

Monsieur
Rudolf Dietrich
Direction des douanes
Division "Tarifs douaniers"
Monbijoustrasse 40
3003 Berne

Monsieur Filippo Lombardi
Président de la Commission de l'environnement,
de l'aménagement du territoire et de l'énergie
du Conseil des Etats (CEATE-E)
Palais fédéral
CH-3003 Berne

Berne, le 28 février 2009 sgv-Sa

05.309 é Initiative du canton de Berne. Différenciation de l'impôt sur les véhicules à moteur au niveau fédéral

Réponse à consultation

Réf. int. 185/08

Monsieur le Directeur,
Monsieur le Conseiller aux Etats,

Organisation faîtière des PME, l'Union suisse des arts et métiers usam représente 280 associations et quelque 300 000 entreprises. En tant que numéro 1 des PME helvétiques, elle s'engage sans répit pour l'aménagement d'un environnement économique et politique favorable au développement des petites et moyennes entreprises.

Par son courrier du 13 novembre 2008, l'usam a été invitée à prendre position sur l'avant-projet de modification de la Loi fédérale sur l'imposition des véhicules automobiles (Limpauto) élaborée par la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats (CEATE-E) suite au dépôt par le canton de Berne de l'initiative citée en titre. Par la présente réponse, l'usam fait usage de cette opportunité.

1. Remarques liminaires

Le présent projet s'inscrit dans le contexte politico-législatif suivant : Le Conseil fédéral a adopté, en février 2008, les deux plans d'action pour l'énergie du DETEC: le plan d'action pour l'efficacité énergétique et le plan d'action pour les énergies renouvelables. Les plans d'action se composent d'un ensemble de mesures qui se complètent et se renforcent: des mesures incitatives (p. ex. un système de bonus-malus dans l'imposition des véhicules automobiles), des mesures de soutien direct, un renforcement des efforts librement consentis (nouvelle convention d'objectifs avec auto-suisse), ainsi que

des prescriptions et des normes minimales. Les plans d'action contiennent des mesures relevant de la compétence de la Confédération ou des cantons. La Confédération soutient notamment les efforts des cantons pour introduire des taxes cantonales sur les véhicules à moteur liées à leur consommation et travaille au développement de l'étiquette Energie en une étiquette Environnement adaptée à la pratique, qui doit être harmonisée avec les cantons. Elle doit leur servir de base pour une solution uniformisée.

Le plan d'action pour l'augmentation de l'efficacité énergétique contient 15 mesures, principalement dans les domaines du bâtiment et de la mobilité. Le programme d'assainissement des bâtiments, dont la proposition de financement par une affectation partielle de la taxe sur le CO₂ est combattue par l'usam, et les mesures concernant le trafic (système de bonus-malus lors de l'achat d'une nouvelle voiture et convention d'objectifs avec auto-suisse) sont des mesures particulièrement efficaces du point de vue de la réduction des émissions de CO₂. Leur effet se répartit à raison d'environ deux tiers sur le secteur du bâtiment et d'un tiers sur celui du trafic.

1.1 Position de l'usam: grands axes politiques et stratégie 2008-2010

Dans sa «Stratégie 2008», approuvée par le Congrès des arts et métiers en mai 2008 à Fribourg, l'usam s'est fixé comme l'un de ses thèmes clefs l'optimisation des conditions-cadre de nos PME. Il s'agit d'une part de réduire le nombre de réglementations et de prescriptions et d'autre part de baisser les taxes, les redevances et les impôts.

Dans son programme 2008-2010, l'usam s'engage en matière de politique énergétique et environnementale à ce que le centime climatique demeure la seule mesure visant à réduire les émissions de CO₂. En matière de mobilité, l'usam s'engage à ce que les infrastructures de transports soient étendues, développées et maintenues en fonction des besoins ; elle s'oppose à l'introduction de nouveaux impôts ou de nouvelles taxes.

1.2 Réponses à consultation de l'usam sur des sujets apparentés : LEn et LCO₂

1.2.1 Loi sur l'énergie (LEn)

Dans sa réponse à consultation du 10 février 2009 sur les modifications de la Loi sur l'énergie, de l'Ordonnance sur l'énergie et de l'Ordonnance sur la procédure d'approbation des plans d'installations électriques (réf. int. 177/08), l'usam rappelle quelques principes fondamentaux à savoir que :

- la multiplication des taxes n'est que bureaucratie et surcharge administrative au détriment des PME qui font l'économie réelle du pays ; en matière environnementale, l'incitation a de bien meilleures chances de succès que la contrainte ;
- le dirigisme en matière d'efficacité énergétique est voué à l'échec ; il convient au contraire d'associer étroitement les milieux concernés, les organisations économiques en particulier, afin de développer des solutions concertées qui tiennent compte des préoccupations concrètes de l'économie. Les conventions d'objectifs passées avec les différentes branches constituent une piste importante qui a d'ores et déjà fait ses preuves en matière d'objectifs de réduction/compensation d'émission de gaz CO₂ pour la période courant jusqu'en 2012 ;
- la Suisse ne doit pas s'entêter sur la voie du cavalier seul, laquelle ne peut que nuire à la capacité concurrentielle de nos entreprises ; il convient de développer des solutions conjointes avec les pays voisins, nos principaux partenaires commerciaux et d'adapter les objectifs européens aux standards helvétiques.

En ce qui concerne l'introduction d'un « certificat de performance énergétique pour les bâtiments » (une étiquette Energie pour les bâtiments), l'usam en soutient l'idée tout en mentionnant qu'une telle mesure ne doit pas être introduite par le biais d'une Loi fédérale sur l'énergie, et ce pour les raisons suivantes :

- la politique énergétique dans le domaine des bâtiments est de la compétence des cantons ;
- il convient d'associer les milieux des propriétaires fonciers et des régies immobilières quant aux critères qui aboutiraient à un tel certificat.

D'autre part, l'usam a combattu l'aspect obligatoire d'une telle mesure, préconisant son caractère facultatif dans l'optique de l'efficacité reconnue des mesures volontaires.

1.2.2 Loi sur le CO₂ (LCO₂)

La procédure de consultation du projet de révision de la Loi sur le CO₂ (politique climatique post-Kyoto) échoit au 17 mars 2009. Le comité de l'usam a approuvé lors de sa séance du 25 février 2009 les lignes directrices de notre future réponse à consultation quant à ce projet (réf. int. 187/08). L'usam rejette les deux variantes proposées, estimant que le projet ne consolide pas les mesures volontaires qui ont déjà fait leurs preuves pour la période courant jusqu'en 2012. Elle exige :

- l'application d'une politique environnementale simple et acceptable pour les PME, sans taxe CO₂ supplémentaire sur les carburants;
- que le centime climatique soit et demeure la seule mesure visant à réduire les émissions de CO₂ après 2012 et qu'il soit inscrit dans la loi sur le CO₂ révisée ;
- que le principe des mesures volontaires soit ancré plus solidement dans la loi ;
- que la révision de la loi sur le CO₂ tiennent compte des efforts et des résultats obtenus par la Suisse jusqu'à présent et qu'un objectif de réduction réaliste des émissions de CO₂ soit fixé en conséquence ;
- qu'une troisième variante, plus simple, moins coûteuse et moins bureaucratique, axée sur quelques mesures efficaces - qui ont fait leurs preuves dans le droit actuel - soit étudiée pour tenir compte des intérêts, de la capacité concurrentielle et d'innovation de nos PME, afin qu'elles ne soient pas désavantagées.

L'usam insiste sur le fait que les mesures volontaires des milieux économiques ont fait leurs preuves, puisque la Suisse atteindra les objectifs fixés par le protocole de Kyoto, notamment grâce aux efforts consentis par la Fondation centime climatique, par l'AnEc et par les entreprises grandes consommatrices d'énergie.

2. Appréciation générale du projet

L'Union suisse des arts et métiers usam, organisation faîtière des PME et plus grande organisation économique du pays, rejette catégoriquement le projet d'introduction d'une différenciation de l'impôt sur les véhicules à moteur au niveau fédéral par le biais d'un système de bonus induisant artificiellement un système de bonus-malus tel qu'élaboré par la CEATE-E.

Le projet est trop complexe et manque par conséquent de transparence. Les effets escomptés en matière de réduction d'émission de CO₂ sont beaucoup trop restreints en regard de la surcharge administrative engendrée et des coûts y afférant. D'autre part, il induit de fait un renchérissement général des véhicules et une distorsion du marché. Finalement, il ne pondère aucunement les intérêts des usagers professionnels de la route, aussi bien les transporteurs, qui n'ont de cesse d'être ponctionnés alors même leur parc de véhicules répond en grande partie aux dernières normes environnementales, que les PME dont le transport n'est pas l'activité principale mais qui gèrent un parc automobile important tombant sous le coup de ce projet.

2.1 Descriptif du projet

L'initiative lancée en 2005 par le canton de Berne sur la «Différentiation des impôts sur les véhicules à moteur sur le plan fédéral» prévoit que l'impôt sur les automobiles, perçu par la Confédération au moment de l'importation d'une voiture de tourisme, est augmenté de manière à permettre de financer avec ces fonds supplémentaires les incitations à l'achat de voitures à grand rendement énergétique et compatibles avec l'environnement. La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats CEATE a envoyé à la fin 2008 une proposition correspondante en consultation.

Pour financer le système d'incitation prévu, on envisage de doubler à 8 % l'impôt sur les automobiles d'actuellement 4%. Cela signifie que si la Caisse fédérale était jusqu'ici alimentée chaque année par plus de 300 millions, elle bénéficierait à l'avenir de plus de 600 millions à financer par les acheteurs de voitures. Les quelque 300 millions de francs supplémentaires encaissés seraient entièrement affectés aux paiements des bonus. Pour chaque voiture de la catégorie de rendement énergétique A, on verserait un bonus de 3000 francs et un bonus de 2000 francs pour chaque véhicule de la catégorie B. Ces bonis reposeraient sur une étiquetteEnergie élargie, basée sur un procédé compliqué, mais aussi coûteux, avec ce qu'on appelle des unités de charge écologique (UCE). Cette étiquette, qui prendrait aussi en considération des polluants atmosphériques comme les oxydes d'azote ou les particules fines, mais aussi le bruit, serait donc appelée désormais étiquetteEnvironnement.

Un projet dérivé a été développé par Greenpeace, l'ATE et le WWF, sous la forme d'un système de bonus/malus avec des crédits d'émissions négociables dont le prix varie et qui sont une sorte «d'action CO2». L'association de branche estime que ce projet est de nature à déstabiliser les acheteurs de voitures, car le prix effectif à payer pour une voiture n'est pas clair à l'avance. Il est par ailleurs déroutant que ce ne soit plus la consommation relative qui compte, mais la consommation absolue; cela signifie que l'on pénalise par un malus les grandes voitures, même si elles ont un grand rendement énergétique. De plus, on ne restituerait aux acheteurs de voitures qu'une partie des recettes en provenance du négoce des crédits d'émissions, le reste alimenterait une caisse générale. L'usam rejette ce projet.

2.2 Etat du parc automobile suisse

Même sans interventions étatiques et prescriptions restrictives, les acheteurs d'automobiles agissent de plus en plus dans l'esprit de la protection du climat et du rendement énergétique. Selon l'association de branche, les ventes de voitures plus compactes, à grand rendement énergétique et économiques ont sensiblement augmenté en 2008. Les nouvelles immatriculations de microvoitures ont augmenté de 28,8 %. Les ventes de véhicules compacts et des voitures de la catégorie moyenne inférieure sont restées stables avec -0,6 et +0,5 %, la catégorie moyenne supérieure a connu une légère croissance de +1,3. Dans la catégorie des véhicules de luxe (- 16,3 %) et dans la catégorie supérieure (- 18,7 %), les ventes ont en revanche fortement baissé par rapport à l'année précédente. Les ventes de SUV ont aussi légèrement baissé (-0,4 %). Dans cette catégorie, on constate certes une augmentation des ventes de véhicules de la catégorie moyenne inférieure et supérieure, ce qu'on appelle les SUV compacts, mais dans la catégorie supérieure et de luxe, on note un recul sensible de -17,7 %, respectivement -7.8 %.

Le dépouillement par catégorie de cylindrée confirme aussi cette tendance aux petites voitures. La part au marché des voitures de tourisme avec une cylindrée inférieure à 1 litre n'a certes augmenté que de 0.1 %, mais la part des catégories de cylindrée de 1000 à 1399 cm³ a passé de 17,5 à 21,1 % et dans la catégorie de 1400 à 1799 cm³, la part au marché est également passée de 23,0 à 24,3 %. Dans la catégorie des véhicules de deux litres (1800 à 1999 cm³), la part au marché est tombée en revanche de 31,2 à 29,2 %. Le recul dans les quatre catégories de cylindrée élevée (à partir de 2000 cm³) était encore plus spectaculaire. En 2007, elles représentaient ensemble encore un quart du marché global, l'année précédente, leur part est tombée à 21,8 %. (sources: auto-suisse)

3. Remarques détaillées

Dans son analyse d'autres modèles possibles (modulation de l'imposition des véhicules automobiles et système de bonus-malus), la Commission relève comme critères de pondération déterminants l'efficacité en regard du coût des mesures (pt. 1.3.1). Ces critères sont modérés par des critères secondaires : l'intérêt incitatif, la complexité de taxation, la neutralité budgétaire, la réduction effective des émissions de CO₂, l'applicabilité d'un taux négatif, la visibilité directe de l'impôt, l'impact psychologique, le coût administratif de la mise en œuvre des mesures.

Si l'on en croit les raisons pour lesquelles la Commission s'est refusé de proposer l'un ou l'autre de ces modèles, un souci de cohérence aurait dû l'inciter pour des motifs identiques à ne pas proposer le projet tel que mis en consultation.

3.1 Analyse du modèle

3.1.1 Système d'évaluation

La base actuelle d'évaluation des voitures de tourisme est l'étiquette Énergie de l'OFEN. Cette étiquette serait développée en étiquette Environnement en prenant en compte les critères de consommation d'énergie et de pollution pour les véhicules (KeeF) issus d'une banque de données développée par l'OFEV, l'OFROU et l'OFEN. Cette nouvelle étiquette devrait permettre de prendre en compte non seulement l'efficacité énergétique, mais aussi d'autres aspects environnementaux.

De fait, cette nouvelle étiquette Environnement combinerait le système d'évaluation relatif de l'étiquette Énergie (rapport entre le poids du véhicule et la consommation) avec un système d'évaluation absolu (UCE). Le consommateur y perdrait en transparence.

3.1.2 Efficacité énergétique

L'étiquette Énergie actuelle informe les acheteurs de voitures neuves de l'efficacité énergétique selon un système relatif (consommation de carburant/poids du véhicule à vide) ; elle informe de plus quant à la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et la présence d'un filtre à particules pour les véhicules diesel.

Depuis son introduction en 2002, l'étiquette Énergie est devenue un support d'évaluation à l'achat des véhicules neufs reconnus par les acteurs de la branche, aussi bien vendeurs qu'acheteurs. Les indications figurant en complément de l'efficacité énergétique suffisent pour établir un bilan environnemental du véhicule.

3.1.3 Unité de charge écologique

Selon le rapport, les unités de charge écologique (UCE) permettent d'évaluer de manière absolue – c'est-à-dire en faisant abstraction du poids du véhicule – les incidences environnementales effectives d'un véhicule. Cette valeur agrégée représente l'impact environnemental du véhicule par l'addition de ses émissions directes (polluants atmosphériques et bruit) et de ses émissions indirectes (résultant du mode de production du carburant selon la méthode de la raréfaction des ressources).

Considérant qu'il est aujourd'hui impossible pour les spécialistes de l'énergie de se mettre d'accord sur le bilan actuel des ressources à disposition au niveau des énergies fossiles, un tel modèle ne permet en aucune façon une évaluation absolue rationnelle. Il n'est que l'instrument d'une politique environnementale orientée.

3.1.4 Etiquette Environnement

La Suisse fait une fois de plus œuvre de pionnière en matière de normisation : selon le rapport, le modèle d'étiquette Environnement développé par le DETEC demandera des adaptations en fonction du système développé par l'Union européenne.

Est-il utile d'introduire précipitation un système qui devra être de fait adapté : cela fausse le marché intérieur (3 systèmes de fait sur une décennie).

3.1.5 Mise en œuvre

En matière de mise en œuvre, nous renvoyons aux réponses à consultation de nos associations membres, lesquelles en ont exemplarisé la complexité et l'absence total de transparence.

3.1.6 Droit européen

Le rapport mentionne la compatibilité du modèle du bonus proposé avec le droit communautaire alors même que l'étiquette Environnement est une invention suisse qui ne sera vraisemblablement pas introduite sous cette forme dans l'Union.

Il est à mentionner d'autre part que dans le cadre de la révision de la Loi sur le CO₂, le rapport fait mention d'un 1^{er} pilier, à savoir l'engagement volontaire pris par les constructeurs, et des mesures à prendre en la matière après 2012 (pt. 3.2.3, p. 59). Le rapport propose de reprendre la limite européenne fixée pour les constructeurs (européens) en Suisse pour les importations de nouvelles voitures. Il va sans dire que le marché de l'importation suisse ne se limite pas aux marques européennes. Par conséquent, une telle mesure rendrait impossible l'importation de bon nombre de véhicules ayant un bilan énergétique pourtant acceptable. Il convient de modérer les exigences en fonction des standards en vigueur sur le marché intérieur.

3.1.7 Réduction des émissions de CO₂

L'objectif final du projet est de limiter les émissions de CO₂. Selon le rapport, la réduction serait de l'ordre de 200'000 tonnes sur 10 ans, soit environs 4% de l'ensemble des émissions produites en Suisse.

Une si faible réduction des émissions ne peut justifier la mise en place d'un appareil administratif complexe et dispendieux entraînant des distorsions de concurrence. La révision de la Loi sur le CO₂ et les résultats de sa mise en consultation doivent servir de base de réflexion aux moyens à mettre en œuvre en matière de réduction d'émission de CO₂. Le présent projet est en cela anachronique. D'autre part, il ne mentionne pas un facteur déterminant d'analyse de la consommation des véhicules : le prix des carburants, lequel est tendanciellement à la hausse et influe directement l'achat de véhicules moins gourmands (cf. 2.2 Etat du parc automobile suisse).

3.2 Conséquences

Un point de l'analyse conclusive du rapport doit être clarifié : les auteurs relèvent qu'« il n'y a pas d'industrie automobile suisse » (p. 23). Or, selon une récente étude de l'EPFZ conduite par le professeur Roman Boutellier, l'industrie automobile suisse concerne 310 entreprises pour un chiffre d'affaires annuel de 16 milliards de francs, employant 34'000 travailleurs, soit non moins de l'équivalent de la moitié des emplois que génère l'industrie pharmaceutique en Suisse.

3.2.1 Au niveau financier

L'introduction d'un bonus serait financée par un doublement de l'impôt sur les véhicules automobiles, soit un prélèvement supplémentaire de l'ordre de 300 millions. Les calculs proposés par nos

associations membres et associations partenaires (TCS) montrent que même en cas d'obtention d'un bonus, l'introduction du système aura pour effet de renchérir l'acquisition d'un véhicule.

Selon les spécialistes de la branche, il faudra s'attendre pour les voitures d'occasion récentes à une dépréciation massive car en cas d'introduction d'un tel système, il faudra en toute logique corriger le prix de ces voitures vers le bas. Avec le système proposé par la CEATE-E, on dépenserait rien que pour la catégorie de rendement énergétique A environ 135 millions de francs (45'000 véhicules à CHF 3000.-), sans que cela ait le moindre effet sur les émissions de CO₂.

3.2.2 Au niveau administratif

Selon le rapport, l'exercice financièrement neutre et sans charge supplémentaire pour l'administration fiscale (pt. 4.1.2, p. 17) se solde par un solde négatif de 4,2 millions de francs et une efficacité énergétique estimée à 21 francs par tonne de CO₂ évitée.

3.2.3 Au niveau du marché intérieur

La politique environnementale suisse repose aujourd'hui sur le principe du pollueur-payeur (art. 2 LPE). Le modèle fondé sur un bonus est considéré comme un instrument d'économie de marché, dont les mécanismes d'action devraient permettre la création de normes pour l'achat de véhicule, la modification des structures de préférences pour les consommateurs ainsi que de leur comportement décisionnel, tout en ne générant que de faibles distorsions du marché.

L'analyse de nos membres, partagée par les auteurs du projet (pt. 4.4, p. 20) conclut que le modèle relève le coût de tous les véhicules automobiles par le biais de l'augmentation générale de l'impôt et par conséquent le prix de toutes les voitures neuves. Il est illusoire de penser que dans le contexte d'une utilisation professionnelle des véhicules, les propriétaires de PME pourront systématiquement se rabattre sur des véhicules à haut rendement énergétiques, ceux-ci ne correspondant que rarement à leurs besoins, notamment en termes de traction et de transport de charges. Le modèle fondé sur un bonus induit de fait des distorsions de marché, notamment à l'encontre des régions périphériques et des zones de montagnes.

4. Conclusion : refus du projet

L'Union suisse des arts et métiers usam, organisation faitière des PME et plus grande organisation économique du pays, rejette tant le système de bonus/malus proposé par la Commission du Conseil des Etats que l'idée des crédits d'émissions négociables, préconisée par les milieux écologistes, les estimant inadéquats pour baisser les émissions de CO₂ des automobiles. Le projet pêche par son manque d'inefficacité dans les mesures proposées, ses charges administratives disproportionnées en regard des réductions d'émissions de CO₂ envisagées, son absence de transparence vis-à-vis des consommateurs et les distorsions de concurrence qu'il génère.

La stratégie d'efficacité énergétique dans le domaine des voitures de tourisme proposée par la Commission européenne et reprise dans ces grandes lignes au niveau suisse repose sur trois piliers : 1) l'engagement volontaire pris par les constructeurs automobiles européens de réduire les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves ; 2) des instruments passifs permettant de sensibiliser les consommateurs à la nécessité de réduire la consommation de carburant et à accroître l'efficacité énergétique ; 3) des incitations fiscales favorisant les véhicules à bon rendement énergétique.

Les projets présentés par le DETEC de manière générale ne tiennent pas assez compte de l'interaction de ces trois piliers.

5. Contrepropositions : reprise du modèle européen et introduction d'une prime à la casse

L'usam rejoint les spécialistes de la branche automobiles, lesquels préconisent une solution qui semble logique: s'aligner sur les objectifs de réduction décidés par l'UE en décembre 2008. Elle soutiendra ses associations membres directement concernées pour que l'on prenne suffisamment en considération le «cas particulier de la Suisse» (topographie, proportion en dessous de la moyenne des voitures diesel en raison du prix du diesel à la colonne, grande proportion de véhicules à traction intégrale).

L'UE oblige les fabricants d'abaisser d'ici à 2015 la consommation moyenne de CO₂ (donc la consommation de carburant) des voitures neuves à 130 g/km et d'ici à 2020 à 95 g/km; si les groupes d'automobiles n'atteignent pas cet objectif, ils risquent des amendes.

Pour accélérer la modernisation du parc de véhicules, qui est très souhaitable pour des raisons de protection de l'environnement, les associations de branche souhaitent que ces amendes n'alimentent pas la caisse générale de la Confédération, mais soient affectées à la mise à la ferraille des voitures âgées de plus de 13 ans.

La mise à la ferraille des véhicules hors d'usage est le moyen le plus rapide et le plus efficace pour rajeunir la flotte de véhicules et la rendre de la sorte plus écologique. Les associations de branche pensent que cette solution ne doit pas échouer faute de financement – auto-suisse, l'association des importateurs suisses d'automobiles, rappelle que l'impôt sur les automobiles de 4 % alimente chaque année la caisse générale de la Confédération avec environ 300 millions de francs. Il conviendrait d'affecter ces fonds pendant une durée limitée (2 ou 3 ans) au versement de primes à la casse. Auraient droit à une telle prime ceux qui mettent à la ferraille une voiture âgée d'au moins 10 ans et qui achètent en lieu et place une voiture des catégories de rendement énergétique A ou B.

En vous remerciant d'ores et déjà de l'attention que vous porterez à ces remarques et de l'occasion que vous nous avez offerte de nous prononcer sur cet objet, nous vous présentons, Monsieur le Directeur, Monsieur le Conseiller aux Etats, nos salutations distinguées.

Union suisses des arts et métiers usam



Hans-Ulrich Bigler
Directeur



David Th. Augustin Sansonnens
Secrétaire patronal

Distribution par courrier postal (en double exemplaire) et électronique (zentrale.ozd-tarif@ezv.admin.ch et urek.ceate@pd.admin.ch)

Copie à

- **Unions cantonales**
 - Chambre vaudoise des arts et métiers, 1094 Paudex
 - Gewerbeverband des Kantons Luzern KGL, 6002 Luzern
 - Thurgauer Gewerbeverband, 8570 Weinfelden
- **Associations professionnelles**
 - ASTAG, Association suisse des transports routiers, 3007 Berne
 - auto-suisse, Association d'importateurs suisses d'automobiles, 3001 Berne
- **Représentants de l'économie**
 - economiesuisse
 - routesuisse, Fédération routière suisse FRS, 3001 Berne
- **Représentants institutionnels**
 - Office fédéral de l'Energie (OFEN)
 - Office fédéral des routes (OFROU)
 - Canton de Berne, Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie (TTE), 3011 Berne
- **Interne**
 - Membres de la Commission permanente "Mobilité / Développement territorial"
 - Membres de la Commission permanente "Energie / Environnement"