



Impressum

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

Table des matières

Date	N°	Affaires	Page
3 juin 2026	25.058	OCF. Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP. Perfectionnement. Révision partielle LRPL.	4
3 juin 2026	25.3956	Mo. CTT-N. Adaptation de l'ordonnance concernant la redevance sur le trafic des poids lourds	9
3 juin 2026	25.049	OCF. Infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo). Loi fédérale	10
3 juin 2026	26.3253	Mo. Stark. Espaces réservés aux eaux. Exploiter les marges de manoeuvre pour favoriser le dialogue, le progrès et la sécurité	12
18 juin 2026	25.451 et 25.305	Iv. pa. Stark. Saisie des données agricoles. Empêcher toute bureaucratie supplémentaire Iv. Ct. BE. Simplification de l'obligation de communiquer concernant les éléments fertilisants et les produits phytosanitaires (digiFLUX)	14
		Recommandations supplémentaires pour les points inscrits à l'ordre du jour	16

Traitement

3 juin 2026

25.058

OCF. Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP. Perfectionnement. Révision partielle LRPL.

Introduction

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est un instrument clé de la politique suisse des transports. Elle sert à mettre en œuvre le mandat constitutionnel de transfert du trafic de marchandises transalpin, à renforcer le principe du pollueur-payeur dans le trafic routier lourd et à cofinancer l'infrastructure ferroviaire. Deux tiers des recettes sont versés au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), un tiers aux cantons. Le Conseil fédéral constate que la RPLP n'atteint pas suffisamment ces trois objectifs et justifie ainsi la révision partielle de la loi sur la redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL).

Plus de deux décennies après son introduction, la RPLP perd de plus en plus de son efficacité. Aujourd'hui, plus de 90 % des camions paient le tarif le plus bas, les véhicules à propulsion électrique sont totalement exonérés de cette taxe, et la RPLP n'a pratiquement pas été adaptée au renchérissement jusqu'à présent. En raison de la baisse de la RPLP, le transport routier de marchandises devient dans les faits de plus en plus bon marché. Cela affaiblit l'effet incitatif de la RPLP, réduit le taux de couverture des coûts déjà insuffisant dans le trafic routier lourd et entraîne des pertes de recettes de plusieurs milliards pour la Confédération et les cantons.

La présente révision de la loi sur la redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL) vise à moderniser la RPLP. Le Conseil fédéral a proposé d'intégrer les camions électriques dans la redevance à partir de 2029, tout en leur accordant des rabais importants jusqu'en 2035 afin de ne pas freiner la décarbonisation. Parallèlement, le Conseil fédéral prévoit d'alourdir la charge fiscale pesant sur les camions diesel plus anciens (Euro 6), tandis que les nouveaux camions diesel (Euro 7) bénéficieront également de rabais après leur introduction. Le Conseil des États examine le projet en tant que deuxième conseil.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande prioritairement au Conseil des États :

- À l'**art. 8b, al 2**, définir les modalités d'intégration des véhicules électriques dans le cadre du transfert du trafic marchandises, de la protection du climat et du financement des chemins de fer : la version du Conseil fédéral est préférable à celle de la majorité de la commission, préférable à celle de la minorité de la commission (conformément au Conseil national).

Autres recommandations importantes :

- À l'**art. 4, al 2 et 8a, al 1bis**, préciser explicitement les conditions d'une compensation fiable du renchérissement et adopter la minorité Herzo.
- À l'**art. 8, al 2**, s'opposer au délai de blocage rigide imposé au Conseil fédéral en matière d'ajustements tarifaires et rejeter la proposition de majorité, c'est-à-dire soutenir la minorité Herzog et le Conseil fédéral.
- À l'**art. 8a, al. 1**, renoncer aux limites tarifaires maximales et minimales prévues à et soutenir la version du Conseil fédéral et du Conseil national.

À l'**art. 8b, al. 4**, laisser au Conseil fédéral la marge de manœuvre nécessaire en matière de rabais accordé aux véhicules diesel nuisibles au climat, afin d'éviter les incitations inopportunes, et soutenir la version du Conseil fédéral et du Conseil national.

Argumentation

L'article 84 de la Constitution fédérale exige expressément que le transport transalpin de marchandises s'effectue par rail. La réalité évolue toutefois dans la direction opposée : depuis 2021, le nombre de trajets de camions à travers les Alpes est à nouveau en hausse et a atteint en 2024 son niveau le plus élevé depuis 2016, avec 960 000 trajets. Le rail perd également des parts de marché dans le transport de marchandises à l'échelle nationale et atteindra en 2024 son niveau le plus bas depuis quinze ans (OFS). Cette tendance est encore renforcée par la suppression d'offres de transport telles que le transport combiné non accompagné (TCNA) et la suppression de la chaussée roulante (RoLa). Une crise structurelle se profile dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises : qu'il s'agisse du trafic intérieur, des exportations, des importations ou du transit. De plus en plus, le trafic est transféré du rail, mode de transport économe en énergie et respectueux de l'environnement, vers la route.

La RPLP doit mieux remplir son rôle d'instrument d'incitation. La révision proposée permettra de renforcer le transfert modal et le principe du pollueur-payeur dans le transport de marchandises, tout en garantissant le financement du rail. À l'heure actuelle, ces objectifs ne sont pas suffisamment atteints : le transport routier de marchandises continue de croître et engendre des coûts élevés en matière d'environnement, de santé et d'embouteillages. Selon le Conseil fédéral, environ 3,2 milliards de francs de coûts externes resteraient non couverts en 2022 malgré la RPLP ; le taux de couverture des coûts a récemment chuté à un peu moins de 40 percent. Parallèlement, le FIF est soumis à une forte pression en raison de la hausse des coûts des projets, de la phase 27 du programme d'investissement (-100 millions par an) et de la baisse des recettes de la RPLP.

Améliorations visant à atteindre les objectifs de la révision de la RPLP

Adaptation fiable de la RPLP au renchérissement (art. 4, al. 2 et 8a, al. 1bis) : Une adaptation fiable de la RPLP au renchérissement est essentielle pour préserver son efficacité et garantir la sécurité de planification des entreprises. Depuis l'introduction de la RPLP en 2001, les tarifs n'ont été adaptés au renchérissement que deux fois, pour un total d'environ 6 percent. Au cours de la même période, l'inflation cumulée s'est élevée à environ 15 percent (OFS). Les montants de la RPLP ont donc nettement baissé en termes réels et le transport routier de marchandises a ainsi vu ses coûts diminuer en conséquence.

Selon le Conseil fédéral, la perte de recettes de la RPLP due à l'ajustement incomplet au renchérissement s'élèverait à environ 250 millions de francs en 2024, avec une tendance à la hausse. Poursuivre sur cette voie serait inopportun compte tenu du sous-financement imminent du FIF.

C'est là qu'intervient la minorité Herzog : elle entend empêcher que la RPLP continue à perdre automatiquement de son efficacité, sape le principe du pollueur-payeur et continue d'éroder les recettes destinées au FIF et aux cantons.

Oui à la sécurité de planification, mais pas à un délai de blocage de 7 ans (art. 8, al. 2) : L'Alliance-Environnement recommande au Conseil des États de rejeter la proposition de la majorité de la commission et de se rallier à la position du Conseil fédéral et de la minorité Herzog. Un délai fixe de sept ans pour les adaptations tarifaires agit de fait comme un délai de blocage et prive la RPLP de la flexibilité nécessaire.

La sécurité de planification est importante, mais elle peut être obtenue plus efficacement par des principes transparents, des critères clairs et des consultations précoces que par un délai légal rigide. La RPLP doit pouvoir réagir à des évolutions imprévisibles – telles que les changements du marché et des technologies, les fortes variations des prix de l'énergie et des carburants ou les nouvelles conditions-cadres du transport international de marchandises. Un délai de sept ans empêcherait d'apporter des corrections en temps utile et affaiblirait l'instrument que constitue la RPLP.

De plus, la politique tarifaire concrète relève systématiquement de l'ordonnance. La loi doit fixer des lignes directrices, et non définir les modalités procédurales. Des délais rigides augmentent le risque de contournements et créent une insécurité juridique au lieu d'une planification fiable. Le contrôle parlementaire reste garanti même en l'absence de délai de blocage. Un blocage légal des adaptations en temps utile n'est donc ni nécessaire ni opportun.

Les camions des entreprises suisses sont généralement en circulation depuis moins de 7 ans. Un délai aussi long favoriserait donc les véhicules obsolètes provenant d'Europe centrale et orientale, qui nuisent excessivement à l'environnement.

En ce qui concerne l'**art. 8a, al. 1**, nous privilégions la proposition du Conseil fédéral. Conformément à la Constitution, le montant de la RPLP doit être fixé en fonction des coûts externes. Les coûts liés aux effets sur le climat, par exemple, sont volatils, et le plafond proposé par la majorité va à l'encontre de ce principe.

Intégration des camions électriques conforme aux objectifs (art. 8b, al. 2)

: la proposition de majorité de la Commission des transports du Conseil des États doit être soutenue afin de corriger la décision problématique du Conseil national. Du point de vue de l'Alliance-Environnement, le projet du Conseil fédéral reste la solution la plus conforme aux objectifs. La minorité Burkart (conforme à celle du Conseil national) doit être clairement rejetée.

L'Alliance-Environnement soutient l'intégration de principe des camions électriques dans la RPLP à partir de 2029, comme le propose le Conseil fédéral. Des rabais temporaires peuvent s'avérer utiles pour favoriser la montée en puissance des motorisations électriques sur le marché. Il faut toutefois que le montant et la durée de ces rabais restent limités et qu'ils s'alignent strictement sur l'objectif de la RPLP. Il convient de tenir compte du fait que la décarbonisation du transport routier de marchandises bénéficie déjà aujourd'hui de diverses aides financières, notamment par le biais de programmes visant à développer les infrastructures de recharge (pour les PME comme pour les grandes entreprises). Les entreprises de transport bénéficient déjà d'allègements financiers substantiels pour leur transition vers des motorisations alternatives.

La minorité Burkart (selon le Conseil national) prévoit en outre des rabais nettement trop élevés jusqu'en 2035. Cela rendrait le transport routier de marchandises inutilement moins cher, en particulier pour les poids lourds et les transports ayant tendance à privilégier la route. Ces rabais supplémentaires entraîneraient principalement des effets d'aubaine, et non des effets supplémentaires en matière de climat ou de transfert modal.

Les conséquences financières sont particulièrement graves : selon le Conseil fédéral, la minorité Burkart entraînerait une perte de recettes supplémentaire d'environ 700 millions de francs par rapport au projet du Conseil fédéral. Ces fonds manqueraient directement au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), déjà soumis à une forte pression. Les cantons seraient également confrontés à une perte de recettes de plusieurs centaines de millions de francs.

L'un des principaux avantages de la proposition de majorité par rapport à celle de la minorité réside dans le fait qu'elle définit une fourchette pour l'octroi des rabais. Cela garantit une prévisibilité dans les deux sens. Si l'électrification progresse plus rapidement que prévu actuellement, il sera manifestement plus facile pour les transporteurs d'acquérir des véhicules électriques. Le Conseil fédéral pourra gouverner de manière très modérée entre 2032 et 2035, ce qui contribue également à la sécurité des prévisions pour les finances du FIF. La sécurité des prévisions pour les entreprises de

transport routier est également améliorée avec la proposition de la majorité par rapport à celle du Conseil fédéral.

Du point de vue de l'Alliance-Environnement, la version du Conseil fédéral reste la meilleure solution – y compris par rapport à celle de la majorité de la CTT-E. Par rapport à la proposition du Conseil fédéral, cette dernière augmente considérablement le volume des rabais. Cela conduit à une réduction supplémentaire du coût du transport routier de marchandises, affaiblit le transfert vers le rail et sape le principe du pollueur-payeur.

Pas de rabais inutiles sans impact sur le climat (art. 8b, al. 4) : la tarification des camions fonctionnant aux énergies fossiles prévue dans le cadre de cette révision de la loi n'est pas convaincante du point de vue de la politique des transports et de la politique climatique. Certes, les véhicules diesel plus anciens (Euro 6) devraient être davantage taxés à partir de 2029. Dans le même temps, la commission du Conseil des États a décidé d'accorder des rabais importants pour les nouveaux camions diesel répondant à la norme Euro 7. Et ce, bien que les véhicules Euro 7 n'apportent aucune amélioration en matière d'impact climatique par rapport aux Euro 6 et ne présentent que des avantages marginaux pour certains polluants atmosphériques.

Il convient de rejeter la proposition de la majorité de la CTT-E concernant l'art. 8b, al. 4. En effet, la CTT-E va encore plus loin que le Conseil fédéral et le Conseil national en souhaitant fixer le rabais à 15 percent jusqu'en 2035. Elle prive ainsi le Conseil fédéral de toute marge de manœuvre ; la RPLP pour les véhicules diesel restera de facto inchangée pendant plus de dix ans.

De telles réductions créent de fausses incitations. Elles retardent le renchérissement nécessaire des motorisations fossiles, affaiblissent l'effet incitatif de la RPLP et compliquent l'amélioration du taux de couverture des coûts dans le trafic routier lourd. Parallèlement, elles contribuent à faire apparaître comme politiquement nécessaires des réductions importantes pour les camions électriques.

Contact

Pro Alps, Silvan Gnos, silvan.gnos@proalps.ch, T 079 938 97 14

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

Traitement

3 juin 2026

25.3956

**Mo. CTT-N. Adaptation de l'ordonnance
concernant la redevance sur le trafic des poids
lourds****Introduction**

Au cours de l'été 2025, le Conseil fédéral a commandé la révision partielle de la loi sur la redevance sur le trafic des poids lourds (RPLP). Dans le cadre de cette révision, la CTT-N a demandé une adaptation de l'ordonnance sur le trafic des poids lourds (ORPL). La motion [25.3956](#) de la commission charge le Conseil fédéral d'adapter les taux de la RPLP à partir de 2027 de manière à atteindre le plafond autorisé par l'accord sur les transports terrestres (ATT) conclu avec l'UE, tant dans sa version actuelle que dans sa future version. Cette mesure vise à renforcer le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), le transfert demandé par la Constitution du trafic de marchandises de transit de la route vers le rail et le principe du pollueur-payeur dans le transport de marchandises..

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande au Conseil national d'accepter la motion.

Argumentation

Le trafic lourd ne couvre pas suffisamment ses coûts externes ; chaque année, plus de 3 milliards de francs de coûts liés à l'environnement, à la santé et aux accidents restent non couverts. L'ajustement des taux de la RPLP proposé, à savoir 0,1 centime par tonne-kilomètre transportée, reste certes modeste, mais il renforce la vérité des coûts, contribue à l'internalisation des effets externes et améliore ainsi la protection de l'environnement et de la santé. Dans le même temps, une augmentation modérée de la RPLP réduit les distorsions de concurrence entre la route et le rail et soutient le transfert écologique du trafic marchandises, conformément au mandat constitutionnel (art. 84 Cst.).

Selon le Conseil fédéral, cette motion se traduirait par des recettes supplémentaires annuelles de 68 millions de francs pour le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et de 34 millions de francs pour les cantons. Cela permettra de compenser une partie de la baisse des versements au FIF, décidée par le Parlement à partir de 2028 dans le cadre du programme d'allègement budgétaire 27 et demandée en plus par le Conseil fédéral pour le budget 2027 afin de respecter le frein à l'endettement. À partir de 2028, et de manière accrue à partir de 2031, le FIF sera confronté à des difficultés financières en raison de l'augmentation des coûts liés aux projets d'extension déjà approuvés par le Parlement.

Contact

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

Traitement

3 juin 2026

25.049

OCF. Infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo). Loi fédérale**Introduction**

La loi définit le cadre permettant de collecter, de recombinaison et d'interroger les données relatives au trafic, ainsi que de développer des applications qui les utilisent. La fusion des données crée une valeur ajoutée qui améliore le système de transport. Cela permet de réduire les temps et les distances de trajet, et donc la consommation de ressources, d'augmenter le confort et de mieux exploiter les infrastructures existantes.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de se rallier à la position du Conseil fédéral et de la minorité et d'entrer en matière sur cet objet.

Argumentation

Les partisans d'un rejet invoquent des raisons financières et de politique publique. Le recoupement des données de circulation ne constitue pratiquement jamais un modèle économique. Les acteurs privés doivent donc pouvoir mettre leurs données à disposition dans la base de données et les consulter afin de développer les applications nécessaires à leur utilisation. Ces acteurs privés paient pour l'utilisation de la plateforme de données.

La loi sert directement les objectifs de politique des transports que le Parlement et le Conseil fédéral poursuivent depuis longtemps. Elle vise notamment à améliorer l'utilisation des infrastructures existantes, ce qui constitue une mesure particulièrement économique et rapide à mettre en œuvre pour augmenter les capacités (par exemple grâce à la conduite automatisée avec un espacement entre les véhicules permettant d'augmenter la capacité). L'accessibilité des zones rurales s'améliore lorsque, grâce à des données standardisées, les bus à la demande peuvent atteindre une clientèle supplémentaire. Une standardisation des données est également nécessaire en ce qui concerne l'infrastructure des stations de recharge électrique. Des données de transport standardisées et mieux reliées entre elles permettent d'exploiter de manière rentable les potentiels souhaités sur le plan politique.

La nouvelle loi n'a aucune incidence sur la situation financière de la Confédération. Le financement est entièrement assuré par des ressources affectées par la Constitution provenant des fonds des transports FIF et FORTA. En conséquence, ce financement est conforme au principe du pollueur-payeur et n'a aucune incidence sur le budget fédéral ni sur le frein à l'endettement.

Pour FORTA et FIF, les coûts s'élèvent à 2 pour mille de leurs dépenses. Une meilleure utilisation de la numérisation permettra d'obtenir de meilleurs

résultats à l'échelle nationale qu'avec de petits projets d'extension de quelques mètres de long sur des tronçons isolés du réseau, qui seraient réalisables pour ce coût.

Contact

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

Traitement

3 juin 2026

26.3253

Mo. Stark. Espaces réservés aux eaux. Exploiter les marges de manoeuvre pour favoriser le dialogue, le progrès et la sécurité

Introduction

La motion demande une modification de la loi sur la protection des eaux (LEaux) afin d'autoriser une exploitation agricole plus intensive au sein des espaces réservés aux eaux. Elle justifie cette demande en affirmant que les espaces réservés aux eaux actuels sont souvent définis sur une superficie plus grande que ce qui est nécessaire pour la protection des eaux. Cela limiterait de manière excessive l'exploitation agricole intensive. La motion ne vise pas seulement les grands cours d'eau, mais tous ceux qui dépassent les exigences fixées par les prestations écologiques requises.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter la motion.

Argumentation

Les dispositions relatives aux espaces réservés aux eaux ont déjà fait l'objet de divers assouplissements ([15.3001](#)). Une modification encore plus poussée de la LEaux remettrait en cause le compromis politique qui a conduit au retrait de l'initiative populaire « Eaux vivantes ». Pour les cours d'eau de petite et moyenne taille, les espaces réservés aux eaux sont définis depuis des années par les cantons, avec des obligations pour les propriétaires. Modifier la loi à présent serait injuste envers ceux qui ont déjà bien avancé dans cette définition ou qui l'ont achevée. La charge de travail pour les cantons et les communes serait encore plus importante si la loi venait à être modifiée.

Les espaces réservés aux cours d'eau prévus à l'art. 41a de l'OEaux sont le fruit d'un processus approfondi et constituent un compromis qui tient largement compte des utilisations. Contrairement à ce qu'affirme l'auteur de la motion, les espaces réservés aux cours d'eau en vigueur représentent le minimum nécessaire à la protection des cours d'eau ([Altermatt, 2020](#)). La motion va à l'encontre de l'objectif visant à restaurer les fonctions naturelles de nos cours d'eau. Des mesures effectuées dans les cours d'eau montrent que la pollution par des nutriments tels que les nitrates et les produits phytosanitaires reste élevée ([NAWA Spez, 2023](#)). La définition et l'entretien d'espaces réservés aux cours d'eau suffisants permettent de lutter contre ce phénomène. Une réduction générale des distances d'exploitation serait donc contre-productive. Cela mettrait en péril la qualité de notre eau potable et serait contraire au principe de précaution.

Il est actuellement possible de pratiquer une exploitation extensive et adaptée au site dans les zones riveraines, qui tiennent compte des intérêts de

la société en matière de protection des eaux. Une exploitation plus intensive porte atteinte à un pilier essentiel de la protection des eaux et va à l'encontre de la restauration des fonctions naturelles. L'augmentation ciblée du budget de l'OPD de 20 millions de francs par an depuis 2011 tient compte du fait que les surfaces sont exploitées de manière plus extensive et que cela entraîne des pertes de rendement.

Contact

WWF Suisse, Tamara Diethelm, tamara.diethelm@wwf.ch, T 041 417 07 22

Traitement

18 juin 2026

25.451 et
25.305

Iv. pa. Stark. Saisie des données agricoles.
Empêcher toute bureaucratie supplémentaire
Iv. Ct. BE. Simplification de l'obligation de
communiquer concernant les éléments
fertilisants et les produits phytosanitaires
(digiFLUX)

Introduction

Le Parlement a décidé d'instaurer une obligation de déclaration pour la vente au détail de pesticides et d'engrais ainsi que pour l'épandage de pesticides. À cette fin, la Confédération met à disposition digiFLUX, un système d'information permettant la saisie numérique des données, par l'intermédiaire duquel les livraisons d'aliments concentrés et d'engrais peuvent être transmises à la Confédération (art. 165f LAgr). Les deux projets visent à affaiblir considérablement cette obligation de déclaration, voire à la supprimer.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de suivre la majorité de la CER-E et de rejeter l'initiative parlementaire Stark ainsi que l'initiative du canton de Berne.

Argumentation

En étroite collaboration avec les groupes d'utilisateurs, l'Office fédéral de l'agriculture (OFAG) a développé l'application web digiFLUX. Concrètement, cela signifie que toute personne commercialisant des produits phytosanitaires, des engrais et des aliments concentrés doit le déclarer. La nouveauté réside dans le fait que les commerçants doivent signaler leurs livraisons et que les milieux non agricoles, tels que les CFF, les terrains de golf ou les communes, doivent également déclarer leur utilisation de pesticides. Les agriculteurs qui remplissent les exigences des prestations écologiques requises (PER) sont déjà soumis à cette obligation. Cela n'entraîne aucune charge supplémentaire pour eux, bien au contraire. Actuellement, ils doivent par exemple déjà documenter la livraison d'aliments concentrés pour le Bilan Suisse. Désormais, ces données seront saisies sous forme numérique, ce qui devrait simplifier le travail des agriculteurs.

Le Conseil fédéral et l'administration ont déjà largement tenu compte des préoccupations de l'agriculture et des branches concernées lors de la mise en œuvre de l'initiative parlementaire [19.475](#). Le paquet d'ordonnances agricoles 2026 propose de nombreuses simplifications et mesures facultatives en matière d'obligation de déclaration. Nous rappelons l'objectif

convenu d'un commun accord, à savoir réduire les risques liés aux pesticides et limiter les pertes de nutriments.

Nous prions donc le Conseil des États de bien vouloir rejeter ces deux interventions. C'est la seule façon de mettre en œuvre l'initiative parlementaire [19.475](#) de manière crédible.

Contact

Marcel Liner, marcel.liner@pronatura.ch T 061 317 92 40

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

25.4462	Mo. Hegglin Peter. Assurer une valorisation durable des résidus biogènes issus de la chaîne de valeur agricole	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
26.3175	Mo. Graf Maya. Renforcer la vente directe et les circuits courts dans la PA30 plus	Accepter
26.3245	Po. Graf Maya. Exploiter les surfaces herbagères suisses dans le respect des ressources	Accepter
25.482	Iv. pa. CEATE-N. Imputer les pertes des achats d'électricité aux tarifs d'approvisionnement de base	Accepter
26.3356	Po. Moser. Instauration d'une clause post-contractuelle pour les PFAS	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

Association transports et environnement ATE

ATE, Aarberggasse 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.