

POINT DE VUE

Session de printemps '19
Conseil national



Table des matières

Rubrique	Thème	Page
Conseil national	18.065 Trafic d'agglomération. Crédits d'engagement à partir de 2019	3
	18.066 Routes nationales sur la période 2020-2023	4
	18.074 Environnement mondial 2019-2022. Crédit-cadre	5
	17.019 Loi sur les marchés publics. Révision totale	6
	18.401 Renouvellement du Fonds suisse pour le paysage	7
	15.3733 Suppression de la taxe d'incitation sur les COV	8
	19.3000 Encourager le passage des véhicules de transport public aux énergies propres	9
	Recommandations de vote relatives aux objets figurant à l'ordre du jour sur listes séparées	10
Impressum	ALLIANCE-ENVIRONNEMENT UMWELTALLIANZ Postgasse 15 case postale 817 3000 Bern 8 Téléphone 031 313 34 33 Fax 031 313 34 35 info@alliance-environnement.ch www.alliance-environnement.ch Rédaction: Rebecca Holzer, Anne Briol Jung	12

Conseil national

Objets du Conseil fédéral (conseil prioritaire)

**Trafic d'agglomération.
Crédits d'engagement à
partir de 2019 (18.065)**

Avec la loi sur le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), le Parlement a décidé de poursuivre pour une période illimitée les programmes d'agglomération transports et urbanisation pour tous les modes de transport et de mettre à disposition la part nécessaire des recettes de FORTA. Avec ce projet, les fonds seront dégagés pour des projets prêts à démarrer d'ici 2022 (3^{ème} génération). Le financement par la Confédération du contournement d'Oberburg à Berthoud, alors qu'il ne répond pas aux exigences de la loi FORTA, est particulièrement contesté.

Avec les programmes d'agglomération, la Confédération soutient financièrement des projets de transport qui sont exemplaires quant aux exigences légales en termes de système global de transports, de développement urbain vers l'intérieur, d'utilisation des ressources et de sécurité des transports.

Selon la législation en vigueur, la priorité doit être donnée aux projets présentant le meilleur rapport coûts-bénéfices (article 17d LUMin). La majorité de la CTT-N a ignoré cette disposition et a pris en compte le contournement d'Oberburg à Berthoud, même si ce projet présente, selon la Confédération, le pire rapport coûts-bénéfices de tous les projets de contournement soumis (score total 6, tous les autres contournements au moins 40). Le très mauvais rapport coûts-bénéfices du contournement d'Oberburg à Berthoud provient du fait que le canton de Berne a renoncé au contournement de la ville de Berthoud. En conséquence, peu de trafic est prévu sur le nouveau contournement. En fonction de sa population, l'agglomération de Berthoud recevrait déjà avec la proposition du Conseil fédéral (=minorité Töngi) la deuxième plus grande subvention fédérale. Avec la proposition de la majorité de la CTT-N, les fonds destinés à l'agglomération de Berthoud seraient multipliés par cinq et Berthoud recevrait par exemple plus de fonds que la ville de Zurich. Il est peu probable que les problèmes de circulation les plus importants en Suisse se rencontrent dans l'agglomération de Berthoud.

Une autre divergence concerne les agglomérations de Bulle, d'Argovie-Est, de Lugano, du Grand Genève et de Delémont: même si les critères juridiques pour les programmes d'agglomération restent inchangés, le Conseil fédéral a désormais pris en compte l'état de mise en œuvre des projets précédemment approuvés. La CTT-N souhaite conserver les critères actuels et a donc corrigé les montants des fonds en conséquence.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent concernant l'agglomération de Burgdorf de suivre la proposition du Conseil fédéral (minorité Töngi) et pour les agglomérations de Bulle, d'Argovie-Est, de Lugano, du Grand Genève et de Delémont de suivre la CTT-N. de

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

Routes nationales sur la période 2020-2023, étape d'aménagement 2019 des routes nationales et crédit d'engagement. Plafond de dépenses (18.066)

Avec le fonds routier FORTA, il a été décidé que le Parlement déciderait régulièrement d'une liste de projets (projet 2) et de crédits pour les routes nationales. Le contournement de Lucerne qui figure sur la liste des projets du programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES) 2019, une deuxième autoroute supplémentaire à quatre voies parallèle à l'autoroute existante, d'un coût de 1,4 milliard CHF, est le projet le plus coûteux et le plus controversé.

Selon le message du Conseil fédéral, la région de Lucerne ne fait pas partie des 160 km de routes nationales les plus saturées. Pour la minorité Grossen, le projet de routes nationales n'a de toute évidence pas été adapté au réseau routier secondaire. Le raccordement nord au centre-ville n'est toujours pas clair. Selon le message du Conseil fédéral, le canton de Lucerne a annoncé qu'il examinait également la possibilité de renoncer au raccordement nord («Spange Nord»). La minorité Grossen demande donc d'attendre la décision relative au projet voisin de route cantonale. Si un autre raccordement à la ville de Lucerne que le raccordement nord est réalisé, un redimensionnement du contournement de Lucerne sera nécessaire. Selon le canton de Lucerne, le volume de trafic serait dans ce cas nettement inférieur aux prévisions de la Confédération. En plus de l'extrémité nord, l'extrémité sud du contournement de Lucerne est également très controversée. Tous les partis locaux de Kriens se sont réunis dans le comité «Bypass so nicht».

Concernant les contournements de La Chaux-de-Fonds, du Locle et de Näfels et la route Bodensee-Thurtal, nous partageons la position du Conseil fédéral. La Confédération doit financer ces projets par le biais de FORTA dès qu'ils sont prêts à être réalisés. L'ATE soutient les projets dans le Jura neuchâtelois à condition que les mesures d'accompagnement destinées à promouvoir les transports en commun et le trafic cycliste et convenues entre l'ATE Neuchâtel et l'exécutif de Neuchâtel soient mises en œuvre. Le contournement de Näfels n'est pas une priorité en comparaison suisse et son inclusion dans PRODES 2019 n'a pas été souhaitée par le canton de Glaris lors de la consultation. Une première section de la route Bodensee-Thurtal-peut être mise en service au plus tôt dans 10 ans. Une réalisation à l'horizon du calendrier PRODES 2019 (comme le demande la minorité Ammann) n'est donc pas possible. En ce qui concerne le projet de Crissier, nous préférons la motion [17.4043](#) qui sera également traitée durant cette session et qui, conformément à l'objectif de la loi PRODES, préfère des solutions plus efficaces que l'expansion de l'infrastructure. Nous partageons l'analyse de la minorité Töngi selon laquelle les effets de la politique climatique ont été très insuffisamment pris en compte. Le message n'inclut même pas une estimation de l'augmentation des émissions de CO₂ due à ces nouvelles autoroutes à six voies entre toutes les grandes agglomérations suisses et projetées dans le projet 3.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent de soutenir la minorité II Grossen concernant le contournement de Lucerne, les minorités Töngi pour Crissier et le renvoi et de suivre la CF-CN (à savoir adopter les minorités III et IV et rejeter minorité V).

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

Objets du Conseil fédéral (second conseil)

Environnement mondial 2019-2022. Crédit-cadre (18.074)

Avec le crédit-cadre environnement mondial d'un montant de CHF 147,83 millions, la Suisse contribue au Global Environment Facility (gef), l'instrument de financement des principales conventions environnementales, et au maintien de la biodiversité mondiale.

Afin de lutter contre la perte de biodiversité dans le monde, les États signataires de la Convention sur la diversité biologique (CDB) se sont engagées en 2012 à doubler d'ici 2015 leurs contributions financières internationales liées à la biodiversité par rapport à la moyenne des années 2006-2010. La Suisse est le seul pays qui a émis des réserves et qui s'est engagé à remplir cette obligation d'ici 2020 seulement. Le crédit-cadre Environnement mondial est la principale ressource.

Même si on peut se réjouir que le crédit-cadre n'ait pas été réduit par rapport à la période précédente 2015-2018 et que la part des fonds gef affectés à la biodiversité soit désormais passée à 31,8 pour cent, il est encore incertain que la Suisse arrive à doubler sa contribution financière d'ici 2020. Une augmentation des fonds de 20 à 50 millions de CHF aurait donc été souhaitable. Il ne peut donc y avoir en aucun cas une réduction supplémentaire qui serait inacceptable vis-à-vis des autres pays industrialisés qui ont rempli leurs obligations ainsi que des pays bénéficiaires.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent d'adopter ce crédit-cadre.

➔ Pro Natura, Friedrich Wulf, friedrich.wulf@pronatura.ch, 079 216 02 06

Loi sur les marchés publics. Révision totale (17.019)

La révision de la loi sur les marchés publics (LMP) a pour objectif de répondre aux exigences internationales (OMC et AMP) dans le domaine des marchés publics. La Suisse devrait utiliser la marge de manœuvre existante et rendre possibles des exigences écologiques pour les appels d'offres et exiger le respect de normes environnementales notamment pour les achats à l'étranger.

La révision en cours permet des achats cohérents. Cohérent signifie ici que la nouvelle loi permet des marchés publics qui contribuent à la protection de l'environnement et au respect d'exigences sociales ou les demande explicitement. La loi impose des exigences de qualité pour un produit. Cela permet aux produits suisses de qualité de remporter des appels d'offres sans exclure les produits étrangers.

Lors de l'élimination des divergences, l'article 12a pour le respect des normes environnementales introduit par le Conseil des États a été au centre des débats. On dit souvent que les normes environnementales vont dans un certain sens. Cependant, le respect de ces normes n'est pas garanti dans tous les pays, contrairement à la Suisse. Sans l'article 12a, l'adjudicateur n'est pas en mesure de réagir par rapport aux conditions de participation (article 26), à l'exclusion de la procédure et révocation de l'adjudication (article 44) ou des sanctions (article 45). Les concurrents veilleront à ce que les adjudicateurs soient informés de toute infraction éventuelle.

Alors que l'art. 12a prévoit à juste titre qu'«un marché public ne peut être adjudiqué qu'aux soumissionnaires qui respectent au moins *les prescriptions légales* relatives à la protection de l'environnement et à la préservation des ressources naturelles *en vigueur au lieu de la prestation ou de la production*» l'art. 3 lettre f parle de droit suisse. Ce point doit être clarifié.

La majorité renforce l'application du droit environnemental et empêche les offres à bas prix bas en raison du non-respect de normes environnementales.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent d'adopter l'art. 12a (et ainsi l'art. 29 al. 4) selon la majorité. L'art. 3f devrait être précisé.

➔ WWF Suisse, Damian Oettli, damian.oettli@wwf.ch, 044 297 22 35

Initiatives parlementaires (second conseil)

Iv. Pa. CEATE. Renouvellement du Fonds suisse pour le paysage 2021-2031 (18.401)

Le Fonds suisse pour le paysage doit être prolongé de dix ans, jusqu'en 2031, et une contribution fédérale.

Afin de concrétiser le souhait émis lors du 700^{ème} anniversaire de la Confédération d'élaborer un projet «qui laisserait aux générations futures un patrimoine d'une valeur permanente», l'Assemblée fédérale a mis sur pied, en 1991, un fonds pour les paysages ruraux traditionnels. Elle souhaitait ainsi créer un outil indépendant de l'administration fédérale et dont le but était d'apporter un soutien financier direct «qui trouve son application partout où il y a volonté de sauvegarder un paysage et ses valeurs naturelles et culturelles et où cette initiative a besoin d'une aide financière directe, la moins bureaucratique possible ».

Le Fonds suisse pour le paysage a connu un véritable succès et son bilan impressionnant et largement incontesté est plébiscité au niveau international. Depuis sa création, le Fonds suisse pour le paysage a apporté son soutien à quelque 2500 projets pour le paysage et la nature pour un montant total de 150 millions CHF et a engendré de nombreux investissements dans la beauté des paysages. Le Fonds suisse pour le paysage soutient des initiatives locales et régionales et fonctionne comme partenaire. Les résultats de ces projets sont visibles sur tout le territoire, ils mettent notamment en valeur de paysages d'intérêts, permettent à la population de s'identifier à une région et augmentent aussi l'attractivité touristique des régions.

Déjà lors de la dernière demande de prolongation du fonds, le Parlement s'était opposé à la volonté du Conseil fédéral et avait décidé clairement de poursuivre le Fonds suisse pour le paysage.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent de suivre la proposition unanime de la commission et d'adopter cette loi fédérale et l'arrêté fédéral y relatif.

➔ Pro Natura, Simona Kobel, simona.kobel@pronatura.ch, 061 317 91 37

Motions (second conseil)

Mo. Conseil national (Wobmann). Suppression de la taxe d'incitation sur les COV (15.3733)

Le motionnaire souhaite supprimer la taxe d'incitation sur les composés organiques volatils (COV) et ainsi soulager les sociétés sur les plans administratif et financier. Le Conseil des États a modifié la motion de manière à ce le Conseil fédéral soit chargé d'adapter l'OCOV de sorte que la charge administrative liée à l'application de cette taxe soit réduite autant que possible. Il veillera en outre à ce que le niveau de protection actuel soit maintenu et que les besoins des différentes branches concernées soient pris en considération de manière adéquate.

Le motionnaire relève un point important. Si une taxe d'incitation est perçue mais ensuite remboursée en fonction de certains critères, cela alourdit la charge administrative. Il serait logique d'accorder le remboursement exclusivement en cas d'exportation. Cela en particulier si les dommages effectifs causés à la santé sont supérieurs au montant de la taxe d'incitation.

Toutefois, l'économie elle-même a souhaité des critères d'exemption plus élaborés. En contrepartie de l'introduction de la taxe sur les COV, il a été renoncé aux interdictions et restrictions générales.

Le Conseil des États a reconnu que le niveau actuel de protection, qui continue d'engendrer des dépassements des valeurs estivales d'ozone et de particules, ne peut en aucun cas être affaibli. En réalité, une augmentation de la taxe sur les COV ou des interdictions d'utilisation serait la réponse logique aux dépassements des valeurs limites.

À cet égard, même si l'amendement ne risque pas d'aggraver la situation, il ne résout pas le problème. Cependant, réduire les démarches administratives inutiles est toujours une bonne chose.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent d'adopter la motion modifiée.

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

Postulats

Po. CTT. Encourager le passage des véhicules de transport public aux énergies propres (19.3000)

Le postulat de la commission des transports du Conseil national demande que des mesures temporaires soient présentées permettant de promouvoir des bus de transport public sans combustibles fossiles afin que les entreprises de transport puissent choisir de plus en plus des bus sans combustibles fossiles comme des bus électriques alimentés à l'électricité renouvelable (batterie ou trolleybus), au biogaz ou aux biocarburants qui répondent à des critères environnementaux stricts, à l'hydrogène renouvelable (par exemple, piles à combustible) ou à d'autres carburants synthétiques renouvelables.

Les bus sont à l'origine d'une grande partie des émissions de CO₂ des transports en commun. Pourtant, les bus diesel et les bus au gaz naturel sont toujours la norme. Contrairement à d'autres pays, la Suisse ne dispose pas d'un système incitatif encourageant à choisir des systèmes de propulsion sans combustibles fossiles lors du remplacement de flottes de bus.

La révision du financement des transports publics régionaux, pour laquelle le Conseil fédéral devrait déposer un projet selon son programme de législature, offrirait une possibilité de promouvoir la transformation des flottes de bus en dehors du trafic local.

Des incitations supplémentaires sont également possibles dans le cadre de la révision totale en cours de la loi sur le CO₂. La loi sur le CO₂ en vigueur prévoit déjà le soutien financier de mesures de compensation du CO₂, qui sont en principe également accessibles aux exploitants de flottes de bus, dans le cadre du programme qui succédera au centime climatique. Si les incitations étaient définies de manière légèrement différente dans la révision totale de la loi sur le CO₂ – plus dans le sens des exploitants de flottes de bus –, cette voie pourrait s'avérer plus rapide à mettre en œuvre que des variantes dans le contexte de la politique de transport public traditionnelle.

Recommandation

Les organisations environnementales recommandent d'adopter le postulat de la CTT-N (=rejet minorité Amstutz).

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

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

		Recommandation
Initiatives parlementaires 1ère phase		
<u>17.487</u>	lv.pa. Flach. Centrales nucléaires à l'arrêt. Clarifier la situation et augmenter la sécurité en suspendant l'autorisation d'exploiter au bout de deux ans	Accepter
DETEC		
<u>17.4040</u>	Mo. Groupe GL. Zones vertes pour les véhicules électriques	Accepter
<u>17.4043</u>	Po. Groupe GL. Une mobilité 4.0 pour davantage de mobilité	Accepter
<u>18.3043</u>	Po. Egger. Redéfinition du trafic de voyageurs indemnisé	Rejeter
<u>18.3196</u>	Po. Thorens Goumaz. Comment assurer à l'avenir une gestion écologique, efficiente et économiquement viable des matières plastiques?	Accepter
<u>18.3496</u>	Po. Munz. Plan d'action pour réduire la dispersion du plastique dans l'environnement	Accepter
<u>18.3829</u>	Po. Chevalley. Plan d'action contre le gaspillage alimentaire	Accepter
<u>17.3055</u>	Mo. Rytz Regula. Plan d'action contre les manipulations du système Adblue	Accepter
<u>17.3072</u>	Po. Grossen Jürg. Stratégie énergétique 2050. Réunir une majorité sur la deuxième étape	Accepter
<u>17.3080</u>	Po. Reynard. Générer de nouvelles sources pour le financement climatique	Accepter
<u>17.3081</u>	Mo. Glättli. Mettre en oeuvre l'Accord de Paris sur le climat. Immatriculer uniquement les voitures à émissions zéro à partir de 2025	Accepter
<u>17.3116</u>	Mo. Reynard. Actualisation du concept d'intensification des contrôles du trafic lourd	Accepter
<u>17.3117</u>	Mo. Reynard. Rapports réguliers sur le contrôle du trafic lourd	Accepter
<u>17.3129</u>	Po. Seiler Graf. Introduction d'une taxe sur les billets d'avion	Accepter
<u>17.3148</u>	Po. Chevalley. Etiquetage de la durée d'utilisation minimale des produits	Accepter
<u>17.3218</u>	Mo. Müller-Altmetz. Meilleure disponibilité des pièces de rechange	Accepter
<u>17.3220</u>	Po. Birrer-Heimo. Réparabilité des produits. Amélioration et étiquetage	Accepter
<u>17.3233</u>	Mo. Moser. Mise en place d'un contrôle périodique des gaz d'échappement	Accepter
<u>17.3301</u>	Po. Marchand-Balet. Etablissement d'une statistique des propriétaires fonciers afin d'évaluer les risques de paupérisation issus de l'application de la LAT	Accepter
<u>17.3406</u>	Po. Mazzone. Intoxication quotidienne aux émissions d'oxyde d'azote. Conséquences pour la population et l'environnement	Accepter

DFF

<u>18.3701</u>	Mo. Candinas. Vignette numérique optionnelle	Accepter
<u>17.3990</u>	Mo. (Buttet) Roduit. Libérer de l'impôt le carburant destiné aux installations de lutte contre le gel	Rejeter

DEFR

<u>17.3054</u>	Mo. Knecht. Sanctions proportionnées en matière de paiements directs	Rejeter
<u>17.3119</u>	Mo. Groupe S. Inscrire dans les accords de l'AELE des garanties de mise en oeuvre en matière de protection des travailleurs, de durabilité sociale et environnementale et de droits de l'homme	Accepter
<u>17.3221</u>	Po. Müller Leo. Renforcer le secteur agricole	Rejeter

DFJP

<u>17.3178</u>	Mo. Streiff. Accroître la satisfaction des consommateurs tout en renforçant la protection de l'environnement	Accepter
----------------	--	-----------------

ALLIANCE-ENVIRONNEMENT

Portrait

L'Alliance-Environnement a pour membres quatre 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.

Alliance-Environnement, Postgasse 15, case postale 817, 3000 Bern 8
T 031 313 34 33, Fax 031 313 34 35, info@alliance-environnement.ch

Membres

Pro Natura

Pro Natura, case postale, 4018 Basel
T 061 317 91 91, F 061 317 92 66
www.pronatura.ch

VCS / ATE

VCS, Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Berne
T 0848 611 611, F 0848 611 612
www.vcs-ate.ch

WWF

WWF Suisse, Avenue Dickens 6, 1006 Lausanne
T 021 966 73 73, F 021 966 73 74
www.wwf.ch

Greenpeace

Greenpeace Schweiz, case postale, 8031 Zürich
T 044 447 41 41, F 044 447 41 99
www.greenpeace.ch

Partenaires

Fondation suisse de l'énergie

FSE, Sihlquai 67, 8005 Zürich
T 044 275 21 21, F 044 275 21 20
www.energiestiftung.ch

BirdLife Suisse

ASPO/BirdLife, Wiedingstrasse 78, case postale, 8036 Zürich
T 044 457 70 20, F 044 457 70 30
www.birdlife.ch

Initiative des Alpes

Initiative des Alpes, Hellgasse 23, 6460 Altdorf UR
T 041 870 97 81
www.alpeninitiative.ch

Ecorating

Chaque année, l'Alliance-Environnement évalue dans quelle mesure les parlementaires votent en faveur de l'environnement et calcule la moyenne des différents partis: www.ecorating.ch