ALLIANCE
ENVIRONNEMENT

Point de vue

Session d'automne 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: Samira Amos, Anne Briol Jung

Table des matières

Date	N°	Affaires	Page
22 septembre 2025	25.022	OCF. Pour une politique énergétique et climatique équitable : investir pour la prospérité, le travail et l'environnement (initiative pour un fonds climat). Initiative populaire	4
22 septembre 2025	25.3543	Mo. Burkart. Aménager le tronçon Anvers-Bâle pour créer une deuxième ligne d'accès à la NLFA côté nord et éviter le report sur la route du transport combiné de marchandises	5
25 septembre 2025	25.3715	Mo. Friedli Esther. Autoriser le tir de loups dans les districts francs	6
25 septembre 2025	25.3549	Mo. Broulis. Loup problématique appartenant à une meute. Il doit être possible d'agir !	7
25 septembre 2025	25.3744	Mo. Chiesa. Taxe sur le trafic routier traversant la Suisse (art. 82 al. 3 en relation avec l'art. 84 al. 1 Cst.)	8
11 et 25 septembre 2025	25.3868, 25.3865, 25.3746 et 25.3866	Mo. Crevoisier Crelier. Restreindre l'autorisation des PFAS aux usages essentiels Mo. Moser. Réduire progressivement les PFAS. Définir des trajectoires de réduction et des mesures sectorielles Mo. Graf Maya. Taxe à la source sur toutes les PFAS Mo. Michel. Instauration d'une déclaration obligatoire pour les PFAS	9
25 septembre 2025	25.3710	Po. Zopfi. Optimiser le fonds d'infrastructure ferroviaire. Faire plus avec moins	11
25 septembre 2025	25.3548	Po. Würth. Gestion du trafic routier. Exploiter les nouvelles possibilités technologiques	13
25 septembre 2025	22.451 et 25.3951	Iv. pa. Pfister Gerhard. Nouvelle loi sur le CO2, concise et efficace Po. CEATE-E. Bases pour une nouvelle loi sur le CO2, concise et efficace	14
		Recommandations supplémentaires pour les points inscrits à l'ordre du jour	15

Traitement **22 septembre 2025**

25.022

OCF. Pour une politique énergétique et climatique équitable : investir pour la prospérité, le travail et l'environnement (initiative pour un fonds climat). Initiative populaire

Introduction

L'initiative populaire « Pour une politique énergétique et climatique équitable : investir pour la prospérité, le travail et l'environnement (initiative pour un fonds climat) » vise à créer un fonds de la Confédération pour renforcer la protection du climat et la production d'énergie indigène.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de suivre la minorité et d'accepter l'initiative populaire.

Argumentation

L'initiative populaire crée la base constitutionnelle pour stimuler les investissements nécessaires afin que nous puissions apporter notre contribution à la lutte contre la crise climatique et renforcer la biodiversité.

La tarification de tous les gaz à effet de serre à hauteur des coûts des dommages climatiques, les interdictions ainsi que les obligations ciblées n'ont jusqu'à présent pas été en mesure de réunir une majorité dans la politique climatique suisse. On a certes misé verbalement sur l'encouragement, mais les moyens sont restés trop faibles, n'ont parfois même pas été accordés ou doivent être supprimés avant même le début de l'encouragement (par exemple pour la partie fédérale du Programme Bâtiments, pour les stations de recharge, les trains internationaux de nuit et de jour ou les bus électriques). Il n'est donc pas étonnant que l'écart entre les émissions réelles et les émissions cibles décidées par la population à plus de 60 pour cent se creuse chaque année - et qu'il ait à nouveau atteint un niveau record en 2023. Les lois qui viennent d'entrer en vigueur sont déjà peu ambitieuse, la mise en œuvre via les ordonnances est en outre lacunaire et manque d'ambition.

C'est là qu'intervient l'initiative pour un fonds climat : Elle vise à réunir les moyens financiers nécessaires pour remettre la décarbonisation de la Suisse sur la bonne voie et donc sur les rails. Actuellement, les émissions de gaz à effet de serre de la Suisse entraînent des coûts de dommages climatiques d'environ 40 milliards de francs par an. Avec 0,5 à 1 pour cent du PIB (4 à 8 milliards de francs par an), ces émissions doivent être rapidement réduites à zéro, ce qui est également judicieux d'un point de vue économique.

L'ouvrage sur l'initiative « Urgence énergie et climat. Investir pour une transition rapide et juste » (R. Nordmann/Zytglogge) montre en détail comment les fonds climatiques peuvent être utilisés de manière ciblée.

Contact

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

Traitement **22 septembre 2025**

25.3543 Mo. Burkart. Aménager le tronçon Anvers-Bâle pour créer une deuxième ligne d'accès à la NLFA côté nord et éviter le report sur la route du transport combiné de marchandises

Introduction

L'extension de la ligne d'accès NLFA Anvers-Bâle sur la rive gauche du Rhin revêt une importance stratégique pour la politique de transfert modal et pour une politique suisse du transport de marchandises respectueuse de l'environnement et efficace sur le plan énergétique. La ligne ferroviaire sur la rive droite du Rhin est surchargée et sujette à des perturbations, tandis que le corridor sur la rive gauche offre une ligne de contournement et complémentaire dont le besoin se fait urgemment sentir. Une partie de la motion Burkart 25.3543 – qui demande que le tunnel des Vosges, goulet d'étranglement de la ligne d'accès sur la rive gauche du Rhin, soit rapidement aménagé avec la participation de la Suisse – est importante et a déjà été confirmée à plusieurs reprises par le Parlement. La deuxième partie, selon laquelle l'extension des infrastructures doit être financée en priorité par les fonds libérés par la suppression de la chaussée roulante (Rola), passe toutefois à côté de l'objectif et de la finalité de ces fonds.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter la motion.

Argumentation

L'extension de la ligne d'accès NLFA Anvers-Bâle sur la rive gauche du Rhin, et le goulet d'étranglement que constitue le tunnel des Vosges, revêtent sans aucun doute une importance stratégique pour la politique de transfert modal. Cela nécessite toutefois en premier lieu une coordination diplomatique étroite avec la France sur les objectifs, le calendrier des travaux et les normes. Les moyens financiers ne manquent pas : le Parlement et le Conseil fédéral ont déjà décidé, avec la motion 24.3389, de garantir une participation suisse afin d'encourager un développement rapide du tunnel des Vosges. Cela doit se faire en temps voulu par le biais du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) prévu à cet effet, et non par un détournement des fonds destinés à la chaussée roulante.

La fin anticipée de la Rola libère plus de 50 millions de francs qui doivent être utilisés pour des mesures de compensation opérationnelles immédiatement efficaces dans le transport ferroviaire transalpin de marchandises, comme le demande la motion 25.3949 de la CTT-N, adoptée à une large majorité. C'est le seul moyen d'éviter que des dizaines de milliers de camions ne reviennent sur les routes suisses après la fin de la Rola en décembre 2025, avec des conséquences graves pour le climat, la qualité de l'air et la pollution sonore dans la région alpine.

Contact

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

Traitement **25 septembre 2025**

25.3715 Mo. Friedli Esther. Autoriser le tir de loups dans les districts francs

Introduction

La motion demande que la loi sur la chasse soit modifiée afin que les loups puissent également être abattus dans les districts francs fédéraux et que les meutes de loups puissent y être régulées.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter la motion.

Argumentation

En 2022, la loi sur la chasse a été modifiée afin de permettre une régulation proactive des loups en cas de risque de dommages ou de danger pour les humains. Le 1er février 2025, l'ordonnance révisée sur la chasse est également entrée en vigueur, permettant notamment le tir de meutes entières. Les attaques de loups sur les animaux de rente sont en net recul depuis trois ans. Malgré cela, la motion demande une nouvelle modification de la loi sur la chasse. Il serait pourtant important de tirer les enseignements de la base légale qui vient d'être révisée avant de discuter de la nécessité d'éventuelles modifications supplémentaires.

Les districts francs fédéraux couvrent environ 3,6 % du territoire suisse. Sur plus de 90 % des Alpes, les loups peuvent être abattus si nécessaire et les meutes régulées. C'est précisément dans les districts francs, où les populations souvent importantes de gibier ongulé endommagent la forêt par leur broutage, que le rôle écologique du loup est très apprécié. Il contribue à la régulation et à une meilleure répartition spatiale des cerfs et autres bêtes sauvages. Ces zones servent également de zones prioritaires pour la faune, à l'abri de toute perturbation. Si des tirs de loups avaient lieu chaque année, il faudrait s'attendre à des perturbations considérables dans ces zones, ce qui serait clairement contraire aux objectifs de protection de ces dernières.

Dans le cadre de la régulation proactive des loups, environ 100 loups ont été abattus l'hiver dernier sur une population initiale de 300 animaux à l'automne, soit un loup suisse sur trois. On peut parler d'un « taux de réussite » très élevé de la régulation. Les districts francs n'ont manifestement pas eu d'incidence sur cette régulation, bien qu'au moins 12 des 36 meutes de loups (soit un tiers) aient eu leur territoire majoritairement ou partiellement dans des districts francs fédéraux.

Contact

Pro Natura, Sara Wehrli, responsable Grands prédateurs et politique de la chasse, sara.wehrli@pronatura.ch, T 061 317 92 08

Traitement **25 septembre 2025**

25.3549 Mo. Broulis. Loup problématique appartenant à une meute. Il doit être possible d'agir !

Introduction

La motion demande que la loi sur la chasse (LChP) soit modifiée afin que les loups appartenant à une meute puissent être abattus même pendant la période de reproduction.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter la motion.

Argumentation

En 2022, la loi sur la chasse a été modifiée afin de permettre une régulation proactive des loups en cas de risque de dommages ou de danger pour les personnes. Les attaques de loups sur les animaux de rente sont en net recul depuis trois ans. La motion demande néanmoins une nouvelle modification de la loi sur la chasse. Il serait pourtant important de tirer les enseignements de la base légale qui vient d'être révisée.

Les loups appartenant à une meute qui représentent un danger immédiat pour les humains peuvent déjà être abattus immédiatement par les cantons, sans l'accord préalable de la Confédération. La plupart des attaques de loups sur des animaux de rente ont lieu dans les régions d'estivage, c'est-à-dire en dehors de la période de reproduction du loup. Afin de pouvoir réagir rapidement à ces événements, il est possible de procéder à une régulation réactive. Les attaques dans la zone agricole sont principalement le fait de loups solitaires errants tout au long de l'année. Ceux-ci peuvent également être abattus pendant la période de reproduction s'ils causent des dommages importants.

En revanche, l'abattage de loups (une espèce protégée) appartenant à une meute pendant la période de reproduction, uniquement en raison des dommages causés au bétail, est disproportionné et relève de la protection des animaux si la mère allaitante ou le père nourricier sont (accidentellement) abattus. Même pour les espèces chassables et les mesures d'autodéfense contre celles-ci conformément à l'article 12, alinéa 3, LChP, le principe de la protection des parents s'applique. Si la motion était acceptée, le loup serait alors juridiquement moins bien loti qu'une espèce chassable. Cela irait très certainement à l'encontre de la volonté populaire. En outre, une telle intervention nécessiterait une mise en balance des intérêts : ce n'est que si la souffrance présumée des animaux de rente (malgré la protection des troupeaux) dépassait clairement celle des louveteaux risquant de mourir de faim que la décision serait prise au détriment de l'espèce protégée qu'est le loup.

Le tir d'un des parents pendant la période de reproduction peut également avoir des conséquences négatives : la disparition d'un animal nourricier peut contraindre l'autre parent à rechercher des proies faciles (animaux d'élevage) afin de satisfaire les besoins alimentaires des petits.

Contact

Pro Natura, Sara Wehrli, responsable Grands prédateurs et politique de la chasse, sara.wehrli@pronatura.ch, T 061 317 92 08

Traitement **25 septembre 2025**

25.3744 Mo. Chiesa. Taxe sur le trafic routier traversant la Suisse (art. 82 al. 3 en relation avec l'art. 84 al. 1 Cst.)

Introduction

La motion demande l'introduction d'une taxe sur le trafic routier pour les véhicules motorisés qui traversent la Suisse par la route depuis un État voisin vers un autre et qui ne bénéficient pas d'un droit international à un transit gratuit. La redevance concerne le trafic routier de transit de personnes. Son montant doit avoir un caractère incitatif et être fonction de la densité du trafic, de l'heure et du jour de la semaine. Les recettes provenant de la taxe sur le trafic routier seront versées au Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Recommandation

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

Argumentation

Le transport de personnes sur l'axe nord-sud, en particulier via le Gothard et le San Bernardino, a un impact considérable sur la population et l'environnement. Le Conseil fédéral confirme ce problème dans son rapport sur le postulat 22.4044, sans toutefois prendre de mesures supplémentaires. En mai 2025, le Conseil national a rejeté à une faible majorité l'introduction d'un péage variable comme instrument de régulation du trafic nord-sud. La motion 25.3744 propose désormais une taxe variable pour les trajets purement transitoires.

L'Alliance-Environnement soutient l'introduction d'une taxe sur le trafic routier à condition qu'elle soit compatible avec les engagements internationaux de la Suisse. L'accord sur les transports terrestres conclu avec l'UE protège notamment des éléments centraux de la politique suisse des transports, tels que la redevance sur le trafic des poids lourds, l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche et la limite de 40 tonnes pour les camions. Ces acquis doivent continuer à être garantis.

Indépendamment de l'évaluation juridique, l'Alliance-Environnement privilégie une utilisation ciblée des recettes en faveur de l'infrastructure ferroviaire et de la protection de l'environnement. Outre le soutien aux programmes d'agglomération dans les régions de transit concernées, prévu dans la motion, des fonds devraient également être alloués au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et à des mesures concrètes contre les nuisances causées par le trafic de transit. Une utilisation exclusive des recettes pour la poursuite de l'extension des routes nationales serait contraire aux préoccupations de la population concernée.

Contact Pro Alps, Django Betschart, django.betschart@proalps.ch, T 041 552 81 01

Traitement **11 et 25 septembre 2025**

25.3868, 25.3865, 25.3746 et 25.3866

Mo. Crevoisier Crelier. Restreindre l'autorisation des PFAS aux usages essentiels

Mo. Moser. Réduire progressivement les PFAS. Définir des trajectoires de réduction et des mesures sectorielles

Mo. Graf Maya. Taxe à la source sur toutes les PFAS

Mo. Michel. Instauration d'une déclaration obligatoire pour les PFAS

Introduction

Les motions déposées chargent le Conseil fédéral de réglementer les PFAS (substances alkylées perfluorées et polyfluorées). La motion Crevoisier Crelier demande que l'utilisation des PFAS soit limitée aux applications indispensables à la santé, à la sécurité ou au fonctionnement de la société. La motion Moser demande que des trajectoires de réduction spécifiques à chaque secteur soient définies, associées à des mesures d'encouragement visant à réduire l'utilisation des PFAS. La motion Graf demande qu'une taxe soit prélevée sur l'utilisation de tous les PFAS afin de couvrir les coûts sociaux liés à l'assainissement et à l'élimination des PFAS. La motion Michel demande une obligation de déclaration pour les PFAS, en tenant compte du cadre juridique international et de la viabilité économique.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande d'adopter ces quatre motions.

Argumentation

Les mesures proposées pour réduire les PFAS constituent des étapes importantes dans la réduction des risques environnementaux et sanitaires liés à ces substances chimiques dites « éternelles ». Ces mesures se complètent mutuellement et peuvent contribuer à aborder cette problématique de manière globale et économiquement viable.

25.3868 Mo. Crevoisier Crelier: Limiter l'utilisation à des fins essentielles est une mesure fondamentale pour réduire l'exposition de la population à ces produits chimiques. Actuellement, les êtres humains sont exposés de multiples façons aux produits chimiques éternels, car ceux-ci sont utilisés dans les produits quotidiens pour « améliorer » leur qualité. Il est urgent de

limiter leur utilisation aux domaines dans lesquels ces propriétés sont essentielles pour la société.

25.3865 Mo. Moser: Des trajectoires de réduction spécifiques à chaque secteur peuvent faciliter la transition vers des alternatives qui ne posent pas de problème ou l'abandon des PFAS. Avec un calendrier clair et des mesures de soutien complémentaires, même les domaines dans lesquels l'utilisation des PFAS est jusqu'à présent indispensable, comme la technologie médicale, peuvent être soutenus dans leur transition. Une interdiction des PFAS dans ces domaines par l'UE n'est pas prévue dans un avenir proche, c'est pourquoi les trajectoires de réduction sont la bonne solution dans ce cas.

25.3746 Mo. Graf Maya: Une taxe sur l'utilisation de tous les PFAS est une mesure importante pour amortir les coûts sociaux liés à l'assainissement et à la décontamination des PFAS. À l'étranger (notamment en Belgique, aux États-Unis et aux Pays-Bas), plusieurs cas de dommages-intérêts coûteux liés à l'utilisation des PFAS ont déjà été recensés. Le fonds proposé pourrait permettre de financer des assainissements viables.

25.3866 Mo. Michel: Une obligation de déclaration des PFAS garantit la transparence pour les consommateurs et incite les acteurs économiques à renoncer autant que possible aux PFAS dans la fabrication des produits et à privilégier les alternatives. Une telle obligation de déclaration nécessite des conditions-cadres claires afin de garantir la viabilité économique et la transparence effective pour les consommateurs. La motion constitue une étape importante pour que le Conseil fédéral puisse créer les bases d'une telle obligation de déclaration en accord avec, par exemple, les règles de l'OMC.

Contact WWF Suisse, Eva Goldmann, eva.goldmann@wwf.ch, T 044 297 23 04

Traitement **25 septembre 2025**

25.3710 Po. Zopfi. Optimiser le fonds d'infrastructure ferroviaire. Faire plus avec moins

Introduction

Un rapport doit examiner cinq possibilités permettant d'améliorer l'efficacité du fonds d'infrastructure ferroviaire existant pour l'entretien, la préservation et l'extension du réseau ferroviaire. Les cinq possibilités sont les suivantes : 1) réduire les coûts d'entretien et utiliser l'infrastructure de manière plus efficace grâce à la numérisation et à l'innovation ; 2) cofinancement cantonal pour les projets présentant un intérêt principalement régional ; 3) économies et gains d'efficacité grâce à la relativisation des normes ; 4) suppression des incitations inopportunes qui augmentent les coûts ; 5) financement de mesures de remplacement, par exemple l'extension du réseau de tramways plutôt que celle du réseau ferroviaire.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande d'accepter le postulat.

Argumentation

En 2013 et 2019, le programme de développement stratégique 2035 a décidé d'une extension du réseau ferroviaire basée sur le concept d'offre 2035. Cela permettra d'augmenter la capacité de 20 % par rapport à aujourd'hui dans toute la Suisse. Le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire a permis de financer tous les coûts indiqués à l'époque.

En novembre 2024, la Confédération a annoncé que, si les capacités supplémentaires restaient inchangées, il fallait s'attendre à des coûts supplémentaires pouvant atteindre 14 milliards de francs. Plus de la moitié de ces coûts supplémentaires sont dus à la modification des paramètres de planification, que les chemins de fer fixent eux-mêmes, indépendamment du processus politique. Des exigences supplémentaires – notamment en matière de trains et d'exploitation suffisamment ponctuelle et fiable – entraîneraient des dépenses supplémentaires de 8,5 milliards de francs, par exemple pour des voies supplémentaires, des adaptations de lignes et de nouvelles installations de garage. Les autres coûts supplémentaires, qui se chiffrent en milliards, sont également dus en partie aux normes techniques ferroviaires, qu'il s'agisse de nouvelles normes de sécurité dans les gares ou de projets qui ne peuvent être réalisés sous leur forme initiale (par exemple, pas de réduction du temps de trajet sur l'axe est-ouest grâce au FV Dosto, extension de la gare de Lausanne). La demande formulée dans la motion, qui consiste à remettre en question les normes et, le cas échéant, à ne pas les appliquer de manière généralisée, représente donc un potentiel d'économies de plusieurs milliards de francs.

Un cofinancement accru par les cantons permettrait de réaliser des économies supplémentaires. En ce qui concerne les routes, la Confédération

participe financièrement dans une moindre mesure lorsque celles-ci ont une fonction de desserte régionale (routes cantonales). En revanche, dans le domaine ferroviaire, aucun cofinancement réduit standard n'est actuellement prévu lorsque l'utilité est principalement régionale. Deux des trois projets d'extension ferroviaire les plus coûteux qui sont prêts à être décidés servent principalement au trafic urbain des trains de banlieue. L'extension du tram, du métro ou du bus serait également envisageable dans ce cas. Cependant, comme ces projets alternatifs de transports publics sur rail et sur route ne sont financés qu'à hauteur de 50 % par la Confédération, contrairement aux projets ferroviaires, il existe une incitation inopportune à développer des projets ferroviaires en cas de doute. Les cantons pourraient remédier à cette situation en renforçant leur cofinancement.

Contact

Association transports et environnement ATE, Luc Leumann,
luc.leumann@verkehrsclub.ch, T 079 705 06 58

Traitement **25 septembre 2025**

25.3548 Po. Würth. Gestion du trafic routier. Exploiter les nouvelles possibilités technologiques

Introduction

Le postulat demande un aperçu des possibilités technologiques qui pourraient être utilisées pour la gestion, la direction, le contrôle et l'information dans le domaine de la circulation routière et des adaptations réglementaires qui seraient nécessaires à cet effet.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande d'accepter le postulat.

Argumentation

De nombreuses communes ressentent le besoin de mieux réguler les flux de circulation et, en particulier lorsque le trafic est dense, d'informer plus efficacement et plus rapidement sur les mesures de gestion du trafic en vigueur. Nous partageons l'avis de l'auteur du postulat selon lequel la construction de nouvelles liaisons routières ne recueille souvent pas une majorité et qu'il est possible de mieux utiliser l'espace routier existant dans l'intérêt général et pour répondre aux besoins de mobilité.

Une utilisation accrue des possibilités technologiques existantes et de l'intelligence artificielle pour contrôler les flux de circulation peut, par exemple, réduire la charge du trafic pour la population et l'environnement, raccourcir les itinéraires ou diminuer la consommation de carburant grâce à des vitesses plus constantes. Cela permet également de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines et d'améliorer la fluidité du trafic.

Les informations actuelles fournies par les pouvoirs publics ne sont souvent pas mises à la disposition des usagers de la route à l'aide des outils technologiques courants, tels que les systèmes de navigation (par exemple, les fermetures de routes en cours ou les mesures visant à éviter le trafic de contournement et à réduire la pollution, telles que les limitations de vitesse temporaires lorsque les niveaux d'ozone dépassent les limites). Par conséquent, les mesures de régulation prévues par l'État ne sont souvent pas mises en œuvre.

Les données anonymisées pourraient fournir des informations sur la demande de transport et donc des enseignements utiles pour la planification des transports et de l'urbanisme. Elles pourraient par exemple permettre de répartir plus efficacement l'espace routier disponible entre les différents modes de transport ou d'adapter la signalisation et les infrastructures pour des raisons de sécurité.

Contact

Association transports et environnement ATE, Luc Leumann,
luc.leumann@verkehrsclub.ch, T 079 705 06 58

Traitement **25 septembre 2025**

22.451 et 25.3951 Iv. pa. Pfister Gerhard. Nouvelle loi sur le CO2, concise et efficace
Po. CEATE-E. Bases pour une nouvelle loi sur le CO2, concise et efficace

Introduction

L'initiative parlementaire vise à atteindre l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050 grâce à une tarification cohérente de tous les gaz à effet de serre émis en Suisse et à l'étranger pour les importations suisses. Le Conseil a recommandé son élaboration.

Le postulat de la commission souhaite dans un premier temps examiner cette approche de manière plus approfondie et évaluer les conséquences qu'une telle loi aurait sur la politique intérieure et extérieure, en particulier sur l'économie (compétitivité et charges administratives supplémentaires).

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de donner suite à l'initiative parlementaire Pfister (22.451) et de clarifier les questions en suspens conformément au postulat CEATE-E (25.3951) directement dans le cadre de l'élaboration de l'initiative parlementaire et de son rapport.

Si l'initiative parlementaire était rejetée, nous recommandons d'accepter le postulat.

Argumentation

L'Alliance-Environnement est convaincue que la Suisse a besoin d'une loi sur le CO2 plus efficace. L'initiative parlementaire semble appropriée pour mettre fin à la mosaïque actuelle en matière de tarification. Actuellement, les différents gaz à effet de serre et les différents secteurs sont traités de manière très différente. L'État traite donc de manière très inégale des comportements de production ou de consommation similaires en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Cela n'a guère de sens sur le plan économique, car cela crée des lacunes et oblige à augmenter inutilement la taxe.

Comme l'approche proposée correspond à l'économie environnementale classique, de nombreuses études ont déjà été réalisées en Suisse et à l'étranger sur son impact et sa mise en œuvre. Il est donc possible, même sans rapport de postulat, de commencer à élaborer une révision de la loi et de répondre aux questions en suspens dans le rapport.

Afin de promouvoir la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans toutes les applications de manière concise et efficace, il convient d'envisager, lorsque cela s'avère judicieux, d'autres instruments (obligations, interdictions, encouragements) afin de maintenir le niveau de la taxe aussi bas que nécessaire.

Contact

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

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

25.3739	Mo. Germann. Adhésion de la Suisse à l'initiative visant à réformer la Convention européenne des droits de l'homme	Rejecter
24.3540	Mo. Maillard Pierre-Yves. Pour une filière du verre recyclé en Suisse	Accepter
22.3953	Mo. Munz. Procédure d'autorisation accélérée pour les installations photovoltaïques posées sur des infrastructures	Accepter
25.3855	Mo. Mühlemann. Encourager des produits chimiques sûrs et durables	Accepter
25.006	**OCF. Motions et postulats des conseils législatifs 2024. Rapport**	
2020 M 19.4296	Recyclage des matériaux de construction. La Confédération doit se montrer exemplaire (Peter Schilliger [Christian Wasserfallen])	ne pas classer
2022 M 21.4333	Encourager la recherche et le développement de technologies d'émission négative (Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie Conseil national)	ne pas classer

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.