

# Rapport à mi-parcours - Stratégie maritime

Juin 2023 – Juin 2025

## Contexte

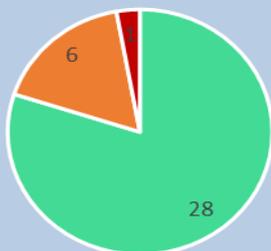
La stratégie maritime (2023-2027) a été adoptée le 2 juin 2023 par le Conseil fédéral. Elle est structurée autour de cinq priorités thématiques, déclinées en objectifs et mesures. Au total, la stratégie inclut 15 objectifs et 35 mesures.

Le Conseil fédéral a mandaté le Département fédéral des affaires étrangères (DFAE) pour évaluer chaque année l'état d'avancement de la mise en œuvre de la stratégie, en collaboration avec les services compétents et les parties prenantes concernées. Les résultats de ce suivi sont présentés dans le présent rapport.

## Aperçu des résultats

L'exercice 2025 fait état de progrès dans plusieurs domaines, notamment la conclusion de nouveaux accords de libre-échange, la signature du traité sur la protection de la haute mer, ou encore l'établissement de partenariats entre institutions de recherche. En revanche, certaines mesures n'ont pas significativement avancé, notamment celles visant à renforcer l'attractivité fiscale de la Suisse pour le secteur maritime, à améliorer l'attractivité du pavillon, ou à promouvoir un moratoire sur l'exploitation minière des fonds marins.

### Etat d'avancement des mesures (juin 2025)



### Légende

**Vert** : Les activités ayant trait à la mise en œuvre de ces mesures progressent comme prévu, sans problème aigu.

**Orange** : Les activités ayant trait à la mise en œuvre de ces mesures ont rencontré des problèmes ou des retards qui doivent être surveillés de près.

**Rouge** : Les activités ayant trait à la mise en œuvre de ces mesures ont rencontré des problèmes graves, ou des retards, qui nécessitent une attention accrue.

**Les mesures évaluées « orange » et « rouge » nécessitent une attention particulière et constituent une priorité, la mise en œuvre de chaque mesure étant cruciale au succès de la stratégie maritime.**

## Principales activités conduites par priorité thématique

Par souci de concision, seule une sélection des activités conduites pour mettre en œuvre ces mesures sont présentées ci-dessous. Un graphique circulaire représente l'état d'avancement des mesures contenues dans chaque priorité thématique. Un aperçu des défis restants est présenté dans la deuxième partie du rapport.

### 1. Un ordre maritime fondé sur des règles (droit international public)

- Participation à diverses négociations, y compris à celles de l'Organisation Maritime Internationale, de l'Autorité internationale des fonds marins, de la Commission tripartite spéciale de la convention du travail maritime, au Conseil des droits de l'homme pour promouvoir et protéger les droits humains des gens de la mer, et à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin pour garantir l'accès à la mer à la Suisse.





- Publication des conventions de l'OMI entrées en vigueur et examen des ratifications nécessaires à la reprise de l'acquis pour la navigation maritime confié à un organisme externe.
- Exploitation des synergies en mettant en réseau les acteurs maritimes internationaux dont le siège est à Genève par la tenue de divers événements (p.ex.: Cours sur la protection de la mer du Haut-Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés et de l'Organisation Internationale des Migrations), soutien à des projets, tels que le *Global Sand Observatory* du *Global Resource Information Database* ainsi que le lancement du nouveau *Centre for Humanitarian Action at Sea* du *Geneva Center for Security Policy* (GCSP).
- Intérêt de la Suisse à accueillir les secrétariats du nouveau *Science Policy Panel on Chemicals, Waste, and Pollution Prevention*, et du nouveau traité mondial contre la pollution plastique, ayant les deux des aspects marins.

## 2. L'économie maritime



- Conclusion ou ratification de nouveaux accords de libre-échange contenant des engagements en matière de transport maritime entre l'Association européenne de libre-échange (AELE) et la Moldavie (entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2025), entre l'AELE et le Chili, ainsi qu'entre l'AELE et la Thaïlande. L'accord avec l'Inde adopté par le Parlement le 21 mars 2025 contient également des règles concernant le personnel maritime ainsi que des engagements d'accès au marché concernant le transport international et l'accès aux ports. Enfin, l'accord modernisé entre l'AELE et l'Ukraine contient des engagements améliorés dans le transport maritime.

- Concernant les mesures d'évaluation de l'attractivité fiscale, deux tables rondes ont déjà été organisées afin de discuter des difficultés rencontrées et des pistes de solution envisageables. Ces échanges réunissent l'administration fédérale (principalement le SECO et le DFAE), les cantons concernés, ainsi que les acteurs du secteur privé impliqués. Cependant, malgré ces échanges, des solutions concrètes n'ont pas encore pu être trouvées.

## 3. L'environnement et les aspects sociaux



- Ratification de l'Accord de l'OMC sur les subventions à la pêche en janvier 2023. La deuxième vague de négociations en cours sur les règles supplémentaires concernant la surcapacité et la surpêche est bien avancée et devrait être conclue dès que possible.

- Participation aux négociations ayant abouti à la réglementation «zéro émission nette» d'ici à 2050 pour le transport maritime mondial dans le cadre de l'OMI.

- Direction de l'*Aboriginal Subsistence Whaling Sub-Committee* qui est responsable de toutes les questions relatives à la chasse à la baleine des peuples autochtones au sein de la Commission baleinière internationale (CBI).

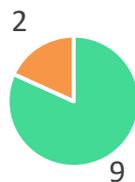
- Signature de l'Accord se rapportant à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et portant sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale (accord BBNJ) en février 2025. Les documents destinés à la consultation publique en vue d'une éventuelle ratification de l'accord BBNJ et de sa mise en œuvre en Suisse sont en cours d'élaboration.

- Adoption de la deuxième phase (2025-2030) du plan d'action de la Stratégie Biodiversité Suisse.

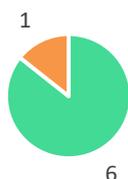
- Présentation des activités nationales de la Suisse et soutien aux futures et nouvelles parties à la Convention Eau (CEE-ONU). Participation active dans la Commission internationale pour la protection du Rhin (CIPR) afin de gérer durablement ses eaux et de les restaurer, et dans la Commission internationale pour la protection des eaux du Léman.

- Négociation avec les pays voisins pour maîtriser les nouveaux défis dans les bassins communs. Plusieurs accords sur le Doubs (affluent du Rhône), le Léman (traversé par le Rhône) et le Rhône, se jetant dans la mer Méditerranée, sont en train d'être finalisés.

- Organisation d'un événement sur le chapitre environnement de la stratégie maritime, rassemblant les acteurs suisses concernés.



## 4. Science et recherche maritimes



- Soutien du FNS à 15 nouveaux projets en océanographie (11,3 mios. de CHF), et à 158 nouveaux projets dans les disciplines de l'hydrologie, de la limnologie et de la glaciologie (89,3 mios. de CHF), pour la période 2020-2028<sup>1</sup>. Soutien, pour la période 2021-2028, au Swiss Polar Institute (SPI) (9,4 mios. de CHF). L'offre d'encouragement à la recherche du FNS comprend notamment l'encouragement de projets, de carrières, de programmes et d'infrastructures
- Participation à des réunions et groupes de travail dans le cadre du Conseil de l'Arctique avec des experts suisses, et implication dans des formats réunissant la communauté suisse polaire et maritime. Promotion du dialogue international et d'échanges de bonnes pratiques en matière de gestion durable. Soutien aux collaborations scientifiques et maritimes internationales, y compris par la facilitation de partenariats et de MoUs pour les institutions suisses.
- Appui diplomatique au Transnational Red Sea Center (TRSC) de l'EPFL, comme lors du *summer school* avec des chercheurs des pays riverains de la Mer Rouge.
- Conclusion d'accords de collaboration entre le SPI et d'importantes organisations polaires disposant de brise-glaces de recherche, mais aussi avec Tara Océan, pour permettre l'accès de la communauté scientifique suisse au voilier de recherche Tara, ainsi qu'à la base dérivante *Tara Polar Station*.
- Financement par le Swiss Polar Institute de nombreux projets scientifiques basés sur ou utilisant des navires de recherche. Le volet maritime du SPI Flagship programme « GreenFjord » a notamment mené des campagnes sur le RV Sanna et le Forel Heritage (navire suisse).
- Organisation de deux événements sur le chapitre science et recherche de la stratégie maritime, rassemblant les acteurs concernés.

## 5. Pavillon suisse



- Assouplissement des conditions d'immatriculation des navires de mer à usage commercial depuis le 1er janvier 2025.
- Rédaction d'un projet de loi concernant le renforcement du droit de surveillance et des moyens administratifs pour les mesures correctives. Celui-ci fait l'objet de consultations informelles.
- Amélioration et révision constantes du régime d'inspection visant à assurer la qualité du pavillon.
- Lancement de la digitalisation des prestations relatives au pavillon. La page d'accueil de l'Office Suisse de la Navigation Maritime (OSNM) a été remaniée et améliorée, d'autres améliorations sont en cours.
- Amélioration de la communication sur les atouts du pavillon suisse, notamment à travers la participation de l'OSNM à des manifestations sectorielles, l'utilisation des réseaux sociaux et les interventions de la Secrétaire d'État du SECO pour encourager les entreprises suisses à adopter le pavillon.

<sup>1</sup>source : portail de données FNS ; état au 22 mai 2025.

## Mesures évaluées comme ayant rencontré des problèmes ou des retards (évaluées orange)



L'avancement de six autres mesures a été classées dans la catégorie orange. Celles-ci sont présentées ci-dessous.

### Mesure C1.1 - Négocier un instrument international de lutte contre la pollution par les déchets plastiques (intégralité du cycle de vie des matières plastiques)

La Suisse participe activement aux négociations en vue de l'élaboration d'un accord international juridiquement contraignant visant à mettre fin à la pollution plastique. En tant que membre de la High Ambition Coalition, elle contribue régulièrement aux ateliers thématiques et aux discussions informelles afin de faire progresser le processus. Elle a par ailleurs été représentée à haut niveau — au niveau du Conseil fédéral et de la Secrétaire d'État — lors de quatre réunions ministérielles.

Les négociations restent toutefois complexes et sensibles. La dernière session (INC-5.2) se tiendra en août 2025 à Genève. Les principaux points de divergence concernent notamment :

1. Le champ d'application de l'accord (en particulier l'inclusion ou non de la production de plastique) ;
2. Le traitement des produits problématiques et des substances chimiques préoccupantes dans les produits plastiques, ainsi que les mesures réglementaires envisagées ;
3. L'architecture financière de l'accord.

### Mesure C3.3 - Développer de strictes normes environnementales concernant l'exploitation minière des fonds marins et étudier l'idée d'un moratoire visant l'exploitation minière des fonds marins à des fins commerciales

La Suisse a pris part aux négociations de l'Autorité internationale des fonds marins (ISA) sur cette question, où elle a plaidé en faveur de normes environnementales strictes, d'un moratoire jusqu'à ce que les connaissances scientifiques sur les effets de l'exploitation minière dans les fonds marins soient mieux connues et que la protection de l'environnement marin puisse être garantie, ainsi que du développement d'une politique environnementale générale. À l'occasion de la 3<sup>e</sup> Conférence des Nations Unies sur l'océan, elle a réaffirmé son engagement en se joignant à une déclaration commune soutenant un moratoire.

Il existe encore d'importantes divergences entre États s'agissant des règlements d'exploitation, et il est encore nécessaire de développer les standards et normes y relatifs, ce qui nécessite des négociations supplémentaires.

Par ailleurs, la possibilité d'une autorisation unilatérale d'exploitation minière en haute mer par les États-Unis suscite des préoccupations. Bien qu'aucune autorisation n'ait été accordée à ce jour, une telle démarche pourrait complexifier les négociations en cours et exercer une pression sur d'autres États. Un examen de la légalité d'une telle décision, ainsi que des options de réaction éventuelles, est envisagé.

### Mesure D2.3 - Examiner la question d'un changement au statut de membre consultatif dans le Traité sur l'Antarctique

La politisation croissante des discussions au sein des Réunions consultatives du Traité sur l'Antarctique et les difficultés grandissantes à parvenir à un consensus freinent les avancées dans cette thématique. À l'heure actuelle, certaines Parties consultatives bloquent les candidatures en cours, ce qui ne crée pas un environnement favorable à une éventuelle démarche suisse de changement de statut.

La Suisse continue néanmoins de participer aux Réunions du Traité sur l'Antarctique et suit de près les candidatures en cours, notamment celles du Canada et de la Biélorussie. Des échanges bilatéraux ont également été menés avec plusieurs Parties afin de recueillir leurs évaluations et impressions.

## **Mesure E1.1 - Vérifier les conditions d'enregistrement pour les navires de mer et rhénans commerciaux ainsi que pour la navigation de plaisance internationale, en accordant une importance particulière aux conditions relatives à la nationalité et aux capitaux**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025, un assouplissement des conditions d'immatriculation des navires de mer à usage commercial est entré en vigueur. L'administration effective en Suisse devient la condition principale. De plus, les règles pour les yachts ont également été allégées : les personnes morales peuvent désormais les immatriculer si elles sont inscrites au registre du commerce et administrées depuis la Suisse, et les assurances responsabilité civile peuvent provenir de compagnies étrangères lorsque l'offre suisse est insuffisante.

Cela étant dit, il n'a pas été possible d'introduire tous les assouplissements souhaités pour les navires de mer à usage commercial et non commercial, notamment la suppression des exigences relatives aux moyens propres et au contrôle accru par un syndicat de révision ainsi que la simplification des procédures. Ceux-ci nécessitent une révision de la loi. Cette révision est toutefois retardée, car des questions de principe continuent d'être discutées.

Pour les navires rhénans commerciaux, la question se pose de savoir où doivent être définies les conditions d'enregistrement et dans quelle mesure celles-ci peuvent être assouplies au regard des prescriptions internationales.

## **Mesure E1.2 - Elaborer des normes de sécurité et de durabilité étendues pour la navigation maritime et rhénane commerciale sous pavillon suisse et séparer l'admission à la navigation de l'enregistrement**

Un projet de loi a été rédigé et fait actuellement l'objet de consultations informelles. Toutefois, les armateurs rejettent les exigences accrues en matière de durabilité qui dépassent les standards internationaux, invoquant un risque de désavantage concurrentiel. L'une des pistes envisagées consiste à élaborer, en concertation avec les armateurs, des normes environnementales plus strictes, mais applicables grâce à l'utilisation de navires de nouvelle génération, de manière à limiter les distorsions de concurrence.

## **Mesure E3.1 - Veiller à l'attrait du rapport coûts/utilité du pavillon suisse**

Une taxe de pavillon forfaitaire relativement basse par rapport aux standards internationaux pour les services ordinaires et un cadre légal moderne contribuent à l'attractivité du pavillon suisse. Toutefois, le rejet de l'introduction d'une taxe au tonnage ainsi que le durcissement de la pratique fiscale applicable aux marins employés sur des navires battant pavillon suisse par le Parlement ont entraîné des répercussions négatives sur la compétitivité du pavillon.

Un dialogue est en cours avec les armateurs, les autres acteurs du secteur maritime, les cantons et l'ensemble des services fédéraux concernés afin d'identifier des solutions. Deux tables rondes ont déjà eu lieu dans ce cadre. Des groupes de travail pourraient être mis en place pour favoriser une compréhension commune des défis, de répondre aux requêtes du secteur et d'explorer des pistes de solution.

## Mesure évaluée comme ayant rencontré des problèmes importants (évaluée rouge)



La mise en œuvre de cette mesure a rencontré d'importantes difficultés, nécessitant une attention particulière et la recherche active de solutions appropriées. La mesure concernée, ainsi que les problèmes rencontrés, sont détaillés ci-après.

### Mesure B2.1 - Conserver et étoffer le réseau des conventions contre les doubles impositions et éventuellement introduire la taxe au tonnage

La Suisse a conclu une centaine de conventions contre les doubles impositions avec plus de 110 États et territoires. La conclusion de nouvelles conventions, tout comme la révision des accords existants, s'inscrit dans un processus permanent.

S'agissant de la taxe au tonnage, le Parlement a décidé, dans le cadre de la procédure législative, de ne pas entrer en matière. Cette décision, prise le 28 mai 2024, compromet l'objectif de la Stratégie maritime visant à garantir un cadre fiscal attractif pour le secteur maritime. Ce n'est pas uniquement l'existence du secteur maritime en Suisse — qui génère des emplois et du substrat fiscal — qui est en jeu, mais également la capacité d'entreprises de rang mondial à continuer d'exploiter, depuis la Suisse, une importante flotte de navires.

A ceci s'ajoute la clarification de la situation juridique dans la loi fédérale sur l'impôt fédéral direct et la loi fédérale sur l'harmonisation des impôts directs des cantons et de communes concernant l'exonération fiscale des marins à bord d'un navire de mer battant pavillon suisse (art. 5, 1<sup>er</sup> al., let. f LIFD ; art. 4, 2<sup>ème</sup> al., let. f LHID).

Comme pour la mesure E3.1, un dialogue est en cours avec les armateurs, les autres acteurs du secteur maritime, les cantons et l'ensemble des services fédéraux concernés afin d'identifier des solutions. Deux tables rondes ont déjà eu lieu dans ce cadre. Des groupes de travail pourraient être mis en place pour favoriser une compréhension commune des défis, de répondre aux requêtes du secteur et d'explorer des pistes de solution.

Annexe : Tableau récapitulatif de l'évaluation de l'avancement des mesures

Priorité stratégique	Objectif	Mesure	Evaluation 2024	Evaluation 2025
<b>A. Un ordre maritime fondé sur des règles</b>	<b>A1. Renforcer le droit international public (l'appliquer, le faire valoir et le développer)</b>	A1.1 Participer activement au développement du droit international public dans le domaine maritime	vert	vert
		A1.2 Faire valoir les droits de la Suisse auprès du Tribunal international du droit de la mer et d'autres mécanismes de règlement des différends	vert	vert
		A1.3 Exercer une influence sur les organes, les instances et les négociations pertinentes, dans le respect des droits des Etats enclavés	orange	vert
	<b>A2. Reprendre l'acquis en matière de droit international public</b>	A2.1 Reprendre le développement de l'acquis pour la navigation maritime, en particulier les conventions et accords de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du travail (OIT)	orange	vert
		A2.2 Ratifier d'autres accords et conventions, ainsi que leurs modifications, qui tiennent compte des objectifs de développement durable de l'Agenda 2030	orange	vert
	<b>A3. Renforcer le rôle de Genève comme siège d'organisations actives dans le domaine maritime</b>	A3.1 Exploiter les synergies en mettant en réseau, autour des thèmes du commerce mondial, de la propriété intellectuelle, de l'environnement, de la paix et de la sécurité, ainsi que de l'aide humanitaire, des droits de l'homme et de la santé, les acteurs maritimes internationaux dont le siège est à Genève.	vert	vert
A3.2 Adopter une politique d'Etat hôte attrayante afin de proposer aux organisations siégeant en Suisse des conditions optimales dans le domaine maritime.		vert	vert	
<b>B. L'économie maritime</b>	<b>B1. Améliorer l'accès au marché pour les services internationaux de transport maritime</b>	B1.1 S'engager au sein des instances multilatérales régulatrices ou à travers la négociation d'accords de libre-échange pour améliorer l'accès au marché pour les services de transport maritime	vert	vert
	<b>B2. Maintien d'une fiscalité attrayante</b>	B2.1 Conserver et étoffer le réseau des conventions contre les doubles impositions et éventuellement introduire la taxe au tonnage	rouge	rouge
<b>C. L'environnement maritime et les aspects sociaux</b>	<b>C1. Participer aux instruments internationaux en matière de biodiversité marine, de pollution causée par les déchets plastiques et d'emplois décents</b>	C1.1 Négocier un instrument international de lutte contre la pollution par les déchets plastiques (intégralité du cycle de vie des matières plastiques)	orange	orange
		C1.2 Renforcer les objectifs de réduction pour la navigation maritime à "zéro émission" d'ici à 2050, dans le cadre de la révision de la stratégie de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.	vert	vert
		C1.3 Garantir des emplois décents dans le secteur maritime dans le cadre de la Convention du travail maritime (OIT-MLC 2006)	vert	vert

	<b>C2. Garantir une chaîne alimentaire marine sûre et durable</b>	C2.1 Intensifier les contrôles relatifs à une exploitation légale et durable des ressources marines, en particulier dans le cadre du Comité des pêches (Committee on fisheries, COFI) de la FAO, de la Commission baleinière internationale (CBI) et d'autres autorités de gestion.	vert	vert
		C2.2 Soutenir les mesures commerciales en faveur de la protection des espèces sauvages menacées d'extinction	vert	vert
		C2.3 Soutenir le droit des peuples autochtones et des communautés locales d'exploiter les baleines et d'autres ressources marines selon des critères biologiques	vert	vert
	<b>C3. Renforcer les normes de durabilité pour l'exploitation des ressources marines</b>	C3.1 Garantir au moins 30% des surfaces maritimes pour la biodiversité d'ici à 2030	orange	vert
		C3.2 Mettre en œuvre les objectifs pertinents du Cadre mondial pour la biodiversité Kunming-Montréal	vert	vert
		C3.3 Développer de strictes normes environnementales concernant l'exploitation minière des fonds marins et étudier l'idée d'un moratoire visant l'exploitation minière des fonds marins à des fins commerciales	vert	orange
	<b>C4. Protéger les voies d'eau transfrontalières de la Suisse qui se jettent dans la mer</b>	C4.1 Souligner l'importance que revêt pour la Suisse la gestion des voies d'eau transfrontalières qui se jettent dans la mer	vert	vert
		C4.2 Garantir un équilibre des intérêts entre pays situés en amont et pays situés en aval des fleuves lors de la conclusion et du développement d'accords internationaux	vert	vert
	<b>D. Science et recherche maritimes</b>	<b>D1. Renforcer le pôle scientifique suisse au sein des instances maritimes internationales</b>	D1.1 Favoriser la recherche maritime via l'encouragement de projets du Fonds national suisse (FNS) octroyés dans le cadre d'une procédure compétitive	vert
D1.2 Poursuivre le financement octroyé par le biais de commissions et de contributions d'académies, ainsi que par le soutien des établissements de recherche d'importance nationale (SPI). Ces derniers sont sélectionnés selon les critères de la législation fédérale sur la recherche et l'innovation			vert	vert
<b>D2. Se positionner comme membre de la communauté polaire</b>		D2.1 Mettre à profit le statut d'observateur au sein du Conseil de l'Arctique pour encourager la recherche et la science maritimes internationales ainsi que la protection et l'exploitation durable des ressources naturelles et pour promouvoir le dialogue entre les nations et avec les organisations des peuples autochtones	vert	vert
		D2.2 Favoriser une "culture de la diplomatie scientifique" à l'aide d'échanges fructueux entre les milieux scientifique et politique	vert	vert

		D2.3 Examiner la question d'un changement au statut de membre consultatif dans le Traité sur l'Antarctique	orange	orange
	<b>D3. Renforcer la navigation scientifique</b>	D3.1 Garantir à la communauté scientifique suisse l'accès aux navires et plateformes de recherche, en exploitant toutes les synergies	vert	vert
		D3.2 Participer à des expéditions et des projets d'envergure internationale et apporter un soutien politique aux navires de recherche sous pavillon suisse	vert	vert
<b><u>E. Le pavillon Suisse</u></b>	<b>E1. Créer des conditions d'enregistrement compétitives pour les navires de mer et rhénans commerciaux et des dispositions modernes relatives à la navigation de plaisance internationale</b>	E1.1 Vérifier les conditions d'enregistrement pour les navires de mer et rhénans commerciaux ainsi que pour la navigation de plaisance internationale, en accordant une importance particulière aux conditions relatives à la nationalité et aux capitaux	orange	orange
		E1.2 Elaborer des normes de sécurité et de durabilité étendues pour la navigation maritime et rhénane commerciale sous pavillon suisse et séparer l'admission à la navigation de l'enregistrement	orange	orange
		E1.3 Assurer la compatibilité avec les réglementations internationales	vert	vert
	<b>E2. Améliorer la surveillance et le régime des sanctions</b>	E2.1 Renforcer le droit de surveillance (obligations de contrôles et de déclaration) ainsi que les moyens administratifs pour les mesures correctives et les sanctions	vert	vert
		E2.2 Assurer la qualité du pavillon par le biais d'un régime d'inspection cohérent et efficace	vert	vert
	<b>E3. Garantir dans le domaine maritime une administration publique axée sur les services</b>	E3.1 Veiller à l'attrait du rapport coûts/utilité du pavillon suisse	orange	orange
		E3.2 Garantir une administration numérique pour des prestations rapides et d'excellente qualité (cyberadministration)	vert	vert
		E3.3 Communiquer sur les atouts du pavillon suisse en ayant recours aux moyens de communication adéquats	orange	vert