs (fourchettes) fixées par la Confédération pour les places de stationnement supplémentaires pouvant être autorisées seraient uniformes dans toute la Suisse et l'emporteraient donc sur ces différences délibérément choisies (p. ex. cantons sans obligation de créer des places de stationnement pour les bâtiments résidentiels, communes ayant un objectif de réduction du trafic automobile).

Pour que l'électrification soit couronnée de succès, l'équipement en stations de recharge ne devrait pas dépendre de l'espace disponible ou du besoin en places de stationnement supplémentaires. Il est urgent d'agir en matière d'équipement des parkings souterrains des immeubles locatifs qui, faute d'espace disponible pour des places de stationnement supplémentaires, ne sont pas attractifs. Les coûts d'adaptation de l'infrastructure électrique de base, qui varient considérablement selon l'emplacement, pèsent beaucoup plus lourd que le coût d'une borne de recharge par place de stationnement. Un «coefficient plus favorable pour les places de parking munies d'une borne de recharge » uniforme à l'échelle du canton récompenserait donc principalement ceux qui ont peu de besoins (effets d'aubaine).

Les objectifs climatiques et la sécurité de l'approvisionnement énergétique rendent nécessaire l'électrification du parc automobile existant. Si une voiture individuelle est peu utilisée, il faut éviter d'encourager le passage des transports publics ou du vélo électrique à cette voiture. En effet, une voiture

électrique ne peut rivaliser avec ces moyens de transport en termes d'efficacité énergétique et d'empreinte carbone. Un «coefficient plus favorable pour les places de parking munies d'une borne de recharge» ne constitue donc pas une avancée en matière de politique climatique.

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

Traitement **18 décembre 2025**

24.326 Iv.ct. JU. Une politique fédérale "Zéro déforestation

Introduction

L'initiative déposée par un canton vise à doter la Suisse d'un cadre légal équivalent au règlement européen sur la déforestation (EUDR).

Recommandation

L'alliance-environnement recommande d'adopter l'initiative.

Argumentation

Il n'existe à ce jour en Suisse aucune réglementation nationale garantissant que les produits consommés ou commercialisés en Suisse ne contribuent pas à la déforestation ou à la conversion d'écosystèmes naturels à l'étranger. Chaque année, les importations suisses entraînent la disparition d'environ 4300 hectares de forêts tropicales, notamment via le soja, le café, le cacao, l'huile de palme, le bœuf et le bois. Il est de la responsabilité de la Suisse de veiller à ce que sa consommation et ses chaînes d'approvisionnement soient cohérentes avec ses engagements climatiques et de biodiversité.

L'analyse de l'Office fédéral de l'environnement (étude VOBU, 2025) confirme que la **mise en œuvre complète de l'EUDR est l'option la plus efficace et la plus rentable** pour la Suisse :

- Elle permettrait d'éviter plus de **1 000 hectares de déforestation par an**, soit 50 pourcent de plus que le statu quo ;
- Elle réduirait les émissions de gaz à effet de serre en cohérence avec les objectifs de neutralité carbone ;
- Elle offrirait des avantages économiques supérieurs aux coûts réglementaires (+34 à 53 %) ;
- Elle renforcerait la compétitivité et la réputation des entreprises suisses sur les marchés européens.

En revanche, une approche partielle ou volontaire ne permettrait pas d'atteindre ces bénéfices et mettrait la Suisse en décalage avec ses partenaires commerciaux et ses engagements internationaux.
Retarder cette décision reviendrait à accepter la poursuite de la destruction de plus de **1 000 hectares de forêts tropicales par an** liée à notre consommation – un coût environnemental et climatique que la Suisse ne peut plus se permettre.

Contact

WWF Suisse, Romain Deveze, romain.deveze@wwf.ch, T 044 297 23 26

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

25.059	OCF. «Oui à l'interdiction d'importer des produits en fourrure provenant d'animaux ayant subi de mauvais traitements (initiative fourrure)». Initiative populaire et contre-projet indirect (modification de la loi fédérale sur la protection des animaux)	Accepter
24.4471	Po. Broulis. Projets de mobilité. Réalisons un comparatif pour comprendre les retards	Rejeter
25.4380	Mo. Crevoisier Crelier. Inscrire dans la loi l'interdiction d'importer de la viande de volaille traitée chimiquement ("poulet au chlore")	Accepter
24.323	Iv.ct. SG. Halte aux nouvelles formes de bureaucratie dans l'agriculture et l'horticulture. Simplifier l'introduction de Digiflux	Rejeter
25.4074	Mo. Broulis. Soutien aux conducteurs de véhicules d'urgence (service du feu, service de santé, police ou douane), pour qu'une course officielle ou urgente ne soit pas punie plus sévèrement par des sanctions administratives qu'au péna	Rejeter

ALLIANCE ENVIRONNEMENT

Point de vue

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

Association transports et environnement ATE
ATE, Aarbergergasse 61, case postale 8676, 3001 Bern
T 031 328 58 58
www.vcs-ate.ch

BirdLife Schweiz
BirdLife Schweiz, 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

Pro Alps
Pro Alps, Hellgasse 23, 6460 Altdorf UR
T 041 870 97 81
www.proalps.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.