



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT

Mai 2025

Message concernant la modification de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (Perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations)

**Rapport sur les résultats de la consultation
sur le « perfectionnement de la RPLP »**

Table des matières

1	Contexte	3
1.1	Contexte et objet du projet	3
1.2	Déroulement et destinataires	3
1.3	Aperçu des participants à la consultation.....	3
2	Évaluation des prises de position à l'aide du questionnaire	4
2.1	Évaluation des mesures à prendre concernant le perfectionnement de la RPLP	4
2.2	Évaluation de la question concernant la couverture des coûts externes du trafic lourd et des mesures d'amélioration du taux de couverture.	4
2.3	Évaluation du renforcement de l'effet de transfert	5
2.4	Évaluation du perfectionnement de la RPLP dans le cadre de l'ATT	5
2.5	Évaluation de l'interprétation de la classification ATT des véhicules à propulsion électrique	6
2.6	Assujettissement des véhicules à propulsion électrique à la RPLP	6
2.7	Évaluation de la catégorisation exacte des véhicules dans l'ordonnance du 27 mars 2024 concernant la redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL) et actualisation régulière de cette catégorisation.	7
2.8	Déclassement des véhicules EURO-VI.....	7
2.9	Évaluation du classement des véhicules EURO VII	8
2.10	Appartenance à la catégorie de redevance la plus chère lorsqu'aucune preuve n'est disponible	8
2.11	Évaluation de la procédure, qui préconise de communiquer sept ans à l'avance les valeurs-seuils selon lesquelles les véhicules seront classés dans les catégories de redevance.....	9
2.12	Évaluation de la variante	9
2.13	Motivation de la préférence pour la variante 1 ou la variante 2	10
2.14	Estimation de la prestation de transport moyenne pour pouvoir déterminer les contributions d'investissement	10
2.15	Évaluation de l'approbation des modifications de loi proposées	11
3	Choix des adaptations au projet proposées	11
3.1	Exonération de camion à propulsion électrique jusqu'à 4,25 tonnes (véhicules Bourgeois)	11
3.2	Différenciation de la RPLP en fonction de la hiérarchie des routes.....	11
3.3	Maintenir les tarifs maximaux dans la loi	12
3.4	Remplacer la formulation potestative par une formulation « obligatoire »	12
3.5	Adaptation automatique au rencherissement	12
3.6	Objectifs de l'UE en matière de parc de véhicules	12
4	Anhang / Annexe / Allegato	13
4.1	Liste des participants à la consultation	13

1 Contexte

1.1 Contexte et objet du projet

Le 14 février 2024, en vue du perfectionnement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), le Conseil fédéral a lancé une procédure de consultation auprès des cantons, des partis politiques, des associations faïtières nationales des communes, des villes et régions de montagne et de l'économie ainsi que des milieux intéressés portant sur une révision partielle de la loi du 19 décembre 1997 relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL), qui vise à adapter la redevance aux futures exigences du trafic lourd.

1.2 Déroulement et destinataires

La consultation s'est déroulée du 14 février 2024 au 23 mai 2024. 151 destinataires ont été invités à se prononcer, 87 prises de position ont été reçues au total. Le présent rapport résume les points essentiels des prises de position, sans prétendre à l'exhaustivité. En cas de divergence ou d'incertitude, seules les positions officielles publiées sur le [site Web](#) de la Chancellerie font foi. Parmi les destinataires de la consultation figuraient notamment les cantons, les partis politiques représentés à l'assemblée fédérale, les associations faïtières nationales des communes, des villes et régions de montagne et de l'économie, diverses entreprises ainsi qu'une multitude d'autres organisations (associations, entreprises de transport, milieux intéressés).

1.3 Aperçu des participants à la consultation

Au total, 151 destinataires ont été invités à se prononcer, 87 prises de position ont été reçues :

	Destinataires	Répondants
Cantons, CdC, Principauté du Liechtenstein	28	27
Partis politiques	10	8
Associations faïtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne	3	4
Associations faïtières nationales de l'économie	8	4
Entreprises	3	2
Organisations	99	42
Total	151	87

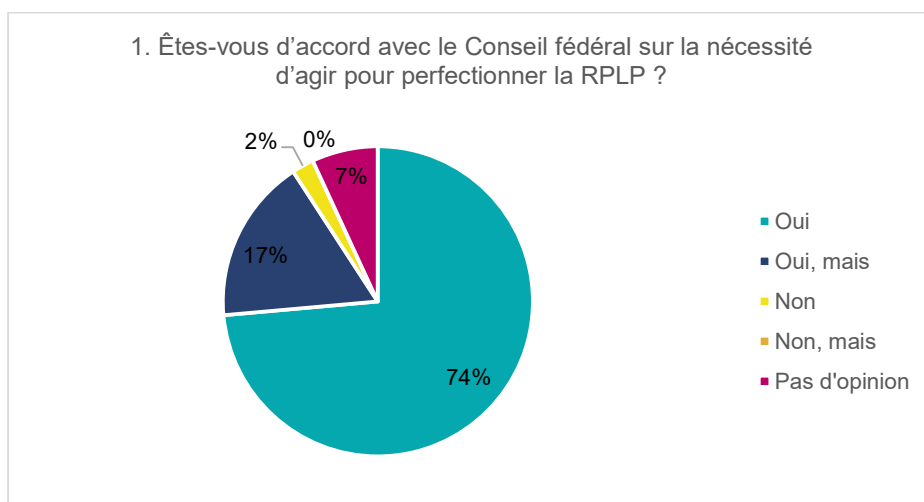
Toutes les prises de position sont publiées dans un document séparé sur le [site Web](#) de la Chancellerie fédérale (CF).

2 Évaluation des prises de position à l'aide du questionnaire

- Les mesures à prendre pour perfectionner la RPLP ont été approuvées à la quasi-unanimité.
- Certains participants ont rejeté le projet mis en consultation ou ont demandé qu'il soit remanié.
- La plupart des participants soutiennent le projet mis en consultation tel qu'il a été proposé lors de la consultation. Plusieurs ont proposé des adaptations du projet.
- La date d'intégration des véhicules à propulsion électrique dans la RPLP, l'aménagement des mesures d'accompagnement ainsi que le déclassement des véhicules EURO VI, entre autres, ont été évoqués à plusieurs reprises.

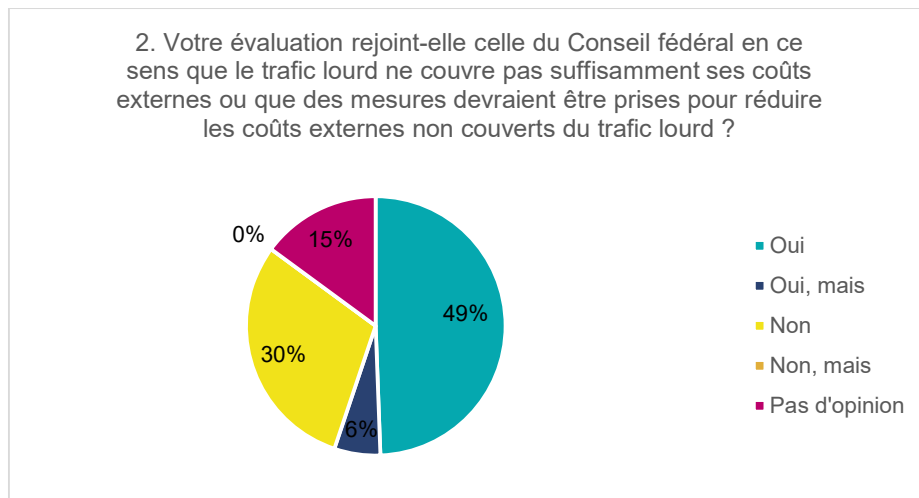
2.1 Évaluation des mesures à prendre concernant le perfectionnement de la RPLP

La grande majorité des participants approuve les mesures à prendre pour aménager la redevance afin de l'adapter aux exigences du trafic lourd en Suisse. Quelques participants les refusent, tandis que d'autres ne se sont pas prononcés explicitement. De manière générale, la majorité des participants estime nécessaire d'intégrer les véhicules à propulsion électrique dans la RPLP.



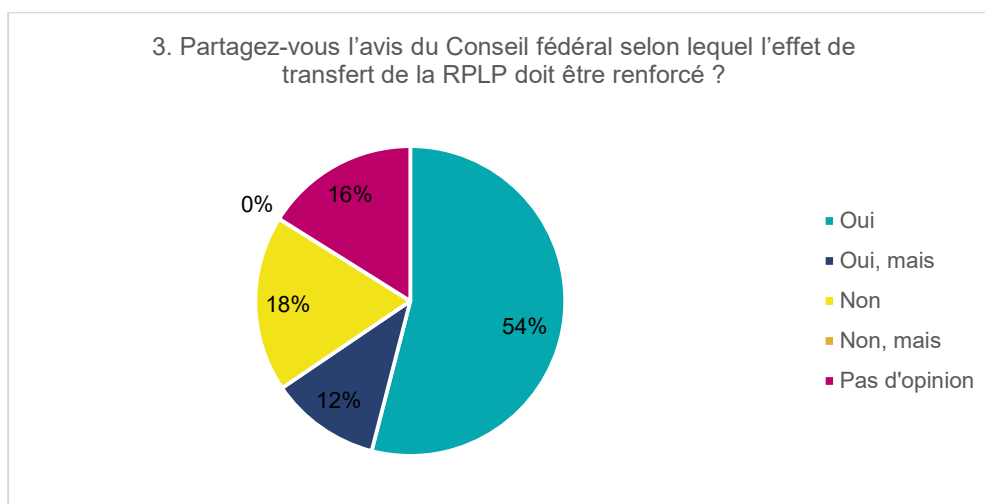
2.2 Évaluation de la question portant sur la couverture des coûts externes du trafic lourd et des mesures d'amélioration du taux de couverture.

La moitié des participants estiment que les coûts externes du trafic lourd ne sont pas suffisamment couverts et qu'il conviendrait de prendre des mesures pour améliorer leur taux de couverture. Environ 30 % des participants sont d'avis que la proposition de définition et de méthode de calcul de la couverture des coûts externes n'est pas appropriée. Ceux qui se sont prononcés contre ne sont pas d'accord avec la méthode adoptée pour calculer les coûts externes. En outre, ils déplorent que la notion d'avantage externe ne soit pas reprise dans le texte de loi. La société tire du trafic lourd un avantage qui n'est pas pris en compte dans la méthode de calcul du taux de couverture des coûts. Une petite minorité estime en revanche qu'il s'agit d'adapter les tarifs de la RPLP afin de se rapprocher d'une couverture complète des coûts externes du trafic lourd.



2.3 Évaluation du renforcement de l'effet de transfert

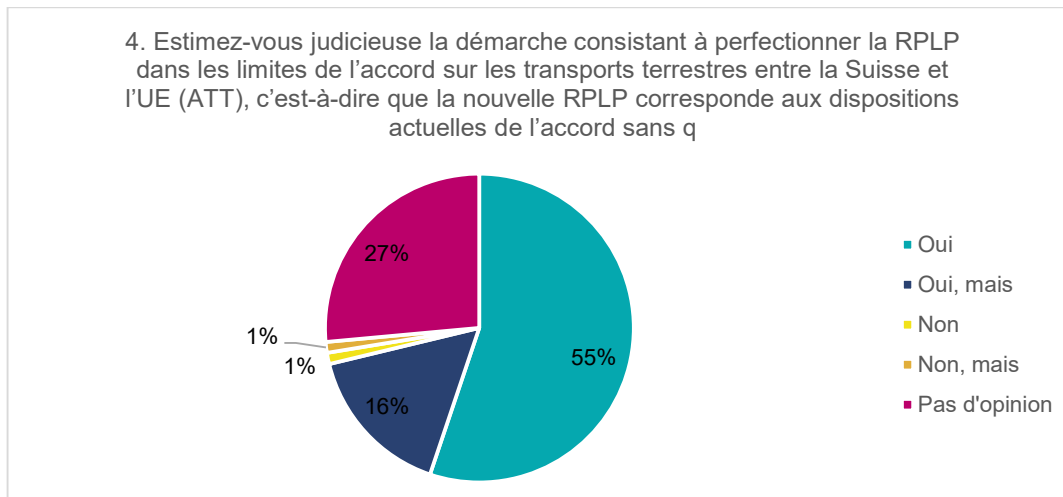
L'objectif de la politique de transfert de la Suisse n'est pas remis en question. Les participants qui ont exprimé leur désaccord (environ un tiers) estiment que la RPLP n'est pas l'instrument le plus approprié pour promouvoir la politique de transfert de la Suisse puisque l'objectif de transfert s'applique en premier lieu au trafic de transit. Comme la RPLP s'étend à l'ensemble du pays, elle concerne également le trafic intérieur, pour lequel aucun effet de transfert n'est nécessaire. Pour favoriser la politique de transfert de la Suisse, un tiers des participants estime qu'il convient d'améliorer la capacité et la fiabilité du fret ferroviaire.



2.4 Évaluation du perfectionnement de la RPLP dans le cadre de l'Accord sur les transports terrestres (ATT)

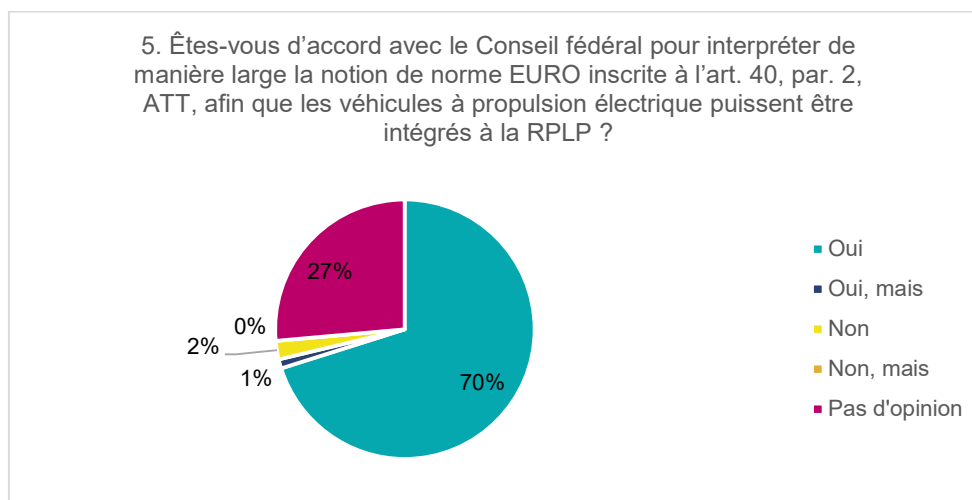
La plupart des participants sont favorables à ce que la RPLP soit adaptée dans le cadre de l'ATT. Il s'agit avant tout de maintenir les dispositions actuelles de l'ATT telles que l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, l'interdiction du cabotage et l'interdiction des méga-poids lourd, ainsi que les montants maximaux de la redevance. Présentement, les dispositions proposées dans le cadre de la consultation sont partiellement en contradiction avec les dispositions de l'art. 40 ATT. Seule une modification de cet article permettrait un perfectionnement complet de la RPLP. La consultation n'a pas porté sur ce point, car les adaptations nécessaires n'ont pas d'incidence sur le contenu de l'ATT. Les participants ont pu s'exprimer sur la mise en œuvre complète de la LRPL à la question 15.

Certains participants souhaiteraient également modifier ultérieurement l'ATT afin de permettre le plein déploiement des objectifs de la RPLP, à savoir le transfert et la couverture des coûts externes, mais aussi la différenciation des véhicules dans des catégories de redevance basées sur des émissions de gaz à effet de serre et l'efficacité énergétique.



2.5 Évaluation de l'interprétation de la classification ATT des véhicules à propulsion électrique

L'interprétation de l'art. 40, al. 2, ATT, qui permet de classer les véhicules sans norme EURO dans la catégorie de redevance la plus avantageuse, a été très bien accueillie par les participants qui ont répondu. Certains reconnaissent que les véhicules à propulsion électrique doivent être intégrés au système de la RPLP. Seule l'UDC rejette cette interprétation. Une grande partie des participants ne s'est pas prononcée sur cette question.

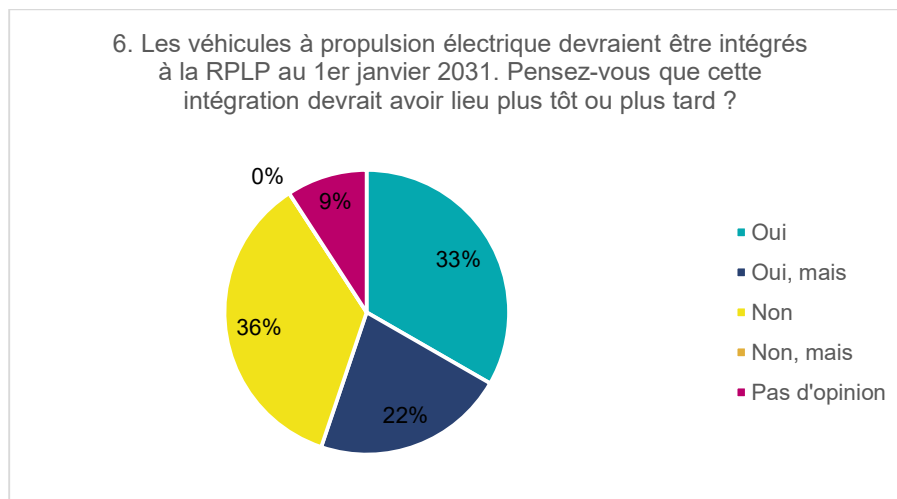


2.6 Assujettissement des véhicules à propulsion électrique à la RPLP

La consultation visait à recueillir les avis sur l'intégration à la RPLP des véhicules à propulsion électrique au 1^{er} janvier 2031. Les participants pouvaient répondre s'ils étaient d'accord sur cette proposition ou s'ils estimaient que ces véhicules devraient être soumis à la RPLP plus tôt ou plus tard.

Le graphique ci-dessous résume les avis sur la date à partir de laquelle les véhicules à propulsion électrique devraient être intégrés à la RPLP. Cette date constitue un élément central du projet de consultation.

De manière générale, un tiers des participants est favorable à l'intégration des véhicules à propulsion électrique au 1^{er} janvier 2031. 22 % des participants estiment que l'intégration de ces véhicules devrait être liée à un certain degré de pénétration du marché. Le reste des participants (36 %) est d'avis qu'il faut intégrer ces véhicules plus tôt.



Environ un tiers des cantons ainsi que la gauche politique se prononcent en faveur d'une intégration de ces véhicules à la RPLP avant 2031. Les organisations ont également des avis partagés quant à la date d'intégration des véhicules à propulsion électrique. Une intégration après 2031 n'est guère souhaitée par les participants. Certains d'entre eux estiment que l'intégration devrait être alignée sur la pénétration du marché par les véhicules à propulsion électrique.

2.7 Évaluation de la catégorisation exacte des véhicules dans l'ordonnance du 27 mars 2024 concernant la redevance sur le trafic des poids lourds (ORPL)¹ et actualisation régulière de cette catégorisation.

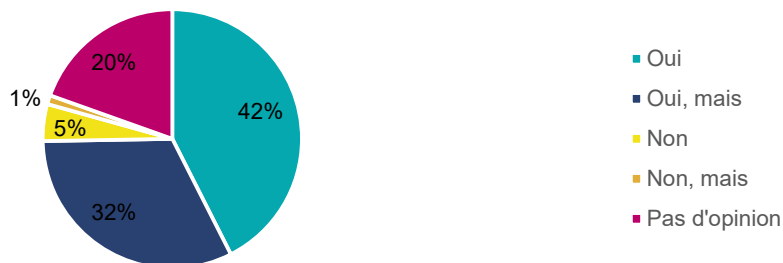
Deux tiers des participants ont estimé que la proposition du Conseil fédéral était appropriée. Un tiers des participants ne s'est pas prononcé sur cette question.

2.8 Déclassement des véhicules EURO-VI

42 % des participants sont entièrement d'accord pour que les véhicules à propulsion électrique soient classés dans la catégorie de redevance la plus avantageuse. Parallèlement, cela impliquerait de déclasser les véhicules EURO VI dans la deuxième catégorie de redevance la moins chère afin de permettre cette catégorisation. Un faible pourcentage de participants s'oppose à la proposition du Conseil fédéral, estimant qu'il faut continuer à exonérer les véhicules à propulsion électrique de la RPLP ou qu'il conviendrait d'attendre l'introduction de la norme EURO VII avant de pouvoir les classer dans les catégories de redevance. Parmi le tiers des participants qui se sont déclarés favorables à la procédure, certains ont estimé qu'il fallait déclasser les véhicules EURO VI le plus rapidement possible ou même les faire passer directement dans la catégorie de redevance la plus chère. D'autres, en revanche, étaient d'avis qu'il convient d'annoncer le déclassement suffisamment tôt et en accord avec l'UE.

¹ RS 641.811

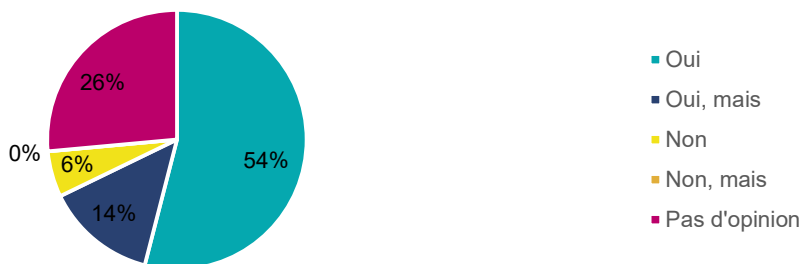
8. Êtes-vous d'accord sur la proposition du Conseil fédéral de classer les véhicules à propulsion électrique dans la catégorie de redevance la plus avantageuse et de déclasser les véhicules EURO VI dans la deuxième catégorie de redevance la moins chère ?



2.9 Évaluation du classement des véhicules EURO VII

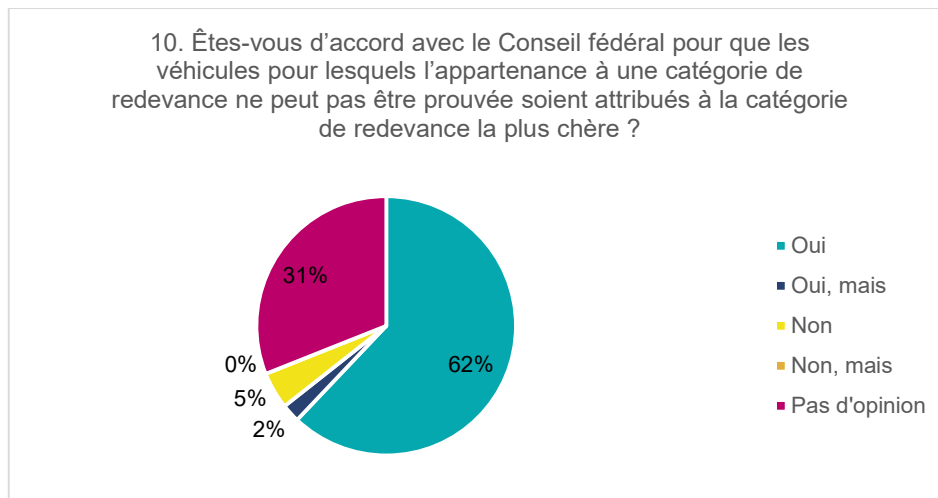
La moitié des participants estiment que les véhicules EURO VII devraient être classés dans une catégorie de redevance plus avantageuse que les véhicules répondant à une norme EURO plus ancienne. 6 % des participants sont contre cette proposition. Certains participants sont d'avis qu'il faudrait classer les normes EURO VII et EURO VI dans la même catégorie de redevance compte tenu de la grande similarité de ces deux normes en matière de polluants atmosphériques.

9. Êtes-vous d'accord avec le Conseil fédéral pour que les véhicules EURO VII, qui pourraient être introduits au cours des prochaines années, soient classés dans une catégorie de redevance plus avantageuse que les véhicules correspondant à des normes EURO



2.10 Appartenance à la catégorie de redevance la plus chère lorsqu'aucune preuve n'est disponible

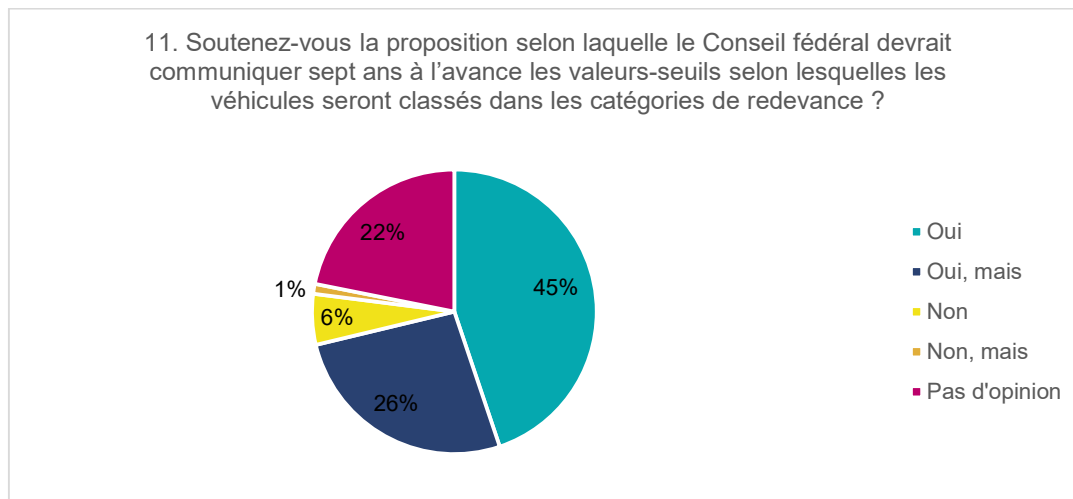
Deux tiers des participants étaient d'accord avec la procédure, un tiers ne s'est pas prononcé et 5 % étaient contre.



2.11 Évaluation de la procédure qui préconise de communiquer sept ans à l'avance les valeurs-seuils d'après lesquelles les véhicules seront classés dans les catégories de redevance.

La moitié des participants approuvent la procédure proposée par le Conseil fédéral dans le projet mis en consultation. Une grande partie des participants y est favorable, mais exige que cette assurance de la sécurité des investissements soit inscrite au niveau de la loi et non de l'ordonnance.

Tandis que certains estiment sept ans comme trop long, vu que le progrès technique peut évoluer rapidement dans un tel laps de temps, d'autres estiment qu'il s'agit de promouvoir davantage cette sécurité des investissements en garantissant notamment que les véhicules demeurent dans la même catégorie de redevance sur une plus longue période. Peu de participants se sont opposés catégoriquement à cette proposition.



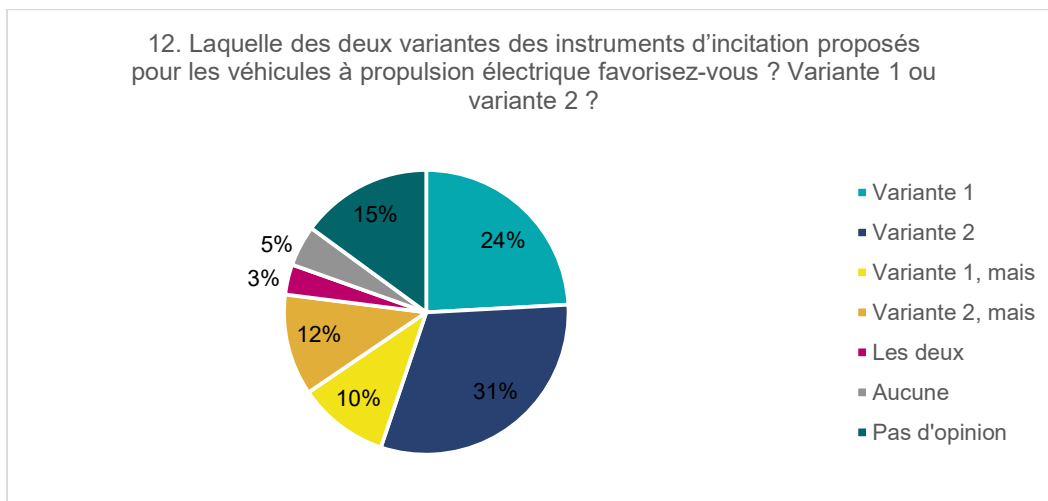
2.12 Évaluation de la variante

Cette question demandait aux participants à la consultation s'ils préféreraient la variante 1 des mesures d'accompagnement, à savoir un système de rabais pour l'ensemble des véhicules, ou la variante 2, qui leur permettait de choisir entre un système de rabais ou une contribution d'investissement pour les véhicules suisses et un système de rabais pour les véhicules étrangers.

Un quart des personnes interrogées préfèrent la variante 1, notamment en raison du fait qu'il est plus simple d'introduire un système de rabais et que cela entraîne moins de charges administratives. En

revanche, 30 % d'entre eux estiment que la variante 2 permet de mieux prendre en compte les intérêts de toutes les entreprises de transport, quelle que soit leur taille. De plus, ils sont d'avis que cette variante favorise davantage le passage à des véhicules sans émissions de CO₂ en facilitant l'acquisition d'un camion électrique (beaucoup plus cher à l'achat qu'un camion diesel).

Certains participants estiment qu'il faudrait accorder des prêts publics pour permettre l'acquisition de véhicules à propulsion électrique au lieu des mesures d'accompagnement proposées. Certains sont également d'avis que les rabais devraient être plus élevés ou, au contraire, plus faibles. D'autres encore estiment que les contributions d'investissement devraient également être utilisées pour la construction de stations de recharge. Certains estiment que les contributions d'investissement proposées dans le projet mis en consultation, à savoir couplées à la prestation de transport moyenne, ne permettent pas aux petites et moyennes entreprises d'investir dans des camions électriques. Ils sont favorables à une adaptation des contributions d'investissement qui tienne compte du fait que la plupart des véhicules à propulsion électrique sont bien adaptés au transport local et que leur prestation de transport est bien inférieure à la moyenne. Un faible pourcentage estime qu'aucune mesure d'accompagnement n'est nécessaire.



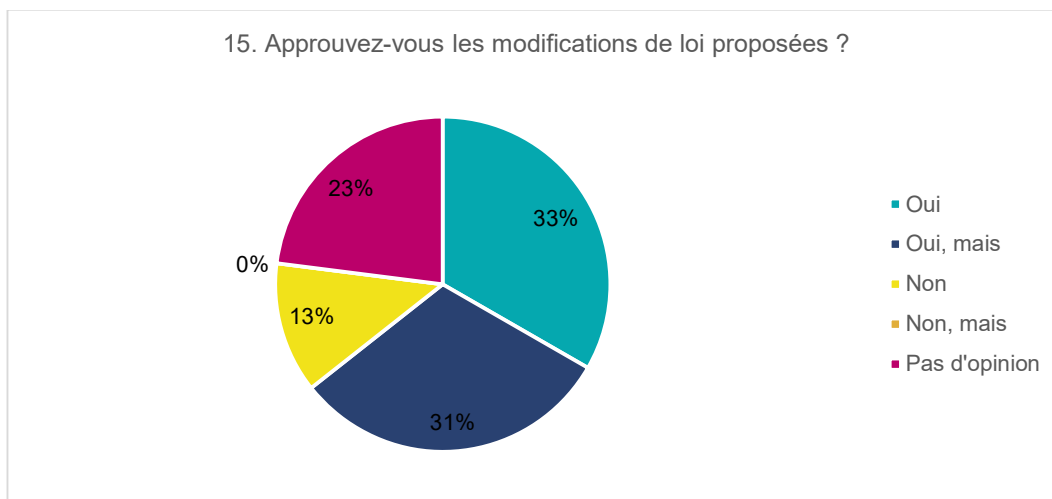
2.13 Motivation de la préférence pour la variante 1 ou la variante 2

Voir ch. 2.12

2.14 Estimation de la prestation de transport moyenne pour pouvoir déterminer les contributions d'investissement

Très peu de participants ont répondu à cette question. Les quelques-uns qui y ont répondu étaient d'avis que la prestation de transport moyenne n'était pas la bonne méthode pour calculer les contributions d'investissement proposées.

2.15 Évaluation de l'approbation des modifications de loi proposées



Un tiers des participants approuvent les modifications de loi proposées. Un autre tiers les approuvent à condition que certaines parties du projet soient modifiées et que leurs demandes soient prises en compte. 13 % sont d'avis que le projet de modification de loi n'est pas optimal et qu'il s'agit de l'améliorer. Un quart des participants ne se sont pas prononcés.

3 Choix des adaptations au projet proposées

Dans les questions 16 et 17 de la consultation, les participants ont eu la possibilité d'apporter des modifications au projet dans un format ouvert. Le contenu exact des prises de position ainsi que les propositions additionnelles faites au projet et leurs auteurs sont disponibles sur le [site Web](#) de la Chancellerie fédérale (CF). La sélection ci-dessous des propositions les plus fréquemment mentionnées ne saurait être exhaustive.

3.1 Exonération de camions à propulsion électrique jusqu'à 4,25 tonnes (véhicules Bourgeois)

Les camionnettes à propulsion électrique dont le poids maximal autorisé dépasse 3,5 tonnes en raison du poids de la batterie sont considérées comme des véhicules lourds et donc soumises à la RPLP, tandis que leurs homologues à propulsion conventionnelle sont catégorisées comme véhicules utilitaires légers et ne sont pas soumises à la redevance. Certains participants demandent que les véhicules dont le poids maximal autorisé, en raison du poids de la batterie, ne dépasse pas 4,25 tonnes, soient classés comme véhicules utilitaires légers et donc exonérés de la RPLP.

Les cantons BS, BE, BL et LU, SG, ASTAG, Hydros spider, CI Commerce de détail Suisse, Migros soutiennent cette revendication, notamment.

3.2 Différenciation de la RPLP en fonction de la hiérarchie des routes

Au cours de la consultation, quelques participants ont abordé la possibilité de différencier la RPLP en fonction du type de routes utilisées en Suisse. Six participants ont demandé une telle différenciation, pour soulager les routes cantonales notamment qui, sur certaines sections, servent de raccourcis par rapport aux autoroutes. Ils demandent que les tarifs soient adaptés afin de mieux internaliser les coûts externes supplémentaires générés sur certaines routes.

Les cantons GR et UR, la CTP et le PS se sont prononcés en faveur d'une telle mesure, notamment.

3.3 Maintenir les tarifs maximaux dans la loi

Le projet prévoit que les tarifs maximaux ne soient plus fixés au niveau de la loi. Au lieu de cela, il est fait référence à des accords de droit international. Certains participants se prononcent donc contre une nouvelle réglementation. Afin de garantir que le législateur suisse puisse continuer à prendre des décisions motivées par des considérations politiques, il est nécessaire de maintenir des valeurs maximales ou moyennes (selon les formulations actuelles) dans la LRPL.

Les organisations ASTAG, Litra, VAP, UTP, Avenenergy Suisse, economiesuisse, CI Commerce de détail Suisse, Migros, SSE, USAM, routesuisse, VFAS, Wirtschaftskammer Baselland et le PLR soutiennent cette revendication, notamment.

3.4 Remplacer la formulation potestative par une formulation « obligatoire »

Certains participants souhaitent que les propositions du projet mis en consultation, notamment concernant l'introduction de rabais et/ou de contributions d'investissement et l'annonce sept ans à l'avance des modifications de classification des véhicules dans les catégories de redevance, ne soient pas soumises à l'appréciation du Conseil fédéral, mais inscrites comme obligatoires dans la loi. Cela implique de remplacer la formulation potestative utilisée à plusieurs reprises dans ce contexte dans les textes normatifs du présent projet.

Les organisations ASTAG, Litra, UTP, VAP, Alliance « Logistique sans énergie fossile », Forum Cargo Suisse, CI détail de commerce Suisse, Infra, Lidl, Migros, CFF, SSE, USAM, routesuisse, swisscleantech, VFAS, Wirtschaftskammer Baselland et le PLR soutiennent cette revendication, notamment.

3.5 Adaptation automatique au renchérissement

12 participants sur 87 ont exprimé le souhait que les tarifs de la RPLP soient adaptés rétroactivement à l'évolution totale du renchérissement depuis la date d'entrée en vigueur de l'ATT en 2001. En outre, ils demandent que les tarifs soient désormais adaptés automatiquement à l'inflation.

Le PS, Les VERTS, le canton UR, les organisations Initiative des Alpes, SEV, BLS, FSE, Pro Natura, Pro Velo, ATE, WWF et l'USS se sont prononcés en faveur de cette proposition, notamment.

3.6 Objectifs de l'UE en matière de parc de véhicules

Sur les 87 prises de position, 12 souhaitent un renforcement des objectifs en matière de CO₂ pour le parc de véhicules utilitaires lourds neufs d'ici à 2030, au même rythme que l'UE. Ils estiment qu'il faut renforcer les objectifs de réduction des émissions de CO₂ fixés dans la loi sur le CO₂ dans le présent projet. L'UE a adopté une stratégie plus stricte en matière de réduction des émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds. Les participants demandent que ces objectifs de l'UE soient également traduits dans la loi nationale.

Le PS, les VERTS, le PEV, les organisations SEV, Initiative des Alpes, FSE, Pro natura, Pro Velo, swisscleantech, ATE, WWF et l'USS soutiennent cette proposition, notamment.

4 Anhang / Annexe / Allegato

4.1 Liste des participants à la consultation

Kantone / Cantons / Cantoni

Chancellerie d'État du canton d'Argovie	AG
Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures	AR
Chancellerie du canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures	AI
Chancellerie d'État du canton de Berne	BE
Chancellerie du canton de Bâle-Campagne	BL
Chancellerie d'État du canton de Bâle-Ville	BS
Chancellerie d'État du canton de Fribourg	FR
Chancellerie d'État du canton de Genève	GE
Chancellerie d'État du canton de Glaris	GL
Chancellerie d'État du canton des Grisons	GR
Chancellerie d'État du canton du Jura	JU
Chancellerie d'État du canton de Lucerne	LU
Chancellerie d'État du canton de Neuchâtel	NE
Chancellerie d'État du canton de Nidwald	NW
Chancellerie d'État du canton d'Obwald	OW
Chancellerie d'État du canton de Schaffhouse	SH
Chancellerie d'État du canton de Soleure	SO
Chancellerie d'État du canton de Schwyz	SZ
Chancellerie d'État du canton de Saint-Gall	SG
Chancellerie d'État du canton de Thurgovie	TG
Chancellerie d'État du canton du Tessin	TI
Chancellerie d'État du canton d'Uri	UR
Chancellerie d'État du canton du Valais	VS
Chancellerie d'État du canton de Vaud	VD
Chancellerie d'État du canton de Zoug	ZG
Chancellerie d'État du canton de Zurich	ZH
Conférence des gouvernements cantonaux	CdC

Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale

Le Centre
Parti évangélique suisse PEV
Les Libéraux-Radicaux PLR
VERTS Suisse
Parti vert libéral suisse PVL
Union démocratique du centre UDC
Parti socialiste suisse PSS

Associations faïtières nationales des communes, des villes et des régions de montagne

Arbeitsgruppe Berggebiet
c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung
Association des communes suisses

Union des villes suisses
Groupement suisse pour les régions de montagne SAB

Associations faitières de l'économie au niveau national

economiesuisse
Fédération des entreprises suisses
Union suisse des arts et métiers (USAM)
Union patronale suisse
Union syndicale suisse (USS)

Entreprises

BLS
SBB

Organisationen / organisations/ organizzazioni

Nom

Alliance « Logistique sans énergie fossile »
Initiative des Alpes
ASTAG
auto-suisse, association des importateurs officiels d'automobiles suisses
Avenergy Suisse
Biofuels Schweiz, Gaz Energie, Ökostrom Schweiz
Forum Cargo Suisse
Centre patronal
Fédération des entreprises romandes FER
Syndicat du personnel des transports SEV
Mobilité H2 Suisse
Chambre de commerce des deux Bâle
Hydrospider
Hyundai Hydrogen Mobility AG
CI Commerce de détail Suisse
Service d'information pour les transports publics LITRA
Infra
KKJPD CCDJP
Krummen Kerzers AG
Technique agricole Suisse
Les routiers suisses
Lidl
Agro-entrepreneurs Suisse
metalsuisse
Migros
Pro Natura
Pro velo
Ralpin
Fondation Suisse de l'énergie FSE
Poste CH SA

Société Suisse des Entrepreneurs SSE
routesuisse
Swiss eMobility
swisscleantech
Association transports et environnement Suisse ATE
Association des agro-entrepreneurs
Association suisse du commerce automobile indépendant VFAS
Union des transports publics UTP
Association des chargeurs VAP
Commission de la concurrence COMCO
Wirtschaftskammer Baselland
World Wildlife Fund Suisse WWF