



Procédure de consultation : Initiative parlementaire. « Étiquetage des denrées alimentaires. Indiquer si le transport a été effectué par avion »

**Rapport sur les résultats de la consultation qui s'est tenue du 6 octobre 2023
au 22 janvier 2024**
Berne, le 28.06.2024

Table des matières

1	Contexte.....	3
2	Procédure de consultation.....	3
3	Liste des prises de position reçues	3
4	Remarques générales.....	3
5	Avis.....	3
5.1	Arguments des partisans du projet.....	4
5.2	Arguments des opposants.....	5
6	Verzeichnis der Eingaben / Liste des organismes ayant répondu / Elenco dei partecipanti	11
6.1	Kantone / Cantons / Cantoni.....	11
6.2	Parteien / Partis politiques / Partiti politici.....	12
6.3	Interessierte Organisationen / Organisations intéressées / Organizzazioni interessate..	12

1 Contexte

Déposée le 18 mars 2022, l'initiative parlementaire 22.424 « Étiquetage des denrées alimentaires. Indiquer si le transport a été effectué par avion » demande de modifier la loi sur les denrées alimentaires (LDAI, RS 817.0) afin de permettre au Conseil fédéral d'imposer l'obligation de déclarer le mode de transport des denrées alimentaires, et notamment d'indiquer si le transport a été effectué par avion. L'objectif est de fournir aux consommateurs des informations transparentes pour leur permettre de faire leurs achats en toute connaissance de cause et, si possible, dans le respect de l'environnement.

2 Procédure de consultation

Le 6 octobre 2023, la Commission de la science, de l'éducation et de la culture du Conseil national (CSEC-N) a ouvert la procédure de consultation relative à la modification de la LDAI. Elle a invité à se prononcer sur le projet les gouvernements cantonaux, les partis politiques, les associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national, les associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national ainsi que 49 autres organisations et milieux intéressés. La consultation s'est achevée le 22 janvier 2024. Au total, 67 intervenants ont pris position, dont les 26 cantons, l'ACCS, les Verts, le PEV, le PSS et l'UDC. Les avis reçus sont publiés sur la plateforme ad hoc de la Confédération (https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2023/70/cons_1) et résumés dans le présent rapport.

3 Liste des prises de position reçues

On trouvera en annexe la liste des cantons, des partis et des organisations qui ont répondu, avec les abréviations correspondantes.

4 Remarques générales

L'art. 13, al. 1, LDAI est formulé de manière ouverte, de sorte qu'il est d'ores et déjà possible aujourd'hui de déclarer si une denrée est transportée par avion.

5 Avis

Sur les 67 participants à la consultation, 26 (BE, FR, NE, VD, VS, Ville de Zurich, Initiative des Alpes, Bio Suisse, PEV, FiBL, FRC, les Verts, Prométerre, Pro Natura, Public Eye, Pusch, USP, USPF, USS, PSS, SVG, Swiss Beef, Uniterre, ATE, VKMB, WWF) sont favorables à la modification législative proposée dans l'initiative parlementaire. En revanche, 41 participants (AG, AI, AR, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, UR, TG, TI, ZG, ZH, BiscoSuisse, ChocoSuisse, CCIG, CP, economiesuisse, CFC, FIAL, GastroSuisse, HKBB, Hotellerie Suisse, CI Commerce de détail, IG Landesflughäfen, KF, FCM, UPSV, usam, UDC, Swisscofel, SRF, VELEDES, ACCS, UMS) s'y opposent.

5.1 Arguments des partisans du projet

L'Initiative des Alpes, Pro Natura, Pusch, le PSS et l'ATE approuvent le projet, mais estiment que la réglementation ne va pas assez loin, car les achats quotidiens ne se limitent pas aux denrées non transformées. Selon eux, il faudrait étendre la réglementation aux autres produits de consommation. Par ailleurs, s'ils admettent que l'indication du mode de transport améliorerait la transparence, ils estiment aussi qu'elle ne permettrait pas d'informer correctement les consommateurs sur l'empreinte écologique des produits. Le WWF ajoute que les conditions de production (utilisation de pesticides, serres chauffées aux énergies fossiles, utilisation d'aliments pour animaux ou méthodes de capture) sont des éléments tout aussi importants que le transport pour mesurer l'impact environnemental. Pour toutes ces raisons, ces intervenants souhaitent aller plus loin que l'initiative parlementaire et proposent d'introduire une obligation d'indiquer le bilan environnemental global des denrées alimentaires, selon un calcul uniforme pour tous les produits. Selon eux, ce système améliorerait nettement la transparence et serait plus efficace que la solution proposée. La FRC, qui partage cet avis, mentionne une étude selon laquelle 73 % des personnes interrogées souhaitent que les produits et les denrées alimentaires portent une indication de leur empreinte climatique et écologique. Cela permettrait aux consommateurs d'identifier plus facilement les produits durables et contribuerait à lutter contre le *greenwashing* pratiqué par certains producteurs et détaillants. Afin de promouvoir des habitudes de consommation et des méthodes de production plus durables, la FRC prône ainsi l'indication d'un score environnemental sur tous les produits de consommation. Elle fait par ailleurs remarquer que le cercle des produits transportés par avion est plus vaste que celui des produits visés par la LDAI. Les autres partisans du projet sont aussi conscients que la LDAI ne couvre pas tous les produits de consommation. Pour mettre en œuvre les adaptations qu'ils proposent, il faudrait soit étendre le champ d'application de la LDAI, soit créer un nouveau projet de loi régissant la déclaration de l'empreinte écologique de tous les produits de consommation.

Si leurs propositions devaient être rejetées, l'Initiative des Alpes, Pro Natura, Pusch, le PSS et l'ATE demandent au moins d'inscrire dans l'ordonnance d'exécution l'obligation d'indiquer si une denrée a été transportée par avion. FRC demande une adaptation de l'article 12 de la LDAI et donc l'indication obligatoire.

L'Initiative des Alpes, Pro Natura, Pusch, le PSS et l'ATE approuvent en outre le fait que la formulation de l'art. 13 LDAI laisse ouverte la possibilité de signaler les produits qui sont arrivés dans l'UE par avion puis acheminés en Suisse par la route ou le rail. Le WWF estime qu'il faut clarifier l'étiquetage de ce type de produits, tout comme les Verts, le PEV, la FRC, Uniterre, la Ville de Zurich et les cantons de FR, NE, VD et VS, pour qui il en résulterait une amélioration de la durabilité et de la transparence des chaînes d'approvisionnement.

L'USP et Swiss Beef estiment en revanche que la déclaration doit se limiter aux produits directement importés en Suisse par avion. Le canton de Berne ne s'exprime pas explicitement sur ce point.

L'Initiative des Alpes demande en outre de signaler également les produits qui sont transportés par camion sur la majeure partie du trajet.

L'Initiative des Alpes, Pro Natura, Pusch, le PSS et l'ATE demandent que l'indication soit bien visible et aisément identifiable sur les produits. Ils proposent par conséquent de compléter les informations textuelles par un pictogramme d'avion. La FRC demande que l'indication figure sur l'avant des emballages.

Renvoyant au rapport explicatif, les partisans du projet relèvent en outre que le transport aérien de denrées alimentaires représente une source importante de CO₂. Comme ce mode de transport n'est pas

indispensable et qu'il engendre un volume disproportionné de gaz à effet de serre, ils estiment qu'il est urgent de prendre des mesures dans ce domaine pour contribuer aux objectifs climatiques de la Suisse. Bio Suisse demande de son côté d'interdire le transport aérien des denrées alimentaires en prévoyant le moins d'exceptions possibles, malgré les risques de contestation liés à la compatibilité avec les règles de l'OMC.

Pour les cantons de BE, FR, NE, VD et VS, le PEV, les Verts, le PSS, la FRC, VKMB, Prométerre, Public Eye, l'USP, l'USPF, Swiss Beef et le WWF, l'indication du mode de transport permettrait d'améliorer la transparence et de sensibiliser les consommateurs afin de les aider à faire leurs achats en toute connaissance de cause.

Les Verts, le PEV, l'USP, l'USPF et Swiss Beef estiment que l'indication du mode de transport sans interdiction du transport aérien est compatible avec les obligations commerciales de la Suisse. Selon eux, une telle réglementation ne serait pas discriminatoire, car tous les pays de provenance des denrées alimentaires seraient traités sur un pied d'égalité. Par ailleurs, l'USP, l'USPF et Swiss Beef soulignent qu'il existe déjà d'autres indications obligatoires (p. ex. pour les œufs, la viande de lapin ou le bois) et qu'elles n'ont provoqué aucun conflit juridique avec l'OMC ni lésé le commerce de ces produits.

L'Initiative des Alpes, les cantons de FR et VD, la FRC, les Verts, Pro Natura, Public Eye, Pusch, l'USP, l'USPF, le PSS, Swiss Beef et l'ATE estiment qu'il est important que les consommateurs soient informés de l'empreinte écologique globale des denrées alimentaires au moment de l'achat. En outre, l'Initiative des Alpes, la FRC, les Verts, VKMB, Pro Natura, Prométerre, Public Eye, Pusch, le PSS, Uniterre, l'ATE et les cantons de NE et VD indiquent que la réglementation prévue ne devrait pas se limiter aux denrées mentionnées à titre d'exemple dans le rapport explicatif (viande, poisson, fruits et légumes non transformés). Il en va de même pour Prométerre et Uniterre, qui estiment qu'elle devrait s'appliquer aussi aux produits transformés.

Les cantons de BE et NE, les Verts, VKMB, Public Eye, l'USPF, le PSS et le WWF soulignent que la réglementation proposée permettrait d'encourager le recours à des modes de transport moins polluants, de privilégier les produits locaux ou de saison par rapport aux marchandises importées par avion et de promouvoir des habitudes de consommation durables ainsi qu'une alimentation plus respectueuse de l'environnement. Le Canton de FR part du principe que la mesure ne devrait pas toucher les petites exploitations locales, qui misent généralement sur les circuits courts.

Les cantons de BE, NE et VS estiment que la formulation proposée est vague et qu'il est approprié que le Conseil fédéral ait la compétence de régler les détails.

L'USS et la SVG soutiennent la proposition de modification de la LDAI.

5.2 Arguments des opposants

Si la CFC et les cantons d'AG, AI, BS, GE, JU, SH, SO et ZH soutiennent généralement les mesures qui renforcent la stratégie climatique de la Suisse, ils rejettent la modification législative proposée. La CFC, l'ACCS et les cantons d'AG, AI, BL, GE, GL, JU, LU, OW, SH, SO, SZ, TG, ZG et ZH soutiennent en principe les efforts visant à assurer la durabilité des chaînes d'approvisionnement et à renforcer la transparence quant aux modes de transport des denrées alimentaires. Ils doutent néanmoins de l'efficacité de la solution proposée.

L'UMS salue elle aussi les mesures visant à accroître la transparence du marché. Elle rappelle que les légumes suisses sont des produits de proximité commercialisés en circuits courts et produits selon les normes de qualité suisses. Si l'UMS approuve la volonté de marquer une distinction entre l'impact écologique des légumes suisses et celui des marchandises importées par avion, elle s'oppose à la mise en œuvre proposée.

L'ACCS, Economiesuisse, KF et les cantons d'AR, NW, OW, SZ, UR, ZG et ZH estiment qu'il est inutile de modifier l'art. 13 LDAI, car il permet déjà d'indiquer le mode de transport.

L'UDC rappelle que la consommation de produits locaux constitue un geste important en faveur des producteurs et de l'environnement.

Le CP reconnaît que les produits importés, notamment lorsqu'ils ont été transportés par avion sur de longues distances, ont un impact environnemental important et sont une source majeure d'émissions de CO₂. Néanmoins, il juge le projet inadapté et estime que l'intérêt du public, des entreprises et des autorités pour les produits présentant un (plus) faible bilan carbone représente un incitatif économique qui fera indirectement baisser la demande de denrées alimentaires importées.

Pour démontrer l'applicabilité de la mesure, le rapport explicatif mentionne l'exemple de certains distributeurs qui indiquent déjà le mode de transport sur une base volontaire. Les cantons d'AR, GR, OW, SZ, TG, UR, ZG et ZH, l'UDC, le CP, Economiesuisse, HKBB, la CI Commerce de détail, la FCM, SRF, Swisscofel, VELEDES et l'ACCS soulignent que les initiatives volontaires pour renoncer au transport par voie aérienne sont suffisantes et que certains grands distributeurs sont d'ailleurs déjà passés à l'acte. Aux yeux des cantons de BL et SG, l'obligation d'indiquer le mode de transport priverait les entreprises du secteur d'une possibilité de se démarquer de la concurrence en renonçant volontairement aux produits importés par avion, comme certaines le font actuellement.

Swisscofel souligne que ses membres (Migros, Coop, Volg, Spar et leurs fournisseurs) indiquent déjà systématiquement si des produits sont importés par avion ou renoncent à les proposer dans leur assortiment. La CCIG et KF rappellent que de gros efforts sont déjà réalisés depuis de nombreuses années pour réduire autant que possible le transport aérien des denrées alimentaires. Ils estiment que la proposition de l'initiative parlementaire est donc inutile.

La CI Commerce de détail, la FCM, Swisscofel, la CFC et la CCIG rappellent qu'il n'existe pas de réglementation comparable dans l'UE. Pour l'UPS, la réglementation proposée pourrait être perçue comme une discrimination unilatérale des produits importés par rapport aux denrées indigènes. L'ACCS et les cantons d'AG, AI, BL, BS, GE, GR, JU, LU, OW, SG, SH, SZ, TG, UR et ZG estiment par ailleurs qu'elle risquerait de mettre en péril l'équivalence des exigences légales en matière de denrées alimentaires avec l'UE et de compliquer aussi bien le libre commerce des denrées alimentaires que les futures négociations en vue d'un accord dans ce domaine avec l'UE.

VELEDES, SRF, le Canton de SH, l'UDC et la CCIG soulignent qu'une solution adoptée unilatéralement par la Suisse violerait les engagements pris avec l'OMC, notamment l'égalité de traitement entre les produits importés et les produits indigènes. En raison de son impact minime sur l'environnement, ils doutent que la mesure puisse réellement être acceptée comme une exception aux règles de l'OMC au titre de la « conservation de ressources naturelles épuisables ».

En vertu de la loi fédérale du 6 octobre 1995 sur les entraves techniques au commerce (LETC ; RS 946.51), la Suisse est tenue d'assurer la compatibilité des prescriptions techniques qu'elle élabore avec celles de ses principaux partenaires commerciaux, soit l'UE dans le secteur des denrées

alimentaires. Ici aussi, certains participants à la consultation doutent qu'il soit possible de contourner la LETC au nom de la protection du climat. Ils estiment par ailleurs que la Suisse est trop petite pour obliger les producteurs et les grossistes étrangers à adapter leur pratique – du moins sans provoquer une augmentation des prix. Biscosuisse, Chocosuisse, la CCIG, economiesuisse, l'UPS, le Canton de SH, SRF, l'UDC et VELEDES rejettent la déclaration de transport aérien ou toute indication du mode de transport, qui constitue à leurs yeux un « Swiss finish ».

L'avant-projet a été critiqué comme étant trompeur à maints égards. Ainsi, AG, AI, BL, BS, GE, GL, GR, JU, LU, OW, SG, SZ, TI, UR, ZG, la CFC, CI Commerce de détail, la FCM, Swisscofel, Hotellerie Suisse, l'UPS, l'ACCS et l'UMS indiquent qu'il peut être trompeur de limiter cette déclaration à la viande, au poisson, aux fruits et aux légumes, sachant que d'autres denrées sont également importées en Suisse par avion, même si c'est en plus petites quantités en raison des coûts élevés. L'UMS fait également remarquer que l'obligation de déclarer devrait aussi concerner les produits frais légèrement transformés, comme les herbes hachées.

De même, AG, AI, BL, BS, GR, OW, TG, TI, SZ, UR, ZG, CI Commerce de détail, la FCM, SRF, VELEDES, l'ACCS et l'UMS estiment que la réglementation est trompeuse, du fait que les consommateurs vont supposer que tous les produits qui ne portent pas une telle mention n'ont pas été transportés par avion, même ceux qui ne sont pas soumis à cet étiquetage.

Enfin, AG, AI, BL, BS, GR, GL, LU, OW, SG, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH, la CCIG, le CP, la CFC, GastroSuisse, HotellerieSuisse, CI Commerce de détail, la FCM, l'USPV, Swisscofel, l'UDC, l'ACCS et l'UMS soulignent que, du fait que l'obligation d'étiquetage proposée se limite aux denrées arrivant directement en Suisse par avion, il existe un risque que les produits soient transportés par avion vers des pays limitrophes, puis acheminés par la route vers la Suisse. Ainsi, ces produits ne seront pas soumis à cette obligation, pas davantage que les denrées transportées par avion à une étape antérieure.

Vu ce qui précède, il serait donc logique d'exiger l'étiquetage des produits transportés par voie aérienne vers un pays tiers, et de là vers la Suisse par un autre moyen de transport. Toutefois, à suivre les arguments avancés par AG, BS, GL, GR, LU, OW, SG, TG, TI, UR et l'ACCS, les entreprises ne pourraient pas appliquer cette règle, ni les organes d'exécution cantonaux en contrôler l'application.

Pour NW, OW et UR, ainsi que pour la CCIG, la FIAL, KF et l'UPS, seule une faible part de denrées alimentaires est importée directement par avion. La FIAL déplore que la portée de l'obligation ne soit pas clairement définie et que la formulation proposée laisse la possibilité d'étendre cet étiquetage à d'autres produits, notamment aux produits transformés et à d'autres modes de transport. La marge de manœuvre ainsi laissée à l'exécutif serait source d'insécurité juridique. L'UPS souligne que la traçabilité ne peut se faire que selon le principe *one step forward - one step backward*. En effet, selon le produit et la situation de départ, la traçabilité à tous les stades de la vente et, le cas échéant, étendue à d'autres modes de transport pourrait rapidement s'avérer une tâche impossible, même pour un simple morceau de viande. Le gain obtenu serait bien inférieur à l'effort consenti.

NW est convaincu qu'une obligation de déclarer ne conduira pas à des chaînes d'approvisionnement plus durables et que, au contraire des prescriptions relatives à l'étiquetage, les coûts plus élevés pour les transports par voie aérienne seraient mieux à même de modifier le mode de transport.

AG, AI, BL, GE, GL, GR, JU, LU, SG, TG, TI, UR, ZH, la CFC, le CP, HKBB, SRF, l'UDC, VELEDES et l'ACCS ont critiqué les coûts importants résultant de l'avant-projet, qui seraient supportés par les entreprises et répercutés sur les consommateurs, ainsi que le faible bénéfice qu'on peut en attendre, notamment pour l'environnement. En outre, pour AI, GL, LU, OW, SG, SZ, TG, TI, UR, ZG et l'ACCS,

les coûts indiqués dans le rapport explicatif ne correspondent guère aux coûts effectifs. AI, BL, BS, GE, GR, JU, OW, SZ, TG, UR, ZG et l'ACCS se montrent particulièrement critiques à l'égard de la charge de travail qui devrait incomber aux organes de contrôle cantonaux. Telle que proposée, l'obligation de déclaration devrait entraîner un contrôle de tous les lots de marchandises contenant les produits concernés. Il faudrait donc que les organes de contrôle disposent non seulement de la déclaration concernant les denrées soumises à la nouvelle disposition, mais aussi des preuves justifiant que celles qui ne sont pas déclarées ne contreviennent pas à la règle. L'ACCS, BL, GL, GR, OW, SG, SZ, TG, UR, ZG et ZH estiment qu'en raison de la complexité et de la variabilité des chaînes de livraison et des coûts qui en résulteront pour la traçabilité et la documentation du côté du commerce, il est exclu d'appliquer strictement l'obligation de déclarer les transports effectués par voie aérienne pour toutes les marchandises. Telle que proposée, la disposition régissant l'étiquetage aurait en outre un impact considérable sur le coût des marchandises. De fait, pour garantir la conformité des produits et notamment le respect de cette disposition, les entreprises suisses devraient assumer un surcroît de travail considérable. Il faut donc s'attendre à une hausse des prix, ce qui serait certainement perçu par les partenaires commerciaux comme une discrimination injustifiée au détriment des produits importés.

Par ailleurs, BL, GE, GL, GR, JU, OW, SO, SZ, TG, UR, ZG et l'ACCS soulignent que l'obligation de déclarer pourrait également entraîner des risques sanitaires plus élevés, du fait que, pour éviter la déclaration de transport par avion, les importateurs pourraient préférer des trajets plus longs par camion ou par bateau. Or, pour les produits très périssables, des conditions de transport inadaptées, voire simplement prolongées, peuvent entraîner un risque sanitaire pour les consommateurs. Il se peut en outre qu'on traite (illégalement) les containers de transport ou les denrées avec des produits toxiques afin de prolonger la durée de conservation des denrées.

La déclaration d'origine en vigueur suffit, car elle peut renseigner sur l'empreinte écologique laissée par un aliment. Tel est le point de vue partagé par JU, SH, TI ainsi que la CCIG, GastroSuisse, HotellerieSuisse, KF et l'UDC.

AR, la CCIG, economiesuisse, la CFC, GastroSuisse, HKBB, CI Commerce de détail, la CI Aéroport nationaux, la FCM, l'UPSV, Swisscofel, SRF et VELEDES indiquent que la durabilité d'un produit alimentaire ne dépend pas uniquement de son mode de transport. Il faudrait bien plutôt tenir compte des moyens de production et d'autres externalités. AG estime également qu'il existe des mesures plus efficaces que la solution proposée pour exiger une alimentation plus durable. On peut par exemple privilégier les aliments de saison et de la région et les étiqueter en conséquence. Et une augmentation du prix du carburant pour les avions permettrait d'atteindre bien plus efficacement l'objectif de réduction des transports par voie aérienne. Seuls les produits transportés par avion seraient ainsi rendus plus chers.

GE et JU, economiesuisse, FIAL, l'UPSV, SRF, l'UDC et VELEDES critiquent la formulation délibérément ouverte et potestative de l'avant-projet, qui laisse au Conseil fédéral une trop grande marge de manœuvre, car c'est finalement par voie d'ordonnance que seront décidés la mise en œuvre concrète de la disposition et les modes de transport qu'elle concernera.

Biscosuisse et Chocosuisse soulignent également que l'art. 13 LDAI est déjà formulé de manière ouverte et permet d'ajouter d'autres indications. Il n'est donc pas nécessaire de modifier la loi. Le cas échéant, ils précisent que le rapport de l'OFEV recommande une concrétisation de l'lv.pa. 22.424 Badertscher dans le respect du principe de proportionnalité, en la limitant à la viande, au poisson, aux fruits et aux légumes, dans la mesure où ces produits sont responsables de la majeure partie des émissions de gaz à effet de serre dues au transport par voie aérienne, et en la limitant au transport de ces denrées directement en Suisse. À cette fin, l'art. 13, al. 1, ne doit pas être complété par « le mode de transport,

notamment si le transport a été effectué par voie aérienne », comme proposé, mais par « le transport par voie aérienne ». L'obligation d'étiquetage concernant le transport par voie aérienne inscrite au niveau réglementaire (OIDAI) devra se limiter aux catégories susmentionnées (viande, poisson, fruits et légumes, et importation par avion directement en Suisse). L'adoption de l'initiative parlementaire ne justifie pas l'introduction d'une indication générale relative au mode de transport.

En outre, Biscosuisse, Chocosuisse, SRF et VELEDES soulignent que le rapport de l'OFEV indique qu'une obligation générale de déclarer les transports par voie aérienne impliquerait un important travail de clarification et de documentation pour tous les responsables de la mise sur le marché de denrées alimentaires en Suisse, ainsi que des frais d'exécution élevés pour le contrôle du respect de cette exigence. À l'inverse, il est difficile de déterminer clairement le bénéfice écologique et on peut s'interroger sur la pertinence de se focaliser sur un aspect isolé du bilan climatique d'une denrée alimentaire.

La CFC et TI attirent l'attention sur le fait que la déclaration entraîne d'une part une charge de travail supplémentaire pour les fournisseurs, dans la mesure où il s'agit d'un étiquetage supplémentaire. Ils doivent en outre connaître les modes de transport utilisés pour acheminer leurs produits – qui peuvent changer fréquemment en fonction de la disponibilité sur le marché – et en assurer la traçabilité. D'autre part, si les fournisseurs veulent éviter la déclaration, ils doivent soit changer de chaîne de transport, soit remplacer les produits concernés dans leur assortiment. Tout cela peut se traduire par un prix de vente plus élevé. Compte tenu de l'augmentation actuelle du coût de la vie, la CFC s'oppose aux mesures qui grèvent davantage le budget des consommateurs.

Dans sa prise de position, GastroSuisse souligne qu'une déclaration supplémentaire du mode de transport entraînerait un surcroît de travail pour les entreprises, sans pour autant créer plus de transparence pour les clients. Le cas échéant, GastroSuisse recommande de préciser que la concrétisation de cette obligation au niveau de l'ordonnance doit se limiter aux produits frais non transformés. Étant donné que, dans la pratique de l'hôtellerie-restauration, il est parfois difficile de savoir à quel point une denrée alimentaire non transformée l'est réellement et à partir de quand elle est une denrée alimentaire transformée ou une partie d'un plat cuisiné, GastroSuisse s'attend à ce que l'hôtellerie-restauration soit totalement exemptée de l'obligation visée à l'art. 13, al. 1, let. i, LDAI. HotellerieSuisse et elle indiquent qu'en vertu de l'accord interprofessionnel sur la réduction des pertes de denrées alimentaires, elles continueront à s'engager sur la voie de la réduction du gaspillage alimentaire.

La CI Aéroports nationaux précise que les produits frais proviennent presque exclusivement d'outre-mer et que le transport par voie aérienne est souvent le seul moyen de transport adapté. Dans la plupart des cas (p. ex. environ 98 % du fret aérien à l'aéroport de Zurich), ces produits frais sont transportés dans les soutes d'avions de ligne. Les vols long-courriers requis à cet effet présentent une consommation de carburant par kilomètre inférieure à la moyenne des vols. La CI Aéroports nationaux doute que l'obligation de déclaration donne aux consommateurs une meilleure information sur les émissions de CO₂. Selon elle, le transport par voie aérienne génère nettement moins d'émissions de CO₂ que le transport routier par exemple (elle renvoie aux données collectées par l'Office fédéral de la statistique sur l'impact environnemental des différents modes de transport). La raison pour laquelle le transport aérien devrait revêtir une importance particulière n'est pas suffisamment démontrée.

La CI Aéroports nationaux salue expressément l'intention de la commission d'inclure tous les modes de transport. En invoquant le principe de l'égalité de traitement, elle demande de supprimer de l'art. 13, al. 1, let. i, LDAI la référence au transport aérien (« notamment si le transport a été effectué par voie aérienne »). Cela garantira une réglementation au niveau de l'ordonnance s'appliquant de manière égale

à tous les modes de transport et traduira en toute transparence l'intention de la commission d'informer les consommateurs sur le mode de transport.

Le canton de ZH doute de l'utilité de la mesure, car son succès dépend uniquement d'un facteur impossible à évaluer, à savoir la mesure dans laquelle la déclaration exigée peut influencer le comportement des consommateurs. L'organisation KF préfère elle aussi laisser aux consommateurs la responsabilité de prendre des décisions moyennant les informations existantes, plutôt que de voir déferler une avalanche de réglementations. Elle met également en garde contre le fait que la réglementation proposée incite à fixer de mauvaises priorités.

6 Verzeichnis der Eingaben / Liste des organismes ayant répondu / Elenco dei partecipanti

Les avis reçus sont publiés sur la plateforme de la Confédération, à la rubrique Procédures de consultation terminées – 2023 : https://fedlex.data.admin.ch/ei/dl/proj/2023/70/cons_1.

6.1 Kantone / Cantons / Cantoni

AG	Aargau / Argovie / Argovia
AI	Appenzell Innerrhoden / Appenzell Rh.-Int. / Appenzello Interno
AR	Appenzell Ausserrhoden / Appenzell Rh.-Ext. / Appenzello Esterno
BE	Bern / Berne / Berna
BL	Basel-Landschaft / Bâle-Campagne / Basilea-Campagna
BS	Basel-Stadt / Bâle-Ville / Basilea-Città
FR	Freiburg / Fribourg / Friburgo
GE	Genf / Genève / Ginevra
GL	Glarus / Glaris / Glarona
GR	Graubünden / Grisons / Grigioni
JU	Jura
LU	Luzern / Lucerne / Lucerna
NE	Neuenburg / Neuchâtel
NW	Nidwalden / Nidwald / Nidvaldo
OW	Obwalden / Obwald / Obvaldo
SH	Schaffhausen / Schaffhouse / Sciaffusa
SG	St. Gallen / Saint-Gall / San Gallo
SO	Solothurn / Soleure / Soletta
SZ	Schwyz / Schwytz / Svitto
TG	Thurgau / Thurgovie / Turgovia
TI	Tessin / Ticino
UR	Uri
VD	Waadt / Vaud

VS	Wallis / Valais / Vallese
ZG	Zug / Zoug / Zugo
ZH	Zürich / Zurich / Zurigo

6.2 Parteien / Partis politiques / Partiti politici

GRÜNE Les Verts	GRÜNE Schweiz Les VERT-E-S suisses I VERDI svizzera
EVP PEV	Evangelische Volkspartei der Schweiz Parti évangélique suisse
SP PSS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz Parti socialiste suisse Partito socialista svizzero
SVP UDC	Schweizerische Volkspartei Union Démocratique du Centre Unione Democratica di Centro

6.3 Interessierte Organisationen / Organisations intéressées / Organizzazioni interessate

EKK CFC	Eidgenössische Kommission für Konsumentenfragen Commission fédérale de la consommation
Alpeninitiative Initiative des Alpes	Verein zum Schutz des Alpengebietes Association « pour la protection des régions alpines »
Bio Suisse	Vereinigung Schweizer Biolandbau-Organisationen Association suisse des organisations d'agriculture biologique
CP	Centre Patronal
CCIG	Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
economiesuisse	Fédération des entreprises suisses

FIAL	Foederation der Schweizerischen Nahrungsmittel-Industrien Fédération des industries alimentaires suisses
FiBL	Forschungsinstitut für biologischen Landbau Institut de recherche de l'agriculture biologique
FRC	Fédération romande des consommateurs
GastroSuisse	Verband für Hotellerie und Restauration in der Schweiz Fédération de l'hôtellerie et de la restauration
KF	Konsumentenforum
HKBB	Handelskammer beider Basel
HotellerieSuisse	Schweizer Hotelier-Verein Société suisse des hôteliers
IG Detailhandel CI Commerce de détail	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz Communauté d'intérêts du commerce de détail suisse
IG Landesflughäfen CI Aéroports nationaux	Interessengemeinschaft Landesflughäfen Communauté d'intérêts des aéroports nationaux
VKMB	Kleinbauern Vereinigung, die Bäuerinnen- und Konsumenten-Organisation Association des petits paysans
MGB FCM	Migros Genossenschaft Bund Fédération des coopératives Migros
Prométerre	Association vaudoise de promotion des métiers de la terre
Pro Natura	Naturschutzorganisation Organisation de protection de la nature
Public Eye	
PUSCH	Stiftung praktischer Umweltschutz
SBLV USPF	Schweizerischer Bäuerinnen und Landfrauenverband Union suisse des paysannes et des femmes rurales
SBV USP	Schweizer Bauernverband Union suisse des paysans

SFF	Schweizer Fleisch-Fachverband
UPSV	Union professionnelle suisse de la viande
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
USS	Union syndicale suisse
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
usam	Union suisse des arts et métiers
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz
SRF	Swiss Retail Federation
Stadt Zürich	
Ville de Zurich	
SVG	Schweizer Verband für Spital-, Heim- und Gemeinschaftsgastronomie
Swiss Beef	Vereinigung der Schweizer Qualitäts-Rindfleischproduzenten
Swisscofel	Verband des Schweizerischen Früchte-, Gemüse- und Kartoffelhandels Association suisse du commerce de fruits, légumes et pommes de terre
Uniterre	Bäuerinnen- und Bauernorganisation Organisation paysanne
VELEDES	Verband der Lebensmitteldetaillisten Schweiz Association suisse des détaillants en alimentation
VCS	Verkehrsclub der Schweiz
ATE	Association transports et environnement
VSGP	Verband Schweizer Gemüseproduzenten
UMS	Union maraîchère suisse
VKCS	Verband der Kantonschemiker der Schweiz
ACCS	Association des chimistes cantonaux de Suisse
WWF	World Wildlife Foundation