



14 octobre 2009

Ordonnance sur le marquage des voitures de tourisme neuves au moyen de l'étiquette-environnement Résultats de la procédure de consultation

- 1 **Projet mis en consultation**
- 2 **Prises de position reçues**
- 3 **Evaluation globale du projet**
- 4 **Evaluation des éléments spécifiques du projet**

1 **Projet mis en consultation**

Le 2 juillet 2009, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a envoyé en procédure de consultation son projet d'ordonnance sur le marquage des voitures de tourisme neuves au moyen de l'étiquette-environnement (ordonnance sur l'étiquette-environnement).

Le DETEC a décidé en 2007 de transformer l'étiquette-énergie en étiquette-environnement. C'est cette décision qui a entraîné la préparation de la nouvelle étiquette et l'élaboration de bases légales idoines, sous la forme d'une ordonnance du Conseil fédéral. L'étiquette-environnement doit constituer en premier lieu un instrument d'information pour les consommateurs, mais elle peut également servir de fondement à une imposition nuancée des véhicules. Dès 2011, elle doit permettre une évaluation écologique complète des voitures de tourisme, qui tienne compte tant de l'efficacité énergétique que des atteintes à l'environnement. Les « critères pour des véhicules énergétiquement efficaces et peu polluants » (critères « KeeF ») forment la base utilisée pour compléter l'efficacité énergétique à l'aide de paramètres écologiques supplémentaires et notamment d'informations concernant les émissions polluantes et sonores. Les travaux entrepris pour transformer l'étiquette-énergie en étiquette-environnement sont menés par les Offices fédéraux de l'environnement (OFEV) et de l'énergie (OFEN), en collaboration avec l'Office fédéral des routes (OFROU). Les cantons, les villes et diverses associations ont été intégrés aux travaux de développement dans le cadre d'un groupe d'accompagnement.

L'étiquette-environnement a pour fonction de promouvoir les véhicules énergétiquement efficaces et peu polluants grâce aux éléments centraux suivants:

- Obligation d'apposer une étiquette-environnement sur les voitures de tourisme neuves offertes à la vente (en remplacement de l'actuelle étiquette-énergie).
- Présentation, sur l'étiquette, des atteintes à l'environnement sous la forme d'unités de charge écologique (UCE) et indication des émissions de CO₂, de la consommation de carburant et de la catégorie de l'étiquette-environnement. Les catégories de cette étiquette tiennent compte à la fois de l'efficacité énergétique de la voiture et des atteintes que celle-ci cause à l'environnement.
- Prescriptions concernant la présentation des principales indications de l'étiquette-environnement sur des listes et dans la documentation promotionnelle.
- Adaptation annuelle de la répartition uniforme des types de véhicules dans les catégories A à G de l'étiquette-environnement, ainsi que de la valeur moyenne pour les UCE, les émissions de CO₂ et la consommation de carburant, en se fondant sur les nouveaux véhicules immatriculés l'année précédente.

2 Prises de position reçues

Au total, 80 prises de position ont été intégrées à la présente évaluation: parmi celles-ci, 75 ont été reçues avant la fin de la consultation (4 septembre 2009) et cinq autres jusqu'au 17 septembre 2009.

- Cantons et demi-cantons:	26 prises de position
- Partis politiques:	6 prises de position
- Associations économiques et professionnelles:	23 prises de position
- Syndicats:	2 prises de position
- Associations de protection de la santé: des consommateurs et de l'environnement:	14 prises de position
- Autres:	9 prises de position

3 Evaluation globale du projet

La plupart des participants à la consultation commencent par s'exprimer sur le principe même de la transformation de l'étiquette-énergie actuelle en une étiquette-environnement. Une nette majorité d'entre eux saluent ce projet. Simultanément, une majorité de participants souhaitent toutefois que le projet mis en consultation subisse divers types de modifications, parfois contradictoires.

Tableau: Aperçu de l'évaluation globale par les participants

	Reçues	Oui	Oui, mais	Non, mais	Non	Abstention
Cantons	26		26			-
Partis politiques	6	1	2	1	2	-
Associations économiques et professionnelles	23		1	2	15	5
Syndicats	2	1	1			
Association de protection de la santé, des consommateurs et de l'environnement	14		12		2	-
Autres	9		8		0	1
Total	80	2	50	3	19	6

3.1 Cantons et demi-cantons

Tous les cantons approuvent le passage d'une étiquette-énergie à une étiquette-environnement. Le maintien des catégories A à G bien connues grâce à l'étiquette-énergie est particulièrement bien accueilli, de même que le fait de compléter l'efficacité énergétique par les atteintes à l'environnement comme critères de définition des catégories. La plupart des cantons estiment qu'il est important d'intégrer et de présenter les UCE en valeur absolue ne tenant pas compte du poids du véhicule. Un tiers des

cantons environ, bien qu'ils approuvent le projet global, se demandent si le système relativement compliqué basé sur les UCE aura encore sa raison d'être lorsque la norme EURO 5 aura introduit un cadre général plus sévère. Certains cantons, en revanche, exigent que l'on accorde davantage de poids aux UCE lors de la classification dans les diverses catégories.

Une grande partie des cantons estiment que la structure de l'étiquette est trop compliquée et demandent une présentation plus synthétique. Ils soulignent que l'étiquette-environnement, telle qu'elle est proposée, ne profite pas entièrement de l'effet d'identification possible grâce à la notoriété déjà acquise par l'étiquette-énergie. Ils exigent que les couleurs utilisées actuellement pour classer les véhicules en fonction de leur efficacité énergétique et environnementale soient davantage mises en évidence. Certains cantons estiment que la procédure complexe de formation des catégories de l'étiquette-environnement rend difficile la communication du nouveau système. Les calculs liés à l'indice relatif d'efficacité énergétique et les UCE absolues sont aussi considérés comme trop compliqués et incompréhensibles. Certains cantons demandent à la Confédération de mettre à disposition les moyens financiers nécessaires à une campagne publicitaire à l'échelle de la Suisse, puisque la compréhension du système et sa crédibilité constituent des conditions essentielles au succès de l'étiquette-environnement.

Par ailleurs, certains cantons jugent que les dispositions concernant la présentation des données de l'étiquette-environnement dans la documentation promotionnelle sont formulées de manière trop restrictive. Ils souhaitent que l'on prescrive de manière très générale que les indications à fournir doivent être intégrées à la publicité sous une forme claire et univoque.

3.2 Partis politiques

Les avis des partis politiques concernant le projet d'ordonnance sur l'étiquette-environnement divergent fortement. Le PDC salue l'introduction d'une étiquette qui tient compte à la fois de l'efficacité énergétique et des effets du véhicule sur l'environnement. Il exige que tous les travaux impliquant une différenciation écologique des véhicules au plan fiscal soient mis en œuvre le plus rapidement possible et de manière coordonnée. Le PCS approuve lui aussi le remplacement de l'étiquette-énergie par une étiquette-environnement plus complète. Il exige que cette dernière soit rapidement étendue à d'autres catégories de véhicules, par exemple aux voitures de livraison. Il demande en outre que les questions de fabrication et de recyclage soient prises en compte dans le calcul des UCE.

Le PS et les Verts approuvent le fait que l'étiquette-environnement rende accessibles des informations liées à des critères environnementaux supplémentaires. Toutefois, ils critiquent voire rejettent le projet dans sa forme actuelle. Ils exigent que les voitures de tourisme soient notées indépendamment de leurs poids, et que cette évaluation prenne en compte le niveau absolu de leurs émissions de CO₂. Ces partis soutiennent l'intégration de la production de carburant dans l'évaluation, même si le type de prise en compte est partiellement remis en cause. Ils regrettent que l'analyse se base sur le carburant le plus écologique sans qu'il soit pour autant clair que c'est effectivement ce carburant qui sera utilisé. Par ailleurs, le PS et les Verts exigent que l'on mette aussi en place l'évaluation d'autres catégories de véhicules, comme les voitures de livraison, à

l'aide de l'étiquette-environnement et qu'il soit également obligatoire d'apposer une telle étiquette sur les voitures d'occasion.

Le PLR et l'UDC rejettent l'étiquette-environnement. Le PLR est persuadé que l'étiquette proposée n'améliore pas l'information de l'acheteur. De plus, il doute du gain d'utilité supposé par rapport à l'étiquette-énergie. Le PLR remet aussi en question le principe des UCE. Il voit d'un œil critique la combinaison en un seul chiffre des émissions de CO₂ et de polluants. L'UDC, quant à elle, rejette le projet d'étiquette-environnement de manière encore plus déterminée. Elle critique au surplus des tâches bureaucratiques disproportionnées et la création de coûts additionnels n'apportant pas vraiment d'utilité supplémentaire. Elle estime qu'aucune réglementation ne devrait aller au-delà de ce que prescrit l'UE au risque d'engendrer un désavantage concurrentiel pour l'économie suisse.

3.3 Associations économiques et professionnelles

A une exception près, les associations économiques et professionnelles rejettent le projet d'ordonnance sur l'étiquette-environnement. Certaines associations soutiennent la direction générale donnée au projet, mais désapprouvent clairement certains détails spécifiques du calcul des UCE.

Le projet est très critiqué par les associations du domaine de l'automobile – qui sont les premières concernées par l'objet central de l'ordonnance sur l'étiquette-environnement – ainsi que par les organisations faïtières de l'économie. Ces participants à la consultation regrettent que l'étiquette-énergie, qui a été largement acceptée, soit remplacée par une étiquette-environnement. L'introduction des UCE, en particulier, est violemment critiquée. L'évaluation des véhicules à l'aide des UCE est considérée comme opaque, trop compliquée et fondée de manière unilatérale sur les aspects écologiques. De plus, ils déplorent qu'il n'en résulterait aucune utilité supplémentaire claire pour les consommateurs, alors que des coûts administratifs élevés en découleraient.

Les associations de commerçants de carburants et de producteurs d'énergie expriment des opinions variées sur le projet d'ordonnance sur l'étiquette-environnement. Tant l'Union pétrolière que l'organisation des entreprises du réseau d'interconnexion suisse d'électricité (swisselectric) critiquent fortement la méthode de calcul des UCE. Swisselectric met surtout en doute le calcul des UCE pour les véhicules électriques. L'Association suisse de l'industrie gazière soutient la proposition de tenir compte à la fois de l'efficacité énergétique et des aspects écologiques pour déterminer les catégories de véhicules, mais elle exige que certains détails soient vérifiés et corrigés dans l'évaluation des carburants gazeux.

3.4 Syndicats

Les syndicats saluent l'intention d'introduire une étiquette-environnement pour les voitures de tourisme. Ils regrettent toutefois que la définition des catégories de l'étiquette-environnement favorise les véhicules lourds, comme le fait déjà l'étiquette-énergie, et demandent donc que le projet soit fortement révisé afin de soutenir la protection de l'environnement.

3.5 Associations de protection de la santé, des consommateurs et de l'environnement

Si l'on excepte le TCS, les associations de protection de la santé, des consommateurs et de l'environnement saluent la transformation de l'étiquette-énergie en étiquette-environnement. Elles soulignent qu'il est important d'intégrer dans l'étiquette les aspects environnementaux qui ne figurent pas sur l'étiquette-énergie, comme les émissions sonores ou polluantes. Elles déplorent cependant que la répartition des catégories de l'étiquette-environnement ne corresponde pas aux conséquences écologiques effectives.

La prise en compte du poids du véhicule lors de l'attribution des catégories de l'étiquette-environnement est fortement critiquée. La procédure proposée ne fait qu'affaiblir légèrement le caractère relatif déjà critiqué dans l'étiquette-énergie. Il est exigé que l'attribution des catégories se fonde uniquement sur les UCE ou du moins que la pondération fasse mieux ressortir les aspects environnementaux.

Les associations de protection de l'environnement se réjouissent que les émissions de CO₂, la valeur d'UCE et la consommation de carburant du véhicule apparaissent visuellement sur l'étiquette-environnement. Elles regrettent cependant que la présentation graphique permette même aux véhicules plutôt mauvais d'obtenir une assez bonne place, du point de vue optique, sur l'échelle choisie. Elles exigent aussi que les UCE soient publiées dès maintenant pour tous les types de véhicules autorisés. Les données disponibles devraient être mises à la disposition des cantons les plus novateurs et du public.

Du côté des organisations de protection de la santé, on regrette que le projet d'ordonnance sur l'étiquette-environnement ne tienne pas compte, pour calculer les UCE d'un véhicule, des atteintes écologiques liées à la fabrication de celui-ci. Par ailleurs, elles font remarquer que du point de vue sanitaire, il n'y a aucun sens à comparer les UCE, les émissions de CO₂ et la consommation d'énergie d'une voiture de tourisme avec les valeurs moyennes de toutes les nouvelles voitures immatriculées l'année précédente. Ces valeurs ne font que refléter les habitudes d'achat des consommateurs, sans fournir d'informations sur les véritables effets d'un véhicule sur la santé et la qualité de l'air.

3.6 Autres

Des prises de position ont également été soumises par la ville de Zurich, par l'Union des villes suisses, par la Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP), par la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP), par l'Association des services des automobiles (asa), par la Conférence suisse des chefs de services et offices cantonaux de protection de l'environnement (CCE), par Cercl'Air, par la Commission fédérale de l'hygiène de l'air (CFHA) et par la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national (CEATE-N).

La majorité de ces prises de position saluent le principe du projet d'ordonnance sur l'étiquette-environnement. Elles approuvent en particulier le maintien des catégories A à G et le fait que l'attribution des catégories intègre à la fois l'efficacité énergétique et les questions environnementales. Elles demandent que la présentation de l'étiquette-

environnement soit plus synthétique et s'aligne davantage sur l'étiquette-énergie des appareils ménagers. L'Union des villes suisses, la ville de Zurich et Cercl'Air demandent tous trois que les aspects environnementaux soient davantage pris en compte lors de la définition des catégories et que la nouvelle étiquette soit étendue le plus rapidement possible à d'autres types de véhicules, ainsi qu'aux voitures d'occasion.

La CCDJP approuve la solution choisie, qui tient compte de ses principales préoccupations. Elle constate que l'étiquette proposée, fondée sur la classification de l'étiquette-énergie, est à la fois simple et pratique. De plus, ce système est compatible avec les modèles de bonus-malus pour l'imposition cantonale différenciée des véhicules à moteur. L'asa précise en outre que le projet d'ordonnance est équilibré si l'on pense notamment aux intérêts divergents qui caractérisent ce domaine. Malgré cela, elle se demande si le système fondé sur les UCE restera judicieux après l'introduction de la norme EURO 5.

La CEATE-CN informe que l'étiquette-environnement a donné lieu à des discussions animées lors de son traitement par la commission. Elle estime que la présentation de l'étiquette est trop compliquée et craint en outre que le système proposé ne soit pas compatible avec d'éventuels modèles mis en place dans l'UE et qu'il provoque des coûts administratifs démesurés.

4 Evaluation des éléments spécifiques du projet

4.1 Texte principal de l'ordonnance

Tout comme certaines organisations non gouvernementales, les cantons exigent que l'étiquette-environnement soit étendue à d'autres catégories de véhicules: elle ne devrait pas se limiter aux voitures de tourisme, mais concerner aussi les motocycles et les voitures de livraison, y compris les véhicules utilitaires légers. Il est aussi souhaité que l'étiquette soit disponible pour le marché des voitures d'occasion. Un grand nombre de cantons exigent en outre que l'étiquette-environnement soit munie d'une date d'établissement et d'un délai de validité pour l'attribution du véhicule à une catégorie, puisque celle-ci est mise à jour chaque année.

Divers cantons de même que les associations du domaine de l'automobile estiment qu'il est trop restrictif d'exiger que les principales informations de l'étiquette-environnement couvrent 10 % de la surface publicitaire des annonces pour les voitures de tourisme. Les associations automobiles rappellent que la documentation promotionnelle de ces voitures est produite par les fabricants pour le marché international et non pas spécifiquement pour la Suisse. Les cantons proposent une obligation plus générale d'intégrer les données nécessaires dans la publicité, de manière claire et univoque.

Les associations du domaine de l'automobile confirment qu'il est correct, du point de vue technique, d'exprimer la consommation de carburant en équivalents essence. Ils soulignent toutefois que cela peut désorienter le consommateur. Pour ce dernier, seule la consommation effective de la voiture en essence, en diesel ou en gaz naturel est déterminante. De plus, ces associations considèrent qu'il est inutile d'exiger que le

numéro de réception par type soit mentionné sur l'étiquette-environnement, puisque celui-ci n'est compris que par les spécialistes.

Divers cantons ainsi que les associations de protection de l'environnement exigent que les cantons et les propriétaires privés de parcs de véhicules disposent d'un droit d'accès complet aux UCE détaillées des diverses émissions. Il serait ainsi possible de documenter et de gérer simplement l'optimisation de l'efficacité environnementale de parcs entiers de véhicules. Avec les critères KeeF, les bases nécessaires au calcul des UCE sont disponibles depuis longtemps et devraient enfin être ouvertes au public.

Les associations du domaine de l'automobile de même que certains cantons proposent de biffer la disposition sur les indications concernant la présence d'un filtre à particules. Pour respecter les futures normes sur les gaz d'échappement, pratiquement tous les fournisseurs n'offriront d'ailleurs plus dans leur assortiment de voitures diesel que des véhicules équipés de filtres à particules fermés. Certains cantons signalent encore que la Confédération, grâce à la base de données MOFIS, dispose déjà de toutes les informations pertinentes provenant des cantons pour l'établissement de l'étiquette-environnement. Ils exigent donc que ceux-ci soient libérés de l'obligation de rendre disponibles les données nécessaires.

4.2 Annexe 1

L'annexe 1 régleme la composition détaillée et le mode de calcul des unités de charge écologique (UCE). Différentes propositions de modifications ont été faites en ce qui concerne les dispositions de cette annexe. Elles concernent autant des détails techniques que des questions de fond. Plusieurs cantons exigent de tenir également compte, lors du calcul des UCE, de la consommation d'énergie et des atteintes à l'environnement liées à la production et à la valorisation des véhicules, dès que les données qui s'y rapportent seront disponibles. S'agissant de la distinction entre les divers systèmes de filtres à particules, certains cantons demandent en outre que l'on établisse une définition univoque, basée sur les émissions et indépendante du système concerné, en lieu et place de la notion de « filtre à particules réglé d'usine », jugée peu claire.

Les associations automobiles, certaines autres organisations économiques de même que quelques cantons se demandent dans quelle mesure le système des UCE, qui requiert passablement de travail, gardera sa raison d'être après l'introduction de la norme EURO 5. En outre, ils estiment peu judicieux d'inclure les émissions sonores. L'argument invoqué est que le bruit effectif dépend davantage du type de pneus et des propriétés de la chaussée que de la valeur de l'expertise de type pour le bruit du moteur.

De nombreuses prises de position déplorent que le calcul des UCE soit opaque dans ses détails et que même les spécialistes ne s'y retrouvent pas. Les hypothèses et délimitations à la base de ces estimations ne peuvent être comprises qu'après des recherches approfondies. En outre, divers participants soulignent que le calcul des UCE pour la production des différents carburants ne se fonde pas sur les mêmes unités, ce qui empêche de comparer les données. L'absence de bases de calcul pour les véhicules fonctionnant au bioéthanol ou au gaz de pétrole liquéfié (GPL) est également mentionnée. Aussi bien l'association e'mobile que swisselectric rejettent par ailleurs la valeur d'UCE définie pour la production d'un kilowattheure, qu'ils estiment trop élevée.

L'ATE signale qu'il est discutable de tenir compte à chaque fois, pour les véhicules bivalents, du carburant le plus écologique, comme le prévoit la réglementation. On ignore en effet quel carburant le détenteur du véhicule utilisera effectivement.

4.3 Annexe 2

L'annexe 2 définit la procédure pour le calcul des émissions de CO₂ et de la consommation d'énergie. Divers cantons critiquent l'introduction d'équivalents essence. Le recours à une valeur de consommation « normée » afin de pouvoir comparer les carburants peut se comprendre au plan technique, mais il peut désorienter le consommateur et rend indispensable un certain travail d'information.

L'Association suisse de l'industrie gazière se réjouit que la fraction biogène du mélange de carburant « gaz naturel » soit prise en compte. Elle précise toutefois de manière critique que la part du biogaz dans le gaz naturel est significativement plus élevée que les 10 % en volume figurant dans l'ordonnance et exige donc des adaptations. Elle demande aussi de vérifier le calcul des équivalents essence pour le gaz naturel.

Swisselectric estime qu'il est simpliste de se fonder sur le mélange électrique suisse pour déterminer les émissions de CO₂ de la production électrique. En outre, la quantité de CO₂ définie pour la production de courant en Suisse et la valeur d'équivalence énergétique pour l'énergie primaire des véhicules électriques sont nettement trop élevées. Le Centre patronal et e'mobile partagent cet avis. Enfin, swisselectric juge que l'évaluation de l'énergie nucléaire selon la méthode de la saturation écologique, qui est utilisée pour le calcul des UCE, est en contradiction avec la position officielle du Conseil fédéral.

4.4 Annexe 3

Le calcul de l'efficacité énergétique est réglé par l'annexe 3 de l'ordonnance sur l'étiquette-environnement. Ces dispositions sont critiquées par les organisations de protection de l'environnement et par certains cantons. La prise en compte du poids du véhicule dans le calcul de l'efficacité énergétique est fortement mise en question. Le canton de Bâle-Campagne propose, si l'on persiste à prendre le poids en considération, de calculer l'indice pour l'efficacité énergétique en se rapportant aux véhicules nouvellement immatriculés l'année précédente, plutôt qu'au parc de véhicules offerts à la vente.

4.5 Annexe 4

L'annexe 4 règle l'attribution des voitures de tourisme aux différentes catégories de l'étiquette-environnement. Quelques cantons exigent que les UCE y jouent un plus grand rôle. Les organisations de protection de l'environnement souhaitent même que cette répartition se fasse uniquement à l'aide des UCE absolues. Certains cantons soulignent de plus que la procédure d'attribution n'est pas entièrement compréhensible et que sa description n'est pas claire du tout.

4.6 Annexe 5

Les détails concernant la présentation de l'étiquette-environnement sont décrits à l'annexe 5. Divers cantons font remarquer que la nouvelle étiquette ne profite pas entièrement de l'effet d'identification possible grâce à la notoriété déjà acquise par l'étiquette-énergie. Ils proposent de mieux faire ressortir la présentation des catégories et d'adapter le choix des couleurs afin d'obtenir une image qui soit aussi proche que possible de celle de l'étiquette-énergie des appareils ménagers. Ils demandent aussi que l'expression « étiquette-environnement » soit toujours écrite de la même manière. Quelques cantons exigent aussi que l'on facilite l'intégration de l'étiquette dans les supports publicitaires en mettant à disposition deux formats, l'un vertical et l'autre horizontal. Divers cantons recommandent par ailleurs de mentionner en tête de l'étiquette, sous un même titre, la consommation d'énergie et les émissions de CO₂.

5 Liste des participants à la consultation

5.1 Cantons

Canton d'Argovie
Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
Canton de Bâle-Campagne
Canton de Bâle-Ville
Canton de Berne
Canton de Fribourg
Canton de Genève
Canton de Glaris
Canton des Grisons
Canton du Jura
Canton de Lucerne
Canton de Neuchâtel
Canton de Nidwald
Canton d'Obwald
Canton de Schaffhouse
Canton de Soleure
Canton de Schwyz
Canton de St-Gall
Canton du Tessin
Canton de Thurgovie
Canton d'Uri
Canton du Valais
Canton de Vaud
Canton de Zoug
Canton de Zurich

5.2 Partis politiques

Parti chrétien-social de Suisse (PCS)
Parti démocrate-chrétien suisse (PDC)
Parti écologiste suisse (Verts)
Parti libéral-radical (PLR)
Parti socialiste suisse (PS)
Union démocratique du centre (UDC)

5.3 Associations économiques et professionnelles

Association des entreprises électriques suisses (AES)
Association des importateurs suisses d'automobiles (auto-suisse)
Association des importateurs suisses de motos et scooters (motosuisse)
Association suisse de l'industrie gazière (ASIG)
Association suisse des transports routiers (ASTAG)
Association suisse des véhicules routiers électriques et efficaces (e'mobile)
Automobile club de Suisse (ACS)
Centre patronal
Fédération des entreprises romandes
Fédération des entreprises suisses (economiesuisse)
Fédération routière suisse (routesuisse)
Handelskammer beider Basel
Protoscar
Remontées mécaniques suisses (RMS)
Société suisse des employés de commerce (SEC Suisse)
swisselectric
Union des transports publics (UTP)
Union patronale suisse (UPS)
Union pétrolière (UP)
Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA)
Union suisse des arts et métiers (USAM)
Union suisse des carrossiers (USIC)
Union suisse des paysans (USP)

5.4 Syndicats

Travail Suisse
Union syndicale suisse (USS)

5.5 Associations de protection de la santé, des consommateurs et de l'environnement

Aqua Nostra Suisse
Association Transports et Environnement (ATE)
Ecologie libérale
Fondation pour la protection des consommateurs (SKS)
Fondation suisse de l'énergie (SES)

Fondation suisse pour la pratique environnementale (PUSCH)
Greenpeace
Konsumentenforum
Ligue pulmonaire
Ligue suisse contre le cancer
Ligue suisse pour la protection de la nature (pro natura)
Médecins en faveur de l'environnement
Touring Club Suisse (TCS)
World Wildlife Fund Suisse (WWF)

5.6 Autres

Association des services des automobiles (asa)
CEATE-CN
Commission fédérale de l'hygiène de l'air (CFHA)
Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP)
Conférence suisse des chefs de services et offices cantonaux de protection de l'environnement (CCE)
Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP)
Société suisse des responsables de l'hygiène de l'air (Cercl'Air)
Union des villes suisses (UVS)
Ville de Zurich