



Impressum

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

Table des matières

Date	N°	Affaires	Page
9 décembre 2024	24.041	OCF. Budget 2025 assorti du plan intégré des tâches et des finances 2026-2028	4
19 décembre 2024	22.4544	Mo Pfister Gerhard. Leasing automobile et financements croisés cachés. Assurer la transparence des prix	9

Traitement

9 décembre 2024

24.041

OCF. Budget 2025 assorti du plan intégré des tâches et des finances 2026-2028

Introduction

En ce qui concerne les parties du budget relatives à l'environnement, il est particulièrement choquant que, conformément aux propositions de la majorité, les réformes de la politique climatique récemment adoptées ne soient que partiellement mises en œuvre, avec des dépenses limitées à 2030. Cela concerne d'une part la loi sur la protection du climat, acceptée à plus de 60% en juin 2023, avec le programme d'impulsion pour le remplacement des chauffages et les mesures d'efficacité énergétique. D'autre part, la loi sur le CO2 dans le cadre des mesures de protection de l'environnement pour le trafic aérien, où les carburants synthétiques renouvelables sont encouragés, car à partir de 2025, ces carburants coûteux seront soumis à une obligation de mélange, ainsi que les financements de départ pour les systèmes de propulsion alternatifs pour les bus et les bateaux, car à partir de 2025, les bus locaux seront soumis à l'impôt sur les huiles minérales et la promotion du trafic transfrontalier des trains de jour et de nuit.

La réduction de 41 millions de CHF du crédit Nature et paysage pour 2025 par rapport au plan financier est particulièrement grave. Les perles naturelles de la Suisse, les biotopes d'importance nationale, sont ainsi de plus en plus menacés de destruction. Dans cette situation, il serait absolument incompréhensible d'économiser massivement sur les tâches urgentes dans le domaine de l'environnement et d'augmenter en même temps considérablement d'autres domaines.

Recommandation

L'Alliance-Environnement recommande :

DEFR

Office fédéral de l'agriculture

A231.0229 Promotion de la qualité et des ventes Soutenir la proposition du Conseil fédéral

A231.0232 Aides à la production végétale (betterave sucrière) Soutenir la majorité

DETEC

Office fédéral des transports

A231.0445 Trafic voyageurs transfrontalier Suivre le Conseil national (pas de blocage de crédit).

A236.0111 Installations de transport de marchandises et nouveautés techniques Soutenir le transport de marchandises selon le Conseil fédéral

A236.0145 Systèmes de propulsion alternatifs pour les bus et les bateaux Renoncer au blocage des crédits Soutenir le montant selon le Conseil national/Conseil fédéral

Office fédéral de l'aviation civile

A231.0299 Mesures de protection de l'environnement Soutenir Minorité/Conseil fédéral

Office fédéral de l'énergie

A236.0117 Transfert de technologie Soutenir la proposition du Conseil fédéral

A236.0149 Programme d'impulsion pour le remplacement des chauffages et mesures d'efficacité énergétique Soutenir Minorité/Conseil fédéral

Office fédéral de l'environnement

A231.0323 Faune et chasse Soutenir la proposition de la commission

Argumentation

Argumentation DEFR

A231.0229 Promotion de la qualité et des ventes

La majorité (8 voix contre 3 et 1 abstention) se prononce en faveur d'une augmentation de 4,8 millions de francs des moyens en faveur de la promotion des ventes et de la qualité des produits agricoles. La promotion des ventes a déjà été évaluée dans sa forme actuelle comme une subvention nuisible à la biodiversité. Plutôt que d'augmenter la promotion des ventes, il faudrait la réduire. Selon l'OFAG, l'effet sur les ventes est faible, mais les ressources financières allouées à des associations comme ProViande sont substantielles.

A231.0232 Aides à la production végétale (Betterave sucrière)

Une courte majorité (6 contre 6, 1 abstention et voix prépondérante du président) se prononce en faveur d'une augmentation de 1 million de francs des aides financières pour la production de betteraves sucrières destinées à la fabrication de sucre. Une minorité ne souhaite pas d'augmentation et suit la proposition du Conseil fédéral. L'aide à la production de betteraves sucrières est déjà plus élevée que pour toute autre culture destinée à l'alimentation humaine (plus de 2100CHF/ha). Cela ne correspond pas aux recommandations de la pyramide alimentaire de la Société Suisse de Nutrition. La promotion de la betterave sucrière doit être revue en 2026. La branche a été chargée de présenter d'ici là une solution viable qui ne pèse pas davantage sur le budget. Une nouvelle augmentation des moyens avant le réexamen envoie un mauvais signal pour une orientation de la

production le long du marché. C'est pourquoi l'Alliance-Environnement recommande d'accepter la minorité.

Argumentation DETEC

A231.0445 Transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs

Au sein de la Commission des finances du Conseil national, personne n'a contesté que le Conseil fédéral devait renoncer au blocage de crédit proposé pour les liaisons ferroviaires internationales de jour et de nuit (voir p.C2 du dépliant groupe). Conformément à la loi sur le CO2 qui vient d'être adoptée, cette mesure est financée par des recettes supplémentaires issues de la vente de certificats du système européen d'échange de quotas d'émission en matière de gaz à effet de serre (EU-ETS), valable pour la Suisse. La caisse fédérale n'aura donc pas à supporter de dépenses supplémentaires. Comme aucun référendum n'a été lancé au début de l'année contre la nouvelle loi sur le CO2, les CFF ont acquis en toute bonne foi les wagons correspondants et réservé les créneaux horaires correspondants sur les lignes ferroviaires des pays voisins en collaboration avec leurs partenaires ferroviaires, en espérant que la Confédération cofinancerait pour la première fois l'exploitation de trains de nuit en 2025. L'opinion majoritaire argumente en faveur du renoncement d'un prétendu stop-and-go. Il convient de préciser que l'objectif de la mesure est un go and stop au sens d'un financement de départ.

Etant donné que la Commission des finances du Conseil des Etats n'a pas contesté l'inscription du montant correspondant au budget, la décision de lever ou non le blocage des crédits, comme le propose la CdF-N, n'a aucune incidence sur le respect ou non du frein à l'endettement.

A236.0145 Systèmes de propulsion alternatifs pour les bus et les bateaux

Cette dépense est un compromis qui faisait partie de la nouvelle loi sur le CO2. L'exonération de l'impôt sur les huiles minérales pour les transports publics est supprimée (pour les bus urbains en 2025, pour les lignes de bus régionales et les bateaux en 2030). La caisse fédérale et le financement des routes bénéficieront ainsi de recettes supplémentaires importantes. En contrepartie, un financement de départ limité à 2030 est introduit pour l'acquisition de bus électriques et au biogaz, afin de tenir compte des coûts d'acquisition plus élevés de ces bus. Cette combinaison de mesures de la loi sur le CO2 permet d'éliminer l'incitation erronée, nuisible au climat, selon laquelle les transports publics ne contribuent pas à l'électrification du trafic routier parce qu'ils sont exonérés de l'impôt sur les huiles minérales. La CdF-E veut aller à l'encontre du Conseil national et du Conseil fédéral et dénoncer unilatéralement ce compromis en demandant aux TP de payer une nouvelle fois l'impôt sur les huiles minérales d'ici 2025, tout en réduisant massivement le crédit pour l'acquisition des bus correspondants par rapport au crédit d'engagement décidé il y a peu.

A231.0299 Mesures de protection de l'environnement [du trafic aérien]

Jusqu'en 2024 inclus, ce poste budgétaire présentait des restes de crédit. A partir de 2025, la situation changera considérablement : les compagnies aériennes en Suisse et dans l'UE devront pour la première fois utiliser des carburants renouvelables et neutres en CO₂, ce qui entraînera des coûts supplémentaires élevés. Ce financement initial par les pouvoirs publics, qui est aujourd'hui combattu par une majorité de la commission, n'était donc pas contesté lors de l'examen de la loi sur le CO₂. L'augmentation de la taxe décidée par le Conseil fédéral par rapport aux années précédentes est exclusivement due à la nécessité de promouvoir les carburants alternatifs pour les avions et est compensée à 60% par des dépenses moindres pour d'autres projets de protection de l'environnement dans le domaine du trafic aérien, comme le proposent le Conseil fédéral et la minorité.

Il s'agit de ressources de toute façon affectées qui sont entièrement contre-financées. Le contre-financement est assuré par les recettes de l'impôt sur les huiles minérales provenant du trafic aérien et par le produit de la mise en vente des certificats du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, qui interviendra à partir de 2025. Contrairement à tous les autres postes budgétaires, il n'y a donc pas de concurrence de moyens avec d'autres dépenses fédérales. Les entreprises suisses sont leaders dans le développement de carburants d'aviation renouvelables, de sorte que la promotion génère une forte valeur ajoutée en Suisse. Une réduction de l'encouragement serait acceptable si la majorité conservait l'effet climatique en renforçant les prescriptions en matière de mélange.

A236.0117 Transfert de technologie

Le Parlement alloue d'importantes contributions à la recherche dans les hautes écoles techniques, mais veut maintenant économiser là où les connaissances issues de la recherche doivent être transférées dans la pratique. Ce transfert a été identifié à plusieurs reprises comme une faiblesse majeure du site d'innovation suisse. Si ce transfert n'a pas lieu en Suisse, l'utilité économique des dépenses de recherche est réduite.

A236.0149 Programme d'impulsion pour le remplacement du chauffage et les mesures d'efficacité énergétique

La réduction proposée allège certes le budget 2025, mais comme le mandat légal reste de dépenser 10 fois 200 millions de francs pour ce programme, la dépense et aussi l'effet climatique sont décalés dans le temps. Chaque chauffage au mazout, au gaz ou électrique remplacé en 2025 plutôt qu'en 2035 a un impact 10 ans plus tôt, améliore notre bilan CO₂ et renforce l'approvisionnement en électricité en hiver.

A231.0323 Faune sauvage et chasse

La commission a accepté d'augmenter de 500'000 francs par an les moyens destinés à encourager les mesures de conservation des espèces et des habitats dans les districts francs et les réserves d'oiseaux d'eau et de

migrateurs. Depuis de nombreuses années, on critique le fait que la Confédération ne puisse soutenir que la surveillance dans les districts francs et les réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs, mais pas les mesures importantes de promotion des espèces et des habitats par les cantons. La révision de la loi sur la chasse en 2022 a permis de combler cette lacune et, avec la nouvelle ordonnance sur la chasse, cet article de loi entrera en vigueur le 1er février 2025. Afin que les cantons puissent réellement profiter de cette nouvelle réglementation, il convient de soutenir cette proposition.

Contact

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

WWF Suisse, Jessica Zuber, jessica.zuber@wwf.ch, T 044 297 23 54

WWF Suisse, Patrick Hofstetter, patrick.hofstetter@wwf.ch, M 076 297 22 77

BirdLife Suisse, Werner Müller, werner.mueller@birdlife.ch, M 079 448 80 36

Traitement

19 décembre 2024

22.4544

Mo Pfister Gerhard. Leasing automobile et financements croisés cachés. Assurer la transparence des prix

Introduction

Les grands importateurs automobiles attirent de plus en plus souvent les clients avec des offres de vente vantant des véhicules en leasing à 0%. La motion Pfister vise à rendre plus difficiles ces offres d'appel peu écologiques en accordant à l'avenir aux grands importateurs d'automobiles un traitement moins privilégié en matière de leasing par rapport aux petits importateurs directs d'automobiles ou aux offres de leasing des banques. Les sociétés de leasing qui sont liées à des importateurs généraux ou à des constructeurs automobiles doivent le faire de manière transparente afin que les consommateurs ne soient pas trompés.

Recommandation

Nous recommandons d'adopter la motion Pfister (= minorité Zraggen)

Argumentation

Grâce à des sociétés de leasing spéciales liées aux importateurs généraux d'automobiles, ces derniers peuvent proposer des véhicules nettement moins chers que les offres de leasing des importateurs directs d'automobiles ou des banques qui sont en concurrence avec eux. Cette différence de prix, subventionnée par l'importateur général, est estimée à 4'000 francs en moyenne.

Les offres de leasing à 0% ont entraîné une nette augmentation d'achat de voitures, en particulier chez les jeunes nouveaux conducteurs. Leur régulation dans le sens de la transparence est une mesure relativement douce pour ne pas privilégier davantage le fait d'être propriétaire d'une voiture par des incitations nuisibles au climat. La croissance du nombre de véhicules est plus forte que la croissance démographique. Les voitures neuves sont devenues moins chères en termes réels ces dernières années, alors que dans les transports publics, les coûts pour les clients ont augmenté plus fortement que le renchérissement. L'imposition des automobilistes est la plus basse d'Europe occidentale, l'impôt sur les importations de voitures reste par exemple inchangé depuis 1997 à 4% du prix de la voiture neuve.

La Suisse n'est nulle part aussi éloignée de ses objectifs climatiques que dans le domaine du transport routier. D'ici 2040, ses émissions de CO2 devront être inférieures de 57% au niveau de 1990, conformément à la loi sur la protection du climat adoptée par la population en 2023. Jusqu'à présent, la Suisse n'a atteint que - 5%. Les progrès réalisés grâce à l'amélioration de l'efficacité et à l'électromobilité ont été presque entièrement annulés par l'augmentation du nombre de voitures possédées et du nombre de kilomètres parcourus.

Contact

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

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 Suisse

BirdLife Suisse, 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 Suisse

Greenpeace Suisse, 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 Suisse

WWF Suisse, Avenue Dickens 6, 1006 Lausanne
T 044 297 21 21
www.wwf.ch

Partenaires

Pro Alps (anciennement Initiative des Alpes)

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.