ALLIANCE
ENVIRONNEMENT

Point de vue

Session d'automne 2026
complément
Conseil national



La mobilité d'avenir ATE
BirdLife Schweiz/Suisse/Svizzera
Fondation Énergie
GREENPEACE
pro natura
WWF

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
15 septembre 2026	25.4686	Mo. Juillard. Stockage du CO2 et des déchets nucléaires. Assurer la pérennité et la neutralité de l'exploitation du laboratoire souterrain du Mont Terri	4
16 septembre 2026	25.058	OCF. Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations RPLP. Perfectionnement. Révision partielle LRPL	6

Traitement **15 septembre 2026**

25.4686

Mo. Juillard. Stockage du CO2 et des déchets nucléaires. Assurer la pérennité et la neutralité de l'exploitation du laboratoire souterrain du Mont Terri

Introduction

Le Conseil fédéral est chargé de prendre les dispositions nécessaires afin que l'exploitation du laboratoire souterrain du Mont Terri demeure assurée par la Confédération.

Le Conseil fédéral examinera notamment les possibilités suivantes :

- Assurer à swisstopo les moyens nécessaires pour assurer l'exploitation du laboratoire souterrain tel qu'il le fait aujourd'hui
- Attribuer la gestion du laboratoire à l'Institut fédéral pour la sureté nucléaire (IFSN), à l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) ou à l'Office fédéral de l'énergie (OFEN).

Recommandation

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

Argumentation

Les travaux menés par le laboratoire souterrain de Mont-Terri revêtent une importance double pour la Suisse :

Nucléaire : Dans son rapport scientifique détaillé intitulé «Rock solid? Le problème non résolu des déchets nucléaires » (2025), Greenpeace a mis en évidence qu'il subsistait encore d'importantes lacunes dans les connaissances concernant le dépôt en profondeur de déchets radioactifs prévu par la NAGRA. Il convient donc de ne pas prendre de décision précipitée quant au choix du site et de poursuivre les projets de recherche dans ce domaine. Le laboratoire souterrain de Mont-Terri offre des conditions idéales à cet effet, car l'argile à opaline qui s'y trouve est le même minéral que celui prévu pour le stockage à long terme des déchets dans le site de stockage en profondeur «Nord des Lägern» proposé.

CO2 : Afin d'éviter ce que l'on appelle les « émissions résiduelles inévitables » (provenant par exemple des usines d'incinération des déchets et des cimenteries), le Conseil fédéral prévoit le captage et le stockage souterrain du CO_2, notamment dans des gisements de gaz épuisés de la mer du Nord. De nombreuses études émettent toutefois des doutes quant à l'étanchéité à long terme des couches de couverture sus-jacentes. Un éventuel «Blow-Out»

(fuite) pourrait avoir des conséquences catastrophiques pour le fragile écosystème de la mer du Nord et aller à l'encontre de l'objectif de stockage à long terme des émissions de CO_2. De plus, cela nécessiterait un transport risqué et coûteux du CO_2 vers le nord de l'Allemagne, par wagons de marchandises ou par gazoducs. Il convient donc de privilégier un stockage chimique durable du CO_2 dans des couches rocheuses appropriées (minéralisation in situ) sur le territoire national. De tels travaux de recherche sont déjà menés au laboratoire de Mont-Terri. Y mettre fin aujourd'hui serait contre-productif et irresponsable.

Le laboratoire souterrain du Mont-Terri accueille par ailleurs divers travaux de recherche internationaux. Une suspension soudaine de ces travaux porterait un préjudice durable au pôle de recherche suisse.

Compte tenu de l'importance de ces recherches pour la politique énergétique et climatique suisse, il convient de saluer le transfert de la gestion du laboratoire à la coopérative nationale pour le stockage des déchets radioactifs (NAGRA), à l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) ou à l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) – le cas échéant, avec un financement partagé.

Un transfert à l'Institut fédéral de sécurité nucléaire (IFSN) n'a en revanche aucun sens, car celui-ci est chargé de la sécurité des centrales nucléaires et n'est chargé ni de la géologie ni de la recherche d'un site de stockage en profondeur.

Contact

Greenpeace Suisse, Nathan Solothurnmann,
nathan.solothurnmann@greenpeace.org, T 041 76 514 90 48

Traitement **16 septembre 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 central de la politique de transfert modal. Elle vise à transférer le trafic de marchandises transalpin vers le rail, à renforcer le principe du pollueur-payeur dans le transport de marchandises et à cofinancer l'infrastructure ferroviaire. Elle rapporte chaque année environ 1,8 milliard de francs ; les deux tiers de cette somme sont versés au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), et un tiers aux cantons. Aujourd'hui, cependant, la RPLP n'atteint plus ses objectifs de manière satisfaisante. Plus de 90 % des poids lourds paient le tarif le plus bas, les poids lourds électriques en sont totalement exonérés et le renchérissement n'a pratiquement pas été pris en compte. Le transport routier de marchandises devient ainsi de plus en plus bon marché en termes réels. Cela se fait au détriment de l'effet incitatif en faveur du rail, de la couverture des coûts et des recettes pour le FIF et les cantons.

La révision actuelle de la RPLP reste en deçà de ce qui est nécessaire. Le Parlement souhaite n'intégrer les camions électriques dans la RPLP qu'à partir de 2031 et continuer à accorder jusqu'en 2035 des rabais pouvant aller jusqu'à 100 %. Même si le Conseil fédéral s'aligne sur les rabais minimaux, cela coûtera à l'Office fédéral des transports (OFT) et aux cantons environ 800 millions de francs suisses d'ici 2035, par rapport à la version du message.

La norme Euro 7 ne constitue pas un progrès en matière de politique climatique : les nouveaux camions diesel émettent pratiquement autant de CO_2 que les véhicules Euro 6 actuels. Ils bénéficieront néanmoins de rabais importants sur la RPLP jusqu'en 2035. Ceux qui continuent de miser sur le diesel pourront acheter un véhicule Euro 7 à partir de 2029 et, malgré des émissions de CO_2 toujours aussi élevées, ne paieront pas plus de RPLP qu'aujourd'hui avec un camion Euro 6.

Il manque une indexation fiable sur l'inflation, ainsi que l'exploitation de la marge de manœuvre prévue par l'accord sur les transports terrestres (ATT).

Il est donc d'autant plus important que le Conseil national n'affaiblisse pas davantage la RPLP. Deux propositions de minorité entraveraient encore davantage la RPLP et doivent être rejetées.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande au Conseil national :

- Concernant **Art. 8, al. 2** s'opposer au délai d'attente problématique concernant les adaptations tarifaires, et suivre la majorité de la CTT-N ou s'en tenir à la version du CF/CN.

- Concernant **Art. 8b al. 4** de laisser au Conseil fédéral la marge de manœuvre nécessaire en matière de rabais accordé aux véhicules diesel nuisibles au climat, afin d'éviter toute incitation inopportune, et de suivre la majorité de la CTT-N ou de s'en tenir à la version du CF/CN.

Argumentation

Si le Parlement affaiblit encore davantage la RPLP, il accepte que davantage de marchandises soient transférées du rail vers la route. C'est une erreur en matière de politique des transports, un retour en arrière en matière de politique climatique et cela est incompatible avec le mandat constitutionnel de transfert modal. En effet, la tendance va déjà aujourd'hui dans la mauvaise direction : les trajets de camions à travers les Alpes sont à nouveau en hausse depuis 2021 et devraient dépasser à nouveau la barre du million en 2026. L'objectif légal de transfert, fixé à un maximum de 650 000 trajets de camions transalpins par an, sera ainsi largement manqué. Sur le territoire national également, le rail perd des parts de marché, et les offres de transport combiné et de transport de marchandises par train sont réduites en raison d'une concurrence faussée avec la route. Tant que la RPLP ne garantira pas une meilleure prise en compte des coûts réels et des conditions plus équitables entre la route et le rail, cette tendance continuera de s'accentuer.

À cela s'ajoute la dimension financière. La RPLP est un pilier essentiel du financement des chemins de fer : en 2025, elle a rapporté environ 800 millions de francs au FIF, ce qui en fait sa deuxième source de recettes après le budget général de la Confédération. Le BIF est déjà soumis à une forte pression en raison de la hausse des coûts des projets et du paquet d'allègements 2027. La baisse des recettes de la RPLP ne fait qu'aggraver cette situation. Si le Parlement adopte des rabais d'un niveau dangereusement élevé, il ne fera donc pas que renforcer le transfert du trafic vers la route. Il privera également les chemins de fer de moyens essentiels pour leur entretien et leur développement.

Oui à la sécurité de planification, mais pas de frein aux évolutions futures (Art. 8 al. 2): L'Alliance-Environnement recommande au Conseil national de rejeter la proposition de la minorité Imark concernant l'article 8, alinéa 2, et de s'en tenir à la proposition du Conseil fédéral et du Conseil national. Un délai de préavis de sept ans fixé par la loi pour **chaque** adaptation tarifaire constitue de fait un obstacle. Cela va à l'encontre de l'objectif de cette révision : la RPLP doit être adaptée aux enjeux futurs en remplaçant dans la loi les normes européennes rigides et en permettant de régler les différenciations futures par voie d'ordonnance. De telles différenciations sont de toute façon élaborées en collaboration avec la branche, ce qui garantit une sécurité de planification, et concernent avant tout des questions techniques. Si les véhicules électriques se généralisent fortement, de nouvelles catégories et de nouveaux critères seront nécessaires avant 2040 – par exemple l'efficacité énergétique ou les émissions de CO_2 sur l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule. Il est irréaliste de devoir définir dès aujourd'hui ce qui devra être mis en œuvre dans sept ans. Un délai légal de sept ans compromettrait la

conception de la révision, paralyserait gravement la politique suisse en matière de transport de marchandises et compliquerait inutilement les corrections ultérieures.

La sécurité de planification est importante. Les points essentiels pour les entreprises peuvent toutefois être réglés de manière plus ciblée par le biais de l'ordonnance, de la consultation du secteur lors de futures modifications et d'assurances claires de la part du Conseil fédéral. Ainsi, le Conseil fédéral a déjà indiqué que les futurs déclassements seraient annoncés au moins sept ans à l'avance. Selon les explications fournies au Conseil des États, il s'agit là de l'objectif central de la modification législative de l'art. 8, al. 2. La proposition de la minorité Imark ne concernerait toutefois pas seulement les déclassements ou la définition de nouvelles catégories de redevance, mais **tout** ajustement tarifaire. Ce point a été occulté lors du débat au Conseil des États. Une telle réglementation irait bien au-delà de la sécurité de planification actuelle et bloquerait la RPLP à pratiquement chaque étape de son évolution. Cela va également à l'encontre de l'accord sur les transports terrestres (ATT), qui laisse à la Suisse une marge de manœuvre pour les adaptations futures nécessaires de la RPLP.

Pas de rabais nuisibles au climat pour les véhicules diesel neufs

(Art. 8b, al. 4): La tarification des camions fonctionnant aux énergies fossiles prévue dans le cadre de cette révision législative n'est pas convaincante du point de vue de la politique des transports et du climat. Certes, les véhicules diesel (Euro 6) devraient être davantage taxés à partir de 2029. Les véhicules Euro 6 auront ainsi figuré pendant 15 ans au total dans la catégorie la moins chère. Dans le même temps, la commission du Conseil des États décide d'accorder des rabais importants pour les nouveaux camions diesel répondant à la norme Euro 7. Il en résulte que, jusqu'en 2035, les véhicules Euro 7 devront effectivement s'acquitter d'un montant de RPLP équivalent à celui payé en 2025 pour les véhicules Euro 6. Et ce, bien que les véhicules Euro 7 n'apportent aucune amélioration en matière d'impact climatique par rapport aux véhicules Euro 6 et ne présentent que des avantages marginaux pour certains polluants atmosphériques.

La minorité Imark (selon le Conseil des États) concernant l'art. 8b, al. 4, doit être rejetée. En effet, cette minorité va encore plus loin que le Conseil fédéral et le Conseil national et souhaite fixer la réduction à 15 % d'ici 2035. Elle prive ainsi le Conseil fédéral de sa marge de manœuvre ; la RPLP pour les véhicules diesel restera de fait inchangée pendant dix ans. C'est ainsi que des réductions importantes pour les camions électriques semblent politiquement nécessaires.

Contact

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

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

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.