

POINT DE VUE

Session d'automne 2023

Conseil des Etats



Table des matières

Date	N°	Affaires	Page
14 septembre 2023	18.077	OCF. Loi sur l'aménagement du territoire. Révision partielle. 2ème phase	4
14 septembre 2023	22.3376	Mo. CEATE-E. Hydrogène. Stratégie pour la Suisse	6
14 septembre 2023	22.3632	Mo. Schaffner. Plan d'action pour promouvoir des offres de mobilité novatrices et climatiquement neutres	7
19 septembre 2023	23.3947	Po. Mazzone. Commerce de charbon et émissions indirectes	8
20 septembre 2023	23.3613	Mo. Chiesa. Introduction d'un péage autoroutier dans les Alpes	9
20 septembre 2023	23.032	OCF. Plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, étape d'aménagement 2023 des routes nationales, crédit d'engagement et modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales	10
21 septembre 2023	22.314	Iv.ct. GE. Non au retrait de 3,5 pour cent de surfaces agricoles supplémentaires	12
28 septembre 2023	23.3846	Mo. Friedli Esther. Reporter d'un an l'exigence de 3,5 pour cent de surfaces de promotion de la biodiversité dans les grandes cultures	
		Recommandations supplémentaires pour les points inscrits à l'ordre du jour	13

Impressum

ALLIANCE-ENVIRONNEMENT | UMWELTALLIANZ
Postgasse 15 | case postale 817 | 3000 Bern 8
Téléphone 031 313 34 33
info@alliance-environnement.ch
www.alliance-environnement.ch
Rédaction: Jonas Schälle, Anne Briol Jung

Traitement

14 septembre 2023

[18.077](#)

OCF. Loi sur l'aménagement du territoire. Révision partielle. 2ème phase

Introduction

La LAT 2 redéfinit la construction dans les zones non constructibles. Le Conseil des Etats et le Conseil national ont décidé que le projet deviendrait le contre-projet officiel à l'Initiative pour le paysage. En 2022, le Conseil des Etats a rejeté d'importantes propositions de majorité de la CEATE-E qui représentaient un compromis acceptable pour les initiateurs de l'Initiative pour le paysage. Le Conseil national a repris ces propositions. Au moment de l'impression de ce point de vue, la balle était dans le camp de la CEATE-CE.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de confirmer les décisions claires du Conseil national de juin 2023 lors de l'élimination des divergences et de ne pas affaiblir davantage les dispositions, en particulier celles de l'art 5 al. 1bis/1septies et al. 2bis ainsi que de l'art 18bis al. 2, et de rejeter en tout cas la version du Conseil des Etats de 2022 pour l'art 8c al. 1bis.

Argumentation

Si les exceptions supplémentaires à la construction en zone non constructible devenaient trop importantes (art. 8 et 18bis), si la mise en œuvre de la LAT 1 devenait massivement plus difficile pour les communes (art. 5) et si la prime à la démolition servait davantage à préserver les structures touristiques et agricoles qu'à limiter la construction en zone non constructible (art. 5), le Parlement adopterait alors une loi très contradictoire en soi. Les nouveaux objectifs de protection du paysage et des terres cultivables et leurs instruments explicites de mise en œuvre - sur lesquels il n'y a plus de divergences - seraient contournés.

Une compétence des cantons prévue par le Conseil des Etats pour faciliter le changement d'affectation des étables et des granges en logements (de vacances) (art 8c al. 1bis) n'a pas trouvé de majorité au Conseil national. Avec un potentiel de 400'000 bâtiments, les cantons auraient pu, avec la version du Conseil des Etats de 2022, ignorer toutes les règles du droit national de l'aménagement du territoire dans ce domaine très important pour la protection du paysage, la biodiversité et la protection des terres cultivées.

La version du Conseil des États de 2022 est très problématique en ce qui concerne l'article 5, alinéa 1bis/1ter. Si la loi fédérale ne permettait plus aux communes, même dans les cantons où elles y ont été autorisées, de prélever la plus-value des changements d'affectation et des suraffectations, de nombreuses communes ne pourraient plus mettre en œuvre la LAT 1. La proposition de compromis du Conseil national garantit en revanche que la décision du Tribunal fédéral concernant la commune de Meikirch, critiquée par le Conseil des Etats, sera corrigée comme souhaité.

En ce qui concerne l'art. 5, al. 2bis, le Conseil des États veut verser la prime de démolition dans tous les cas, même lorsqu'un bâtiment existant est remplacé par un nouveau bâtiment, éventuellement plus grand. Il est particulièrement choquant que cette aide à la construction dans les zones non constructibles s'applique même aux bâtiments touristiques pour lesquels il existe aujourd'hui une obligation légale de démolition.

En ce qui concerne l'art 18bis al. 2, la version du Conseil des Etats de 2022 donne l'impression que la construction en zone non constructible doit être autorisée dans le cadre de l'approche territoriale, même si un seul des critères légaux est rempli. Le Conseil fédéral et le Conseil national privilégient une évaluation globale - la biodiversité seule ou la culture du bâti seule ne doivent pas pouvoir primer sur les autres critères, comme par exemple la protection du paysage culturel ou la protection du paysage.

Pour les éventuelles minorités sur d'autres points, nous renvoyons à la prise de position sur les propositions de la CEATE-N de juin 2023 (<https://umweltallianz.ch/fr> > Point de vue > Conseil national complément Session d'été 2023)

Contact

Elena Strozzi, Pro Natura, elenastrozzi@pronatura.ch, 079 55533 79

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

Traitement

14 septembre

[22.3376](#)

Mo. CEATE-E. Hydrogène. Stratégie pour la Suisse

Introduction

La motion de la commission arrive au Conseil des Etats pour l'élimination des divergences. Elle souhaite que le Conseil fédéral propose des mesures d'encouragement pour l'hydrogène neutre en CO₂.

Recommandation

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

Argumentation

L'hydrogène vert pourrait à l'avenir remplacer les énergies fossiles dans différents processus industriels, en tant que matière première dans l'industrie chimique et dans certaines solutions de transport, notamment lorsque les utilisations électriques directes ne sont pas possibles. En principe, il pourrait également jouer un rôle dans l'équilibrage saisonnier de la production d'électricité (en été, l'hydrogène est produit avec de l'électricité renouvelable, stocké ou utilisé pour remplacer le gaz naturel et en hiver, l'électricité est à nouveau produite).

Il faut s'attendre à ce qu'à l'avenir, une part importante de l'hydrogène vert soit produite à l'étranger, où les conditions sont plus favorables qu'en Suisse pour la production d'énergies renouvelables. C'est pourquoi, outre la production en Suisse, il est important de développer des voies d'importation. Des pays de l'UE s'efforcent déjà de mettre en place un réseau de pipelines pour l'hydrogène. La Suisse ne doit pas manquer le coche.

C'est pourquoi il est important de développer une stratégie appropriée et de mettre en évidence les défis à relever. Cela fait suite aux motions 20.4406 et 20.4709 déjà adoptées. La présente motion 22.3376 de la commission demande des mesures concrètes pour faciliter le développement de l'économie de l'hydrogène. Cela devrait toutefois se faire en coordination avec les instruments de promotion contenus dans la loi sur les objectifs de protection du climat, l'innovation et le renforcement de la sécurité énergétique, et sur la base de la stratégie hydrogène qui doit encore être élaborée.

Le Conseil national a complété la motion initiale en demandant que les mesures tiennent compte de l'impact environnemental et du bilan énergétique global des projets d'hydrogène soutenus. Du point de vue de l'Alliance-Environnement, cela est essentiel, car il existe aussi des procédés de production d'hydrogène qui utilisent des sources d'énergie primaire non durables et non renouvelables, comme le méthane issu du gaz naturel. De tels procédés captent certes le CO₂ produit et le stockent dans le sous-sol ("hydrogène bleu"), mais le processus conserve une grande empreinte écologique et ne doit donc pas être encouragé. L'Alliance-Environnement s'oppose à la promotion de l'hydrogène non vert.

Contact

WWF Suisse, Thomas Häusler, Thomas.Haeusler@wwf.ch, 044 297 21 76

Traitement

14 septembre

[22.3632](#)

Mo. Schaffner. Plan d'action pour promouvoir des offres de mobilité novatrices et climatiquement neutres

Introduction

La motion vise à augmenter le taux d'utilisation des transports publics et individuels, à réduire les obstacles réglementaires pour les offres de mobilité axées sur la demande, comme la mobilité partagée ou les bus à la demande, et à faciliter le passage entre les transports publics, le vélo, les transports individuels et ces offres.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande d'adopter la motion Schaffner (=soutien de la minorité, du Conseil fédéral et du Conseil national).

Argumentation

La Confédération part du principe que d'ici 2050, la croissance du trafic sera deux fois plus importante que la croissance de la population. Augmenter le taux d'utilisation des transports publics et individuels permet de réduire les coûts de développement des infrastructures de transport et les dépenses publiques pour l'exploitation des transports publics. Plus la fréquentation des transports publics régionaux (RER, trains régionaux et bus) est faible, plus l'indemnisation des pouvoirs publics prescrite par la loi est importante. Augmenter la fréquentation des transports individuels et des transports publics constitue également une contribution importante et rapidement réalisable à l'efficacité électrique et à la protection du climat.

Les bus à la demande comme le bus alpin, les applications de partage de voiture, le covoiturage ou les parkings relais combinent les caractéristiques des transports publics (accessibles à tous) avec celles des transports individuels (trajets individualisés, par exemple de porte à porte, ne circulant pas selon un horaire fixe mais en fonction de la demande). Comme ces offres ne sont actuellement réglementées nulle part, elles ne peuvent pas exploiter leur potentiel. Plusieurs agglomérations souhaitent des projets pilotes régionaux, par exemple pour désengorger les pics de trafic, mais ils ne peuvent pas être autorisés pour l'instant.

Contact

ATE Association Transports et Environnement Suisse. Luc Leumann,
luc.leumann@verkehrsclub.ch, 079 705 06 58

Traitement

19 septembre 2023

[23.3947](#)

Po. Mazzone. Commerce de charbon et émissions indirectes

Introduction

Le postulat vise à déterminer si les entreprises suisses actives dans le négoce et la production de charbon destiné à la production d'énergie tiennent compte de manière appropriée du bilan carbone de leur chaîne de valeur et comment il serait possible d'abandonner durablement cette activité.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande d'adopter ce postulat.

Argumentation

Il est souvent avancé que la Suisse produirait trop peu d'émissions de CO2 pour avoir une influence sur la protection du climat. Le postulat veut clarifier plus précisément si et comment la Suisse peut utiliser ce levier pour une meilleure protection du climat dans un domaine où elle pourrait potentiellement avoir un grand levier - la promotion et le commerce du charbon.

Une analyse approfondie est importante et nécessaire, car il n'est pas clair aujourd'hui quelles sont les possibilités juridiques existantes et quelles nouvelles réglementations pourraient aider. C'est une tâche particulièrement exigeante, car un transfert 1:1 vers l'étranger n'apporte rien en matière de protection du climat. Il s'agit également de garantir une « just transition » pour les personnes concernées. Or, c'est précisément cette transition qui peut contribuer à une réduction durable de l'extraction et du commerce du charbon.

Contact

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

Traitement

20 septembre 2023

[23.3613](#)

Mo. Chiesa. Introduction d'un péage autoroutier dans les Alpes

Introduction

Le trafic routier augmente au Gothard. Il en résulte un trafic d'évitement indésirable et des détours. S'attaquer à la croissance du trafic par le biais d'une taxe afin de parvenir à une internalisation au moins partielle peut être une bonne solution. Toutefois, il doit s'agir d'une solution intelligemment mise en œuvre, qui n'entraîne pas de répercussions négatives ailleurs. En outre, la solution doit être non discriminatoire pour pouvoir être mise en œuvre.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter la motion.

Argumentation

L'Alliance-Environnement pourrait saluer l'introduction d'une taxe pour la traversée des Alpes. Cependant, une telle taxe doit être conçue de manière non discriminatoire et ne doit pas provoquer de trafic d'évitement ou de détour indésirable. La motion Chiesa ne remplit clairement pas ces exigences. L'introduction d'une taxe pour l'utilisation des tunnels alpins très fréquentés entraînerait probablement une augmentation des trajets par les cols et par des tunnels moins fréquentés. Cela entraînerait des trajets plus longs et donc davantage d'émissions nocives pour le climat, l'environnement et la santé. De plus, l'introduction d'une taxe qui serait ensuite compensée au niveau financier pour les usagers de la route résidant en Suisse est discriminatoire et ne peut pas être introduite en raison de l'accord sur les transports terrestres entre la Suisse et l'UE, comme l'a montré par exemple le cas du péage pour étrangers en Allemagne. Un effet secondaire négatif d'une telle solution de compensation serait que les autres transports individuels motorisés seraient moins chers pour les personnes qui paient des péages pour traverser les Alpes, grâce aux mesures de compensation financière correspondantes pour d'autres taxes ou impôts. Si, par exemple, un automobiliste de Suisse alémanique se rendait plusieurs fois au Tessin par le tunnel routier du Gothard, il paierait, en raison de la compensation, autant de taxes et d'impôts pour le trafic automobile qu'une personne qui n'effectue pas ces voyages au Tessin. Cela augmenterait la demande de transport routier (en dehors de la traversée des Alpes). De plus, le remboursement de la taxe ne contribuerait pas à l'internalisation des coûts externes du trafic routier, qui serait souhaitable d'un point de vue écologique. Une taxe telle que celle demandée dans la motion augmenterait malheureusement l'impact environnemental du trafic routier plutôt que de le réduire.

Contact

Initiative des Alpes, Fabio Gassmann, fabio.gassmann@alpeninitiative.ch, 076 319 09 50

Traitement

20 septembre 2023

[23.032](#)

OCF. Plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, étape d'aménagement 2023 des routes nationales, crédit d'engagement et modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Introduction

La construction de nouvelles routes nationales de la liste de projets PRODES 2023 contient six projets de nouvelles constructions, dont 4 projets d'un milliard - contrairement à un projet d'un milliard sur la liste de projets d'il y a 4 ans.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande pour l'étape d'aménagement PRODES Route 2023 (projet 2 de l'objet 23.032)

- le rejet lors du vote sur l'ensemble si l'étape d'aménagement est décidée sous la forme prévue par la commission ou le Conseil fédéral
- l'adoption des minorités Zopfi sur Wankdorf-Schönbühl et Schönbühl-Kirchberg

Argumentation

Les nouvelles constructions de routes nationales du PRODES 2023 augmenteront la croissance du trafic et rendront encore plus difficile le transfert d'une partie supplémentaire du trafic privé vers les transports publics décidé par le Parlement (motions 19.4443-6 Candinas/Schaffner/Graf-Listscher/Töngi). Le doublement de la capacité des routes nationales par le tunnel du Rhin à Bâle et le tube supplémentaire du tunnel de Fäsenstaub à Schaffhouse sapent également la politique suisse de transfert du trafic de marchandises en transit sur l'axe nord-sud.

Bien que la Suisse se soit engagée, dans le cadre de l'accord sur le climat conclu à Paris, à réduire de moitié ses émissions d'ici 2030 par rapport à 1990, les émissions de CO2 dues au trafic routier sont toujours aussi élevées qu'en 1990. Le message ne contient aucun calcul concernant les répercussions sur les émissions de CO2. On ne sait donc pas quelles réductions supplémentaires de CO2 seront nécessaires pour l'industrie et les ménages afin d'atteindre les objectifs climatiques de la Suisse malgré ces aménagements. Avec les nouveaux aménagements qui augmentent l'offre, la demande de transport va augmenter et la sécurité d'approvisionnement sera encore plus exigeante.

Au nord de Berne, pour la première fois en Suisse, il est prévu d'élargir une autoroute à 8 voies entre Wankdorf et Schönbühl, et à 6 voies entre Schönbühl et Kirchberg. Les minorités Zopfi rejettent ces aménagements. Les aménagements sur ces tronçons, qui ne présentent "qu'" un niveau moyen de problèmes d'embouteillages (II), déplaceront encore plus les embouteillages sur le tronçon de Berne Ostring, situé au sud. Ce tronçon Berne Ostring-Muri - bien qu'il ait été classé par la Confédération au niveau III, le plus élevé, de problème d'embouteillage, ne doit être aménagé qu'en deuxième priorité. L'extension de Wankdorf-Schönbühl est liée à une perte de terrain de 32 hectares, dont 16 hectares concernent des surfaces d'assolement. C'est pourquoi ce projet est également rejeté par les milieux paysans. Toutes les communes directement concernées rejettent également le projet, car elles

ne s'attendent pas à un délestage, mais à une charge supplémentaire pour leur réseau routier secondaire. Dans la région de Berne, on s'attend d'ici 2040 à une croissance des emplois et de la population nettement plus faible que dans les agglomérations de Zurich et de Genève, où le trafic est déjà plus souvent congestionné.

Contact

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

Traitement 21/28 septembre 2023

[22.314](#)
[23.3846](#)

**Iv.ct. GE. Non au retrait de 3,5 pour cent de surfaces agricoles supplémentaires
Mo. Friedli Esther. Reporter d'un an l'exigence de 3,5 pour cent de surfaces de
promotion de la biodiversité dans les grandes cultures**

Introduction

En avril 2022, le Conseil fédéral a décidé qu'à partir de 2023, les exploitations de plus de 3 hectares de terres ouvertes en zone de plaine et des collines devront consacrer au moins 3,5 % de ces surfaces à la promotion de la biodiversité dans les champs (SPB). Il a ainsi tenu une promesse faite au Parlement dans le cadre des discussions sur les deux initiatives "pesticides". La mesure a ensuite été reportée d'un an, à 2024. L'initiative du canton de Genève et la motion Friedli veulent revenir sur cette décision ou la reporter encore.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande de rejeter les deux interventions.

Argumentation

L'exigence de 3,5 % de surface de promotion de la biodiversité dans les grandes cultures tient la promesse faite lors du débat sur les deux initiatives sur les pesticides au Parlement et est indispensable à la mise en œuvre de l'initiative parlementaire [19.475](#) "Réduire les risques de l'utilisation des pesticides". Lors de la session d'hiver 2022, trois interventions (22.3567, 22.3578, 22.3610), qui voulaient toutes supprimer à nouveau cette mesure, ont déjà été rejetées. Le Parlement a donc déjà confirmé depuis longtemps l'introduction de cette mesure. Les branches, organisations et cantons concernés, et en particulier les agriculteurs, ont déjà préparé la mise en œuvre. Supprimer maintenant la mesure ou la reporter une nouvelle fois créerait beaucoup de chaos dans les administrations cantonales et pénaliserait les exploitations qui ont déjà agi.

La biodiversité des cultures présente d'importants déficits. Les PER actuelles exigent une "part appropriée de surfaces de promotion de la biodiversité (SPB)". La part des SPB doit représenter au moins 7% de la surface agricole utile. La répartition des SPB est toutefois très inégale. Avec 3 771 ha, soit 1 % de la surface agricole, la part des éléments SPB dans les grandes cultures est encore très faible. Si l'on y ajoute l'élément de production autorisé "céréales en rangs larges", la part s'élève aujourd'hui à 2% des terres arables. C'est trop peu, comme le montrent diverses études scientifiques. Il faut remédier au déficit de biodiversité dans les zones de grandes cultures. Ces surfaces ne sont pas seulement précieuses pour la biodiversité, elles profitent également à la production de denrées alimentaires et de fourrage. Ces surfaces favorisent les insectes utiles et les pollinisateurs, qui sont extrêmement importants pour la lutte contre les ravageurs dans les cultures agricoles et pour la garantie à long terme de la pollinisation. Les dégâts aux cultures sont considérablement réduits. Grâce aux auxiliaires, l'utilisation de pesticides peut également être réduite, ce qui contribue non seulement à la protection de l'environnement, mais aussi à la réduction des coûts dans les exploitations.

Dans le contexte de la sécurité alimentaire, il n'est pas possible d'affirmer qu'une part minimale de 3,5% de surfaces de biodiversité dans les zones de grandes cultures entraînera une réduction du taux d'autoapprovisionnement. Au contraire, la conservation à long terme de la biodiversité est une condition indispensable à la production de denrées alimentaires.

Contact

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

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

22.4130	Mo. Stark. Plan directeur cantonal. Créer un "secteur exposé aux odeurs"	Rejeter
17.3918	Mo. Siegenthaler. Autoriser la construction de serres sur les surfaces d'assolement	Rejeter
23.3668	Mo. Français. Redondance et fiabilité pour l'axe ferroviaire Lausanne-Genève	Accepter
23.3945	Mo. Vara. Les eaux de pluie. Une ressource durable	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, info@alliance-environnement.ch

Membres

Pro Natura

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

ATE

ATE, Aarberggasse 61, case postale 8676, 3001 Bern
T 031 328 58 58
www.vcs-ate.ch

WWF

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

Greenpeace

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

Partenaires

Fondation suisse de l'énergie

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

BirdLife Suisse

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

Initiative des Alpes

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

Amis de la Nature Suisse

Amis de la Nature Suisse, case postale, 3001 Bern
T 031 306 67 67
www.amisdelanature.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