

Adopté le 12 février 2022 par l'Assemblée des délégués (AD) du PLR. Les Libéraux-Radicaux.

Infrastructures : rester à la pointe

Avancer ensemble

Des infrastructures fiables, modernes et de qualité sont indispensables à la prospérité de notre pays et de ses habitants. Des infrastructures de premier ordre, pour lesquelles PLR. Les Libéraux-Radicaux s'est toujours engagé, constituent la base de la croissance économique et de l'emploi, et assurent le financement du budget de l'État. La planification et le financement durable de nos infrastructures doivent donc être garantis à long terme. Partout où cela est possible, l'État doit seulement fixer les conditions-cadres pour que les entreprises puissent effectuer des investissements les plus ciblés possible dans les infrastructures. Le PLR s'engage comme unique parti de manière conséquente pour l'innovation et des solutions orientées vers le futur, et combat les tendances hostiles au progrès dans les domaines du trafic de voyageurs, de la logistique, de l'aviation, des télécommunications et de la gestion des déchets.¹

1. Transport de voyageurs

Le réseau de transport de voyageurs constitue l'une des principales composantes de notre infrastructure. La mobilité croissante reflète notre prospérité, elle ne doit pas être combattue. Le financement du réseau doit être assuré à long terme. Les différents modes de transport se complètent et ne doivent pas être montés les uns contre les autres. La Suisse doit continuer à jouer un rôle de pionnier en matière d'innovation et de ponctualité.

Selon quels principes agissons-nous :

Durabilité écologique, sociale et économique : les véhicules utilisant des carburants alternatifs sont les bienvenus pour des raisons de politique climatique et énergétique, mais ils doivent également contribuer au financement de l'infrastructure.

Liberté d'action du secteur privé : l'action de l'État se limite en premier lieu à la création de conditions-cadres appropriées.

Ouverture internationale et orientation globale : en matière de transport ferroviaire et routier, la Confédération s'engage pour que la Suisse soit intégrée de manière optimale au réseau européen.

Progrès et technologie : la Suisse mise sur les nouvelles technologies pour rendre les transports plus efficaces et afin de mieux utiliser les infrastructures. Elle lutte contre les tendances hostiles au progrès.

Comment avancer ensemble :

¹ L'approvisionnement en électricité est traité séparément, dans la Résolution « Moins de polémique, plus de courant »

1.1 Financement et entretien des infrastructures

Avec l'utilisation croissante de véhicules à propulsion alternative, les recettes des fonds existants (NAF, BIF) vont diminuer. Dans ces conditions, le financement de l'entretien du réseau actuel et des extensions déjà prévues pour les prochaines décennies n'est plus garanti à long terme.

Solutions de financement alternatives : à l'avenir, les véhicules à carburants alternatifs, qui ne sont aujourd'hui pas taxés à la pompe, devront également contribuer au financement des infrastructures. De nouveaux instruments de taxation et de financement doivent être examinés pour l'électromobilité et d'autres modes de propulsion, qui connaissent actuellement une forte croissance. Ceux-ci doivent également inclure des solutions intermodales. Dans un premier temps, la Confédération doit faire usage de la compétence que lui confère l'art. 131, al. 2 de la Constitution fédérale.

Neutralité des recettes de l'État : globalement, soit tous modes de transport confondus, la mobilité ne doit pas être renchérie. Les nouvelles recettes de l'État sont compensées par la suppression de taxes existantes

Transparence des coûts : elle doit être accrue afin que les citoyens soient davantage conscients des coûts des différents modes de transport. Aujourd'hui, le taux de couverture des coûts du transport ferroviaire est d'à peine 40%, ce qui est largement méconnu.

Meilleure gestion des ressources en personnel : le développement et l'entretien nécessaires de l'infrastructure ne doivent pas être bloqués par manque de personnel. Les éventuels goulets d'étranglement doivent être anticipés. Cela vaut également pour ceux concernant le nombre de conducteurs de locomotive ou de bus.

Partenariats public-privé : une collaboration plus étroite entre l'État et le secteur privé dans le cadre de partenariats public-privé devrait pouvoir contribuer à l'avenir à alléger les finances publiques. La Suisse reste ouverte à cet instrument et ne mène pas une politique dogmatique.

Pas de surréglementation : les entreprises de transport doivent conserver leur liberté d'entreprise. Les tendances à la multiplication des réglementations dans le secteur sont combattues.

1.2 Nouvelles technologies de propulsion

Neutralité technologique : l'innovation et la concurrence des idées doivent être encouragées. Les entreprises doivent pouvoir développer et tester les meilleurs moteurs écologiques possibles sans obstacles inutiles. De cette manière, le potentiel optimal de toutes les technologies peut être exploité. Les interdictions technologiques demandées par la gauche sont combattues de manière conséquente.

Infrastructure de recharge et de réservoirs (électrique et hydrogène) : l'État doit mettre en place les bonnes conditions-cadres pour que les acteurs privés puissent développer rapidement le réseau en fonction de l'évolution de la demande. L'utilisation d'une partie des recettes du financement spécial pour la circulation routière (FSCR) pour encourager le développement de cette infrastructure doit être étudiée.

1.3 Organisation du système et utilisation des infrastructures

Échange de données : l'échange de données et l'accessibilité des systèmes de distribution des transports publics accordés aux externes doivent être garantis afin d'encourager la concurrence et donc l'innovation.

Un seul billet par trajet : la mise en œuvre de solutions de transport intégrées, incluant tous les modes de transport, doit être poursuivie : L'objectif est de ne pouvoir acheter qu'un seul ticket par trajet, qui permette d'utiliser différents modes de transport (autopartage, vélo, train, trottinette électrique, etc.).

Concurrence : la concurrence dans le transport ferroviaire longue distance doit conduire à plus d'innovation et à une amélioration de la qualité, à condition que des règles claires soient établies et que l'horizon de planification soit suffisamment long. Les concessions doivent être attribuées dans des délais qui laissent aux entreprises ferroviaires le temps de procéder à leurs investissements.

Mobility pricing : une tarification de la mobilité englobant tous les modes de transport pourrait éventuellement être utilisée comme nouvel instrument de financement. Le système étant très compliqué, le PLR soutient donc des études approfondies sur la tarification de la mobilité. Toutefois, ces derniers doivent impérativement être intermodaux et remplacer complètement le financement actuel des transports.

Numérisation : la mobilité sera continuellement numérisée dans les années à venir. La numérisation facilitera l'utilisation sans barrières de plusieurs modes de transport pour un seul trajet. Le cadre réglementaire et infrastructurel pour les véhicules autonomes doit être créé. Le développement de la 5G est également nécessaire à cet effet.

Les véhicules à conduite autonome : les développements techniques en matière de conduite autonome progressent. Afin que la Suisse reste compatible au niveau international et puisse profiter des avantages techniques, il est nécessaire que le Conseil fédéral puisse réagir de manière flexible et en temps réel aux évolutions à venir tant sur le plan technique que juridique. L'admission et la circulation des véhicules automatisés et autopilotés doivent donc être réglées par voie d'ordonnance, comme le demande le groupe libéral-radical dans sa motion [17.3049](#).

1.4 Niveaux de transport

Autoroutes : l'extension du réseau se fait en fonction des besoins. Ainsi, l'A2 et l'A1 doivent être élargies à au moins six voies aux points névralgiques (trois dans chaque direction). Les projets adoptés au niveau national doivent également être soutenus activement dans les cantons afin qu'ils soient rapidement réalisés.

Croix fédéral des chemins de fer : l'axe Est-ouest doit être développé de manière coordonnée et rapide afin de réaliser, avec l'axe Nord-Sud (NLFA), la « croix fédérale de la mobilité ». Un niveau de vitesse uniforme doit être atteint sur ces lignes, tout en augmentant les cadences.

Trafic ferroviaire régional : les entreprises de transport doivent avoir la possibilité de réaliser des excédents dans le trafic régional de voyageurs. Les éventuelles utilisations des bénéfices servent de marge de manœuvre financière pour l'innovation. Les privatisations sont encouragées.

Mobilité douce : la mobilité douce est déterminante pour la question du premier et du dernier kilomètre d'un trajet. Les bus électriques sur demande, les scooters électriques ainsi que les vélos électriques peuvent apporter une contribution importante à l'attractivité des transports publics. L'État fixe les conditions-cadres, mais ne doit en aucun cas proposer lui-même des services.

2. Logistique

La logistique et le transport de marchandises sont un maillon essentiel de notre infrastructure. L'utilisation de la route et du rail doit être coordonnée de manière optimale. Le principe d'une collaboration sur un pied d'égalité entre les différents modes de transport, si possible sans intervention de l'État, montre la voie à suivre. Des hubs

multimodaux, y compris l'aviation, sont nécessaires. La stratégie actuelle consistant à affaiblir le trafic routier et à renforcer ainsi le trafic ferroviaire doit être abandonnée. Au lieu de cela, les potentiels des deux modes de transport doivent être utilisés de manière optimale, offrant ainsi une simplification à la logistique multimodale. C'est pourquoi l'accent est mis sur le renforcement du transport ferroviaire de marchandises selon les principes de l'économie de marché, afin que le rail puisse se développer au même titre que le transport par camion, compte tenu de sa rapidité et de sa rentabilité.

Selon quels principes agissons-nous :

Durabilité écologique, sociale et économique : les nouveaux systèmes de logistique et de transport se révèlent respectueux du climat, sans émissions ni nuisances sonores, et économiquement efficaces. La modernisation et le développement des infrastructures de transport sont des conditions préalables importantes pour les nouvelles formes de mobilité (par exemple par le biais de partenariats public-privé).

Liberté d'action du secteur privé : des conditions-cadres favorables à l'économie - y compris des incitations à l'investissement - sont nécessaires pour que des formes de propulsion alternatives (neutres du point de vue technologique et de la marque) et des concepts d'exploitation puissent être introduits et diffusés sans prescriptions détaillées inutiles.

Ouverture internationale et orientation globale : en matière de transport ferroviaire, la Confédération doit s'engager pour que la Suisse soit intégrée de manière optimale dans le réseau européen.

Progrès et technologie : la Suisse mise sur les nouvelles technologies pour rendre la logistique plus efficace. Elle lutte contre les tendances hostiles au progrès.

Comment avancer ensemble :

2.1 Route : pas de pénalisation

Réseau routier : l'extension du réseau suit l'évolution de la demande. Cela signifie par exemple que l'A2 et l'A1 seront élargies à six voies de manière continue (trois dans chaque direction). Les projets adoptés au niveau national doivent également être soutenus activement dans les cantons afin qu'ils soient rapidement réalisés.

RPLP : la méthode actuelle (pas de changement de système) et le niveau des tarifs sont maintenus.

Égalité des chances : égalité de traitement entre les véhicules utilitaires lourds (camions) et les véhicules utilitaires légers (camionnettes) pour le transport professionnel de marchandises, en ce qui concerne l'ordonnance sur la durée du travail et du repos, en tenant compte des développements dans l'UE.

Places de stationnement : création d'un nombre suffisant de places de stationnement pour les véhicules utilitaires, afin de respecter les temps de repos prescrits par la loi.

2.2 Rail : sur un pied d'égalité avec le transport de voyageurs

Égalité des droits : le développement de l'infrastructure ferroviaire s'oriente également vers les besoins du transport de marchandises, et pas uniquement vers ceux du transport de voyageurs.

Sites logistiques : la Confédération et les cantons veillent à ce qu'il y ait suffisamment de sites logistiques dans les agglomérations à l'avenir également. Les projets de hubs multimodaux sont soutenus en priorité dans les projets d'agglomération.

International : afin d'assurer la politique de transfert du trafic de transit ainsi que la sécurité nationale d'approvisionnement, les raccordements au réseau de l'UE doivent être développés et adaptés à nos capacités. C'est uniquement de cette manière que le potentiel du corridor de 4 mètres pourra pleinement être exploité. La Confédération s'engage également pour l'extension de la ligne de la rive gauche du Rhin vers la France.

Transport de marchandises dangereuses : le transport de marchandises dangereuses s'effectue dans la mesure du possible par le rail. Il doit pouvoir se faire de manière sûre et économique à l'avenir également. Sur les tronçons de réseau à forte densité de construction, notamment dans les agglomérations, les collectivités publiques concernées veillent à prendre des mesures de sécurité supplémentaires. La possibilité pour ces dernières d'utiliser à cet effet une partie des recettes de la taxe sur la plus-value qui leur reviennent doit être étudiée.

Cargo Sous Terrain : ce projet innovant et ambitieux doit contribuer à désengorger le réseau routier et ainsi mieux absorber la croissance du trafic de marchandises (augmentation des volumes de marchandises de 25% de 2010 à 2030). Grâce à des conditions-cadres libérales, ce projet doit pouvoir avancer rapidement. La décision de réalisation doit être laissée aux investisseurs privés.

2.3 Voies navigables - Ports rhénans : assurer la connexion

Les conteneurs et les marchandises en vrac (produits pétroliers, matériaux de construction, mais aussi produits agricoles) atteignent la Suisse en grande partie par voie fluviale.

Assurer l'avenir de l'infrastructure fluviale et portuaire : la voie est assurée grâce à l'approfondissement du chenal, à des écluses supplémentaires, ainsi qu'à des systèmes d'information numériques concernant les prévisions de niveau d'eau.

Distribution fine : il faut de bonnes liaisons ferroviaires avec les ports et, de manière générale, une meilleure accessibilité des ports.

3. Aviation

L'aviation civile est un élément essentiel de notre infrastructure et un prestataire efficace de services de transport public international de passagers. Les infrastructures aéronautiques, notamment les aéroports nationaux et les aérodromes régionaux, constituent une importante infrastructure de réseau interconnectée. Leur planification à long terme doit être bien pensée et le financement doit être garanti. Le trafic aérien de marchandises est indispensable, entre autres, pour les secteurs d'exportation tels que l'industrie pharmaceutique, l'horlogerie et la bijouterie. Plus de 40% de la valeur des exportations suisses quittent le pays par avion.

Selon quels principes agissons-nous :

Durabilité écologique, sociale et économique : à l'avenir, de nouveaux systèmes de propulsion et de nouveaux carburants seront utilisés dans l'aviation. Ils apporteront dans un futur proche des améliorations considérables en matière de climat, de bruit et de consommation d'énergie.

Liberté d'action du secteur privé : la plus grande marge de manœuvre possible est accordée aux aéroports nationaux et régionaux. Leur compétitivité internationale en termes de coûts est garantie. Les intérêts nationaux de l'aviation passent ici avant les intérêts particuliers locaux.

Ouverture internationale et orientation globale : les liaisons directes avec les centres économiques mondiaux ainsi que leur garantie sont indispensables pour notre économie orientée vers l'exportation.

Progrès et technologie : l'État fixe les bonnes conditions-cadres pour que la décarbonisation de l'aviation puisse progresser rapidement. Pour ce faire, le champ de recherche « Sustainable Aviation » (SAF) est soutenu dans les hautes écoles. La collaboration nationale et internationale par le biais des hautes écoles est d'une importance capitale pour le progrès de la science aéronautique. Dans le domaine des SAF, les pourcentages de mélange du carburant doivent être fixés en comparaison internationale et les infrastructures de production doivent être déployées avec le secteur privé comme investisseur.

Comment avancer ensemble :

3.1 Aéroports internationaux : créer des capacités suffisantes

Maintien, planification, développement et financement : il faut un plan à long terme pour déterminer à quoi ressemblera l'aviation dans les années à venir. Les aéroports et les aérodromes régionaux devraient pouvoir être développés sans goulots d'étranglement, compte tenu de l'augmentation prévisible de la demande. Le financement de l'infrastructure doit être garanti à long terme.

Flexibilisation : les heures d'exploitation des aéroports internationaux sont optimisées et les pics aplanis autant que possible. En complément, l'aviation d'affaires et l'aviation générale doivent pouvoir être délocalisées vers des aérodromes existants à proximité.

Fonction de hub et coopération internationale : la Confédération reconnaît l'importance d'un hub aérien sur son territoire et s'engage pour son développement. Elle soutient les démarches visant à simplifier la structure de l'espace aérien au niveau international, en particulier le projet de Ciel unique européen (*Single European Sky*), ainsi qu'une flexibilisation (par l'utilisation de la technologie GPS) de l'utilisation de l'espace aérien.

3.2 Aéroports régionaux

Penser à long terme : le maintien et l'exploitation des aéroports régionaux, en tant qu'infrastructures interconnectées d'importance nationale, doivent être garantis. Lorsqu'un aéroport est fermé, il ne peut plus être rouvert. Par conséquent, de telles décisions définitives doivent être mûrement réfléchies.

Utiliser le potentiel existant : les aéroports régionaux sont de plus en plus utilisés comme aéroports de substitution des aéroports nationaux. Leur utilisation plus intensive doit être rendue possible et soutenue à l'avenir dans le domaine du transport de voyageurs.

Contrôle aérien : le contrôle aérien est une tâche régaliennne. Ses coûts doivent donc être pris en charge par l'État. Les aéroports régionaux sont tributaires des prestations de l'État, car ils ne peuvent pas assumer eux-mêmes ces coûts.

3.3 Compétitivité internationale et réglementation

La compétitivité internationale des aéroports nationaux et régionaux en termes de coûts doit être garantie.

Pas de surréglementation : un « Swiss Finish » est combattu et la marge de manœuvre laissée par l'AESA lors de la reprise de normes internationales est pleinement exploitée par les autorités suisses. En outre, la Suisse doit pouvoir exploiter pleinement le potentiel des nouvelles technologies, par exemple des drones, en particulier dans le domaine de la logistique. Des réglementations hâtives ne sont pas appropriées à cet effet.

4. Télécommunication

Des réseaux de télécommunication modernes sont un élément essentiel de notre infrastructure. L'État doit créer un cadre favorable pour que les réseaux les plus performants du monde continuent d'être disponibles dans notre pays et que le secteur privé puisse offrir d'excellents services à la population. Les développements récents vont dans la mauvaise direction. Les obstacles juridico-administratifs à l'introduction de la 5G doivent être levés pour qu'un réseau moderne de télécommunication puisse être déployé.

Selon quels principes agissons-nous :

Durabilité écologique, sociale et économique : les technologies modernes de télécommunication éliminent les goulets d'étranglement existants dans la desserte de manière économique et efficace.

Liberté d'action du secteur privé : la Confédération est tenue d'appliquer le droit fédéral et de donner des instructions aux cantons en fonction de ses compétences. Il en résulte la sécurité de planification et d'investissement nécessaire pour les acteurs de l'économie privée.

Ouverture internationale et orientation globale : la Suisse participe à des coopérations internationales de recherche sur les nouvelles technologies dans le domaine des télécommunications (p. ex. 6G).

Progrès et technologie : la Suisse doit se préparer suffisamment tôt à l'apparition de nouvelles technologies. La situation de la 5G, où la Confédération a été beaucoup trop passive, ne doit pas se reproduire.

Comment avancer ensemble :

4.1 5G : prendre en main le déploiement rapide

La 5G a un grand potentiel dans les domaines de la mobilité, de la santé, des économies d'énergie, de la réalité virtuelle, de l'industrie, de la sécurité, de l'agriculture ainsi que de l'environnement, et peut ainsi contribuer à la réalisation des objectifs de protection du climat.

Information : les citoyens doivent être correctement informés sur la téléphonie mobile et ses risques pour la santé. Les fausses informations et les théories du complot qui bloquent le développement du réseau doivent être résolument combattues. La Confédération doit jouer un rôle plus actif dans ce domaine et lancer par exemple des campagnes d'information appropriées.

Sécurité et État de droit : les attitudes passives et dilatoires de certaines autorités responsables des constructions, comme cela s'est parfois produit avec le réseau 5G, seront résolument combattues à l'avenir. Un délai maximal (par instance) dans lequel une décision doit être rendue est exigé.

Internet par satellite : cette technologie peut être une solution pour les villages de montagne isolés et doit donc être autorisée. Ce sont les consommateurs qui décident de manière autonome s'ils veulent utiliser cette technologie.

4.2 6G : se préparer dès aujourd'hui

La 6G devrait être la norme de téléphonie mobile dans les années 2030. Certains pays misent déjà sur cette norme aujourd'hui.

Des jalons contraignants : les directives pour la prochaine génération doivent être fixées suffisamment tôt et clairement afin que les opérateurs de télécommunications bénéficient d'une sécurité juridique. Lors de

l'attribution des concessions de téléphonie mobile, il doit y avoir à l'avenir des jalons obligatoires pour le déploiement.

Recherche : la Suisse participe à des coopérations internationales de recherche sur la 6G. Elle fait partie des pays pionniers en ce qui concerne cette technologie.

4.3 Réseau de fibre optique : poursuivre le déploiement

Grâce à une réglementation prévoyante qui mise sur la concurrence en matière d'infrastructures et sur l'innovation, la Suisse dispose de l'une des couvertures à très haut débit les plus performantes au monde. Un réseau de fibre optique performant est la base de la sécurité des infrastructures.

Extension : le volume de données de téléphonie mobile augmente et les antennes ont également besoin de la fibre optique. La poursuite de l'extension est donc indispensable. Les deux technologies - téléphonie mobile et fibre optique - sont complémentaires.

Le privé avant l'État : l'extension du réseau doit être réalisée en premier lieu par des privés. L'État ne doit intervenir que là où les solutions d'économie de marché ne permettent pas d'obtenir la couverture souhaitée.

4.4 Cybersécurité

Le privé et le public main dans la main : la cybersécurité est comprise comme une tâche commune de l'État, de l'économie, de la société et du système éducatif. La responsabilité individuelle, la détection précoce, l'échange d'informations et la sensibilisation sont des thèmes centraux. L'État doit avant tout créer les conditions-cadres nécessaires pour que l'économie, la société et le système éducatif puissent mieux se protéger eux-mêmes et de rendre le domaine de la cybersécurité attractif pour les entreprises et les modèles commerciaux.

Résilience : la résilience des infrastructures critiques face aux cyber-attaques est essentielle. La protection des infrastructures critiques contre les cybermenaces doit donc être renforcée par l'application appropriée de normes pertinentes et ouvertes. En outre, les responsabilités et les obligations en cas de cyberincidents et de cyberattaques sont clairement définies.

Le Centre national de cybersécurité (NCSC) se voit attribuer les compétences, les responsabilités et les ressources nécessaires pour mettre en œuvre la stratégie de protection de la Suisse contre les cyberrisques (NCS), notamment à la lumière de l'évolution préoccupante des dangers dans le cyberspace. La mise en place des ressources doit refléter les évolutions très rapides dans le domaine de la cybersécurité et se faire de manière rapide et flexible.

5. Gestion des déchets

La gestion et le traitement des déchets sont également considérés comme des éléments de l'infrastructure. Dans ce domaine, la Suisse est très bien placée en comparaison internationale. L'utilisation durable des ressources en vue d'une économie circulaire doit être mise en œuvre de manière ciblée. Les bonnes conditions-cadres devraient être créées afin que les entreprises suisses puissent continuer à jouer un rôle de pionnier en matière d'économie circulaire.

Selon quels principes agissons-nous :

Durabilité écologique, sociale et économique : les principes de l'économie circulaire n'ont de sens que s'ils conduisent à une amélioration à la fois écologique et économique et s'ils sont socialement acceptés.

Liberté d'action du secteur privé : l'élimination et le recyclage des déchets devraient, dans la mesure du possible, être assurés par des sociétés privées. Il n'y a aucune raison pour que l'État gère lui-même de telles entreprises.

Ouverture internationale et orientation globale : une harmonisation avec les normes de l'UE est souhaitable, tout en évitant des réglementations nationales qui iraient plus loin (« Swiss Finish »).

Progrès et technologie : il ne s'agit pas de définir la méthode d'élimination et de recyclage (par exemple, comment collecter), mais de se concentrer sur les objectifs de la gestion des déchets (par exemple, les valeurs limites pour les matières premières recyclées).

Comment avancer ensemble :

Economies d'échelle : les ordures ménagères devraient être recyclées à un niveau industriel. De grandes quantités d'ordures sont nécessaires pour que les économies d'échelle soient visibles et puissent être exploitées de manière avantageuse.

Le privé avant l'État : les monopoles d'État ainsi que les mauvaises réglementations dans la gestion des déchets doivent être remis en question, resp. éliminés, afin que davantage de solutions innovantes du secteur privé puissent voir le jour, par exemple en faveur d'une meilleure réutilisation du plastique, et contribuer ainsi à l'économie circulaire.

Pas d'interdiction d'exportation : certains déchets atteignent en Suisse un volume trop faible pour pouvoir être recyclés efficacement. De plus, il est devenu presque impossible d'ouvrir de nouvelles décharges dans notre pays. Dans ces conditions, une interdiction d'exportation serait inopportune. La coopération avec des fournisseurs mondiaux doit être encouragée. Cela ne vaut pas pour le traitement des déchets radioactifs.

Utiliser des certificats reconnus à l'international : la régularité de l'élimination ou du recyclage à l'étranger est contrôlée et garantie grâce à des certificats. Les usines coûteuses, sous-utilisées et spécialisées en Suisse sont ainsi évitées.