

**Rapport sur les infrastructures**

**→ Renforcer la concurrence  
et saisir les chances  
offertes par le numérique**

# Sommaire

## L'essentiel en bref

02 La Suisse ne peut pas se reposer sur ses acquis

## Perspectives

04 Un monde numérique et connecté:  
tendances et défis dans la politique  
des infrastructures

## Solutions concrètes pour la nouvelle législature

08 Électricité

14 Produits pétroliers et gaz

18 Technologies de l'information et de la  
communication

24 Route

30 Rail

36 Aviation

40 Navigation

44 Poste

48 Bibliographie

# Nous défendons ces facteurs de succès:



## DES INFRASTRUCTURES PERFORMANTES

Que ce soit dans le domaine des transports, de l'énergie ou des télécommunications, la Suisse a besoin d'infrastructures de qualité pour soutenir son développement économique. Mettre à disposition ces infrastructures est une tâche commune de l'État et de l'économie. Les capacités des infrastructures sont à adapter en fonction des besoins des entreprises et de la population et les priorités fixées sur cette base. Il importe également que chaque infrastructure ait un degré d'autofinancement aussi élevé que possible. L'État définit des conditions-cadre appropriées pour que les différents modes de transport, sources d'énergie ou prestataires de services de télécommunication puissent se développer et s'améliorer dans un climat concurrentiel.



## UN APPROVISIONNEMENT EN ÉNERGIE SÛR ET COMPÉTITIF ET UNE PROTECTION EFFICACE DE L'ENVIRONNEMENT

L'approvisionnement en énergie de la Suisse est suffisant, bon marché et sûr. Notre pays a une approche rationnelle des avantages et inconvénients des différentes formes de production énergétique et les utilise de manière efficace. De son côté, l'économie a atteint une efficacité énergétique élevée, qu'elle cherche encore à maximiser. Le marché de l'énergie helvétique est étroitement lié aux marchés étrangers et doit intégrer le marché européen. Un environnement préservé, tel que le nôtre, constitue également un facteur de site important. C'est pourquoi l'économie s'engage en faveur d'une utilisation respectueuse des ressources naturelles. Dans les domaines de la protection de l'environnement et du climat, faire cavalier seul n'est pas une solution.

Les neuf facteurs de succès sont accessibles sous

[www.economiesuisse.ch/facteurs-de-succes](http://www.economiesuisse.ch/facteurs-de-succes)

## RESPONSABLES DU PROJET



### KURT LANZ

est membre de la direction chez economiesuisse et responsable du domaine Infrastructures, énergie et environnement.

[kurt.lanz@economiesuisse.ch](mailto:kurt.lanz@economiesuisse.ch)



### BEAT RUFF

est responsable suppléant du domaine Infrastructures, énergie et environnement chez economiesuisse.

[beat.ruff@economiesuisse.ch](mailto:beat.ruff@economiesuisse.ch)



### MARCUS HASSLER

est responsable de projets Infrastructures chez economiesuisse.

[marcus.hassler@economiesuisse.ch](mailto:marcus.hassler@economiesuisse.ch)



### SARAH FREY

est collaboratrice scientifique dans le domaine Infrastructures, énergie et environnement chez economiesuisse.

[sarah.frey@economiesuisse.ch](mailto:sarah.frey@economiesuisse.ch)

Nous remercions les membres de la commission des infrastructures et de celle de l'énergie et de l'environnement d'economiesuisse de leur collaboration au présent rapport sur les infrastructures. Par ailleurs, nous adressons des remerciements particuliers aux membres du groupe ayant accompagné la rédaction du présent rapport.

## COMMISSION DES INFRASTRUCTURES



### HANSUELI LOOSLI

est président du conseil d'administration de Swisscom SA, membre du Comité directeur d'economiesuisse et président de la commission des infrastructures d'economiesuisse.

## COMMISSION DE L'ÉNERGIE ET DE L'ENVIRONNEMENT



### REMO LÜTOLF

est président de la direction d'ABB Suisse, membre du Comité d'economiesuisse et président de la commission de l'énergie et de l'environnement d'economiesuisse.

## GRUPE ACCOMPAGNANT LA RÉDACTION DU RAPPORT SUR LES INFRASTRUCTURES

- Ronald Abegglen, Swiss International Air Lines
- Hans-Jörg Aerni, Elco
- Omar Ateya, Handelskammer beider Basel
- Roland Bilang, Union pétrolière
- Heinz Brenner, Swissmem/Siemens
- Olivier Buchs, Sunrise
- Peter Ehram, Swisscom
- Marco Ettisberger, Handelskammer und Arbeitgeberverband Graubünden
- Frank Furrer, VAP Association des chargeurs
- Peter Grütter, asut
- Philippe Gumy, Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie
- Jean-Marc Hensch, Swico
- Andreas Kaelin, ICTswitzerland
- Patrick Kessler, Association suisse de vente à distance
- Elke Köhler, Swiss International Airports Association
- Michael Kohn, arbeitskreis kapital & wirtschaft
- Hans Koller, routesuisse
- Christoph Krammer, Accenture
- Paul Kurrus, Aerosuisse
- Niklaus Mäder, Association des entreprises électriques suisses
- Beat Moser, Swisselectric
- Simon Osterwalder, SUISSDIGITAL
- Christine Roth, Swissmem
- Helge Rühl, Vereinigung Schweizerischer Unternehmen in Deutschland
- Markus Ruoss, Association suisse des radios privées
- Michael Schmid, Association Suisse de l'Industrie Gazière
- Thomas Schwarzenbach, Spedlogswiss
- Mario Senn, Zürcher Handelskammer
- Erwin Sigrist, scienceindustries
- Hans Rudolf Sprenger, IBM
- Sonja Studer, Swissmem
- Peter Sutterlüti, KEP & Mail
- Irmtraut Tonndorf, Hupac

## → Modernisons les infrastructures, ce pilier de l'économie suisse

SANS INFRASTRUCTURES, NOTRE PAYS EST À L'ARRÊT. FORTE DE CE CONSTAT, ECONOMIESUISSE S'ENGAGE EN FAVEUR D'UN DÉVELOPPEMENT CIBLÉ ET AVISÉ DES INFRASTRUCTURES DANS LES DOMAINES DU TRANSPORT, DES TÉLÉCOMMUNICATIONS, DES SERVICES POSTAUX ET DE L'ÉNERGIE.

→ Chère lectrice, cher lecteur,

Nous avons l'avantage de vous présenter le troisième rapport d'economiesuisse sur les infrastructures depuis 2010. La succession rapide de ces rapports témoigne de l'importance des infrastructures pour les milieux économiques suisses et de l'évolution accélérée du contexte politique, économique et technologique. D'où l'attention accordée au quotidien, chez economiesuisse, à la politique en matière d'infrastructures – y compris l'approvisionnement en énergie. Les entreprises sont doublement concernées: à la fois comme d'importantes pourvoyeuses d'infrastructures et comme principales utilisatrices des prestations de transport, des services de télécommunication, des TIC et d'énergie. Sans les infrastructures, les rayons des magasins restent vides, les machines restent à l'arrêt et la vie publique s'effondre.

Quels sont aujourd'hui les défis politiques majeurs en matière d'infrastructures? Afin de prendre la température, nous avons mené une enquête auprès de nos membres avant d'élaborer le présent rapport. Il en ressort que les milieux économiques sont globalement satisfaits du paysage actuel des infrastructures et qu'ils apprécient la qualité élevée des réseaux et des services, un verdict qui corrobore les résultats de divers classements. Le Forum économique mondial, par exemple, place la Suisse en tête de ses classements sur la qualité des infrastructures dans de nombreux domaines.



**HEINZ KARRER**  
Président  
d'economiesuisse



**MONIKA RÜHL**  
Présidente de la direction  
d'economiesuisse

Cela dit, certaines évolutions sont clairement préoccupantes. Ainsi, les personnes interrogées dans le cadre de l'enquête estiment que l'évolution dans le domaine des transports sera plutôt négative et s'attendent à ce que la qualité des infrastructures suisses se dégrade au cours de ces dix prochaines années.

Il est de la responsabilité des milieux politiques et économiques d'agir afin de préparer les infrastructures helvétiques pour l'avenir. Nous espérons que le présent rapport donnera une impulsion et incitera les instances et acteurs concernés à s'atteler à la tâche. Les auteurs – soutenus par un large groupe d'accompagnement représentant l'ensemble de l'économie – formulent des recommandations concrètes et tournent aussi le regard vers l'avenir. La numérisation, l'internationalisation et l'intégration accrue des infrastructures appellent de nouvelles solutions, relevons le défi!

Nous espérons que le débat sera intéressant et vous souhaitons une lecture agréable.

## → La Suisse ne peut pas se reposer sur ses acquis

POUR RESTER À LA POINTE, NOTRE PAYS DOIT DÉFINIR UNE NOUVELLE POLITIQUE DES INFRASTRUCTURES. DAVANTAGE DE CAPACITÉS, D'INTELLIGENCE, DE VÉRITÉ DES COÛTS, DE CONCURRENCE ET DE COORDINATION SONT REQUISES.

---

### **Des infrastructures performantes sont un facteur de succès clé**

Nos infrastructures comptent parmi les meilleures au monde ! Du point de vue de l'économie, ce constat positif n'est pas seulement réjouissant, mais fondamental. En effet, les infrastructures dans les secteurs des transports, de l'énergie, des télécommunications et de la poste sont essentielles pour le bon fonctionnement de l'économie et de la société. La prospérité va de pair avec de bonnes infrastructures. Dans un environnement technologique en constante mutation, la Suisse ne peut cependant pas se reposer sur ses acquis. Les infrastructures en tant que facteur de succès clé d'une place économique compétitive doivent être développées en permanence et s'adapter aux besoins des usagers.

### **Faire au mieux avec des moyens limités**

Depuis quelques décennies, le nombre d'utilisateurs est invariablement orienté à la hausse : les trains sont bondés, les embouteillages font partie du quotidien, le volume des échanges de données ne cesse de croître et le trafic aérien s'intensifie. La politique en matière d'infrastructures est ainsi devenue un vrai casse-tête. La mobilité croissante se traduit par une multiplication des goulets d'étranglement remettant en question le fonctionnement des infrastructures de transport. L'augmentation fulgurante du volume des données exige le développement des infrastructures TIC et de télécommunication. Dans le secteur de l'énergie, maintenir un approvisionnement sûr reste un objectif prioritaire. Ces trois exemples montrent que le développement des infrastructures en fonction des besoins exige avant tout du temps, de la place et des ressources. Or ces trois éléments ne sont disponibles qu'en quantité limitée. Comme la présente publication le met en évidence, des efforts sont nécessaires à quatre niveaux pour résoudre ces conflits d'intérêts.

### → **Augmenter les capacités et l'intelligence**

Les infrastructures suisses doivent se développer parallèlement à l'augmentation de la demande. Des mesures efficaces sont donc nécessaires à brève échéance. Dans cette optique, les milieux politiques doivent exploiter toutes les possibilités qui s'offrent. Il faut certes construire de nouvelles infrastructures, mais surtout mieux utiliser les capacités existantes. Pour cela, l'ouverture aux nouvelles technologies est indispensable. Nous devons saisir les chances offertes par le numérique pour concevoir des infrastructures plus efficaces.

### → **Améliorer la vérité des coûts**

Les ressources financières limitées de la Confédération, des cantons et des communes sont à utiliser là où les avantages les plus importants peuvent être obtenus. Cela signifie que les décisions d'investissement doivent toujours être prises sur la base de considérations économiques. Une exploitation plus efficace des installations et un meilleur entretien constituent d'autres possibilités d'optimisation. Le prix facturé pour l'utilisation des infrastructures doit par ailleurs se fonder sur les coûts effectifs. Cela implique un renforcement du principe de causalité pour le financement, soit la prise en charge des frais occasionnés par les usagers.

### → **Améliorer la coordination**

Les stratégies d'aménagement du territoire doivent tenir compte des pré-occupations de l'économie. Une politique territoriale favorable au développement économique répond à l'ensemble des exigences posées à notre territoire restreint. Il importe d'éviter de bloquer le développement des infrastructures, lequel apporte d'importants avantages économiques, en faisant valoir des besoins de protection individuels. Une meilleure coordination nationale et transfrontalière des divers modes de transport est également souhaitable.

### → **Accroître la concurrence**

La mise à disposition d'un réseau d'infrastructures performantes est une tâche commune de l'État et du secteur privé. Des interventions de l'État ne font sens que lorsque la concurrence n'est pas en mesure d'assurer la desserte de base voulue par les milieux politiques. Dans tous les autres cas, les infrastructures et offres répondant aux besoins doivent de préférence être mises à disposition en faisant jouer la concurrence entre les fournisseurs privés.

## → Un monde numérique et connecté: tendances et défis dans la politique des infrastructures

LES DÉFIS QUI SE POSENT DANS LES SECTEURS DES TRANSPORTS, DE L'ÉNERGIE, DES TÉLÉCOMMUNICATIONS ET DE LA POSTE SONT TOTALEMENT DIFFÉRENTS. CEPENDANT, UNE SÉRIE D'ÉVOLUTIONS FONDAMENTALES SE DESSINENT POUR TOUS CES DOMAINES. IL S'AGIT D'EN TENIR COMPTE AFIN DE BÂTIR UNE POLITIQUE DES INFRASTRUCTURES EFFICACE ET TOURNÉE VERS L'AVENIR.

**Une réflexion cloisonnée n'a pas sa place dans une politique des infrastructures moderne.**

### Une réflexion intégrée s'impose

Les différentes infrastructures et leurs utilisateurs sont toujours plus interconnectés. L'exemple du transport de marchandises multimodal illustre bien cette tendance. Si, par le passé, une réflexion cloisonnée prévalait dans certains secteurs d'infrastructure, une réflexion intégrée – également entre la Confédération, les cantons et les communes – est aujourd'hui indispensable pour assurer le succès futur de la politique des infrastructures.

La planification des diverses infrastructures de transport doit être mieux coordonnée. De même, le développement de la route et du rail doit être harmonisé. Développer le réseau routier national n'a de sens que si le réseau routier secondaire peut jouer son rôle de voie d'accès et de distribution. Les infrastructures portuaires et aéroportuaires ne fonctionnent efficacement que si elles bénéficient d'un bon raccordement au réseau routier. Sur le marché de l'électricité du futur, les possibilités technologiques doivent être mieux exploitées, pour mieux coordonner la production, le transport, le stockage et la consommation d'électricité.

### Le numérique est une chance

Le numérique s'impose dans un nombre croissant de domaines de la vie économique et sociale. Les voitures autonomes, la nouvelle culture du partage ou le *big data* sont quelques exemples de ces évolutions ultrarapides. La numérisation de notre monde changera fondamentalement le jeu de l'offre et de la demande, rendra possibles de nouveaux modèles d'affaires et favorisera l'émergence de nouveaux acteurs. L'Internet des objets, notamment, modifiera radicalement le paysage des infrastructures.

**Il faut éviter de bloquer de nouvelles technologies avec des prescriptions réglementaires.**

Les milieux politiques doivent observer attentivement les conséquences de la numérisation, sans toutefois tomber dans l'activisme. Les réflexes de rejet de nouvelles technologies peuvent être compréhensibles de la part d'un fournisseur, mais risquent de provoquer des interventions réglementaires inopportunes. Dans tous les secteurs d'infrastructure, le *big data* et le *smart data* offrent des possibilités intéressantes pour de nouveaux modèles d'affaires et services. Aussi est-il essentiel de ne pas compromettre leurs chances en édictant à la hâte des réglementations restrictives.

**Une intégration internationale est désormais indissociable d'une politique des infrastructures efficace.**

### **La Suisse n'est pas une île**

Les intenses échanges économiques et sociaux avec les pays voisins impliquent une réflexion transfrontière également dans la politique des infrastructures. Lors de la construction et de l'exploitation d'infrastructures, la coopération internationale et la garantie de l'interopérabilité constituent une base importante pour assurer l'efficacité des échanges internationaux de personnes, de biens, de données et d'énergie.

Il convient de tenir compte du caractère transfrontalier de ces flux. La planification des infrastructures routières et ferroviaires ne doit pas s'arrêter aux frontières et il convient de développer, de manière offensive, des accords internationaux pour tous les modes de transport. Ce préalable est essentiel pour la fluidité du trafic lié aux importations, aux exportations et au transit de marchandises. De même, un approvisionnement en énergie fiable n'est plus concevable sans une intégration internationale. Une coordination transnationale est également indispensable pour les questions de politique climatique. Il en va de même pour la législation Internet, un domaine où les règles nationales atteignent encore plus vite leurs limites.

### **L'aménagement du territoire doit inclure les infrastructures**

C'est une lapalissade: les infrastructures prennent beaucoup de place et l'espace est limité. Dans une Suisse dynamique, divers intérêts de politique territoriale se heurtent. À l'heure actuelle, l'aménagement du territoire ne tient pas encore suffisamment compte des intérêts de l'économie en ce qui concerne le développement des infrastructures. Des solutions intelligentes aident à trouver un équilibre entre les différents besoins et à préserver la qualité élevée des espaces économique et de vie en Suisse. Cela nécessite également de prendre en compte la troisième dimension.

**L'aménagement du territoire doit être mieux coordonné entre la Confédération, les cantons et les communes.**

Ce processus d'équilibrage des intérêts doit davantage tenir compte des intérêts de l'économie en tant que principal utilisateur et fournisseur d'infrastructures. Il s'agit de planifier simultanément le développement de l'économie, des agglomérations et des infrastructures. La planification des infrastructures exige par ailleurs une coordination fine de l'aménagement du territoire aux niveaux fédéral, cantonal et communal. Cela se manifeste par exemple dans le domaine de la logistique et du transport de marchandises, qui joue un rôle clé pour l'approvisionnement de l'économie et de la société en biens de production et de consommation. Aujourd'hui, les

pressions sur les sites logistiques proches des centres urbains ne cessent de s'accroître. Ces sites doivent être préservés dans le cadre d'une politique territoriale intelligente et équilibrée ou remplacés.

**Il n'appartient pas à l'État de décider quelles technologies s'imposent sur le marché.**

### Ouverture d'esprit à l'égard du marché et de la technologie

Une politique des infrastructures libérale se caractérise par une ouverture d'esprit à l'égard des nouvelles technologies et la confiance dans l'économie de marché. L'État doit ainsi créer des conditions-cadre favorables au développement des infrastructures, sans pousser ou bloquer, inconsciemment ou pour des raisons politiques, certaines technologies ou certains modes de transport. C'est aux prestataires de services et aux clients de décider quels technologies et modèles d'affaires percent sur le marché. La fourniture de services d'infrastructure efficaces sera ainsi garantie.

Pour la plupart des infrastructures, les approches à tendance planificatrices ne fonctionnent pas. S'il existe des réseaux concurrents ou si l'accès au marché est garanti à tous les concurrents, la mise en place des infrastructures peut être laissée au jeu de la concurrence. Les utilisateurs d'une infrastructure sont les mieux placés pour décider de l'évolution du paysage technologique et infrastructurel au cours des cinq à dix années venant. Ainsi, pour garantir un approvisionnement fiable et avantageux, les instruments d'économie de marché doivent être renforcés et non affaiblis. Subventionner certaines technologies n'est pas efficace et même déplacé. Dans le domaine de la mobilité, la numérisation permet à de nouveaux acteurs d'entrer sur le marché et de mettre au défi les modèles d'affaires existants, par exemple. Les milieux politiques seraient bien avisés de suivre attentivement ces évolutions et d'adapter les conditions-cadre à temps, sans toutefois tomber dans l'excès de zèle réglementaire et étouffer des évolutions prometteuses.

**Dans l'environnement dynamique qui est le nôtre, la desserte de base doit être définie indépendamment des technologies.**

### Se préparer à une évolution de la desserte de base

Avec sa diversité géographique, économique et culturelle, la Suisse a besoin d'une desserte de base en matière d'infrastructures couvrant tout le territoire. Mais en Suisse, sa fourniture est presque systématiquement associée à l'État et à certains équipements (offices de poste, lignes ferroviaires, raccordement au réseau de téléphonie fixe). Or les infrastructures et les prestations fondées sur celles-ci devraient en principe être mises à disposition par des acteurs du secteur privé. L'État n'intervient qu'à titre subsidiaire, lorsque le marché ne garantit pas la desserte de base dans la quantité et la qualité souhaitées. Eu égard aux progrès technologiques, on peut affirmer que l'État jouera à l'avenir un rôle moins important pour la fourniture de la desserte de base en matière d'infrastructures.

Dans l'environnement dynamique qui est le nôtre, la desserte de base doit être définie indépendamment de toute technologie. Celle en matière de transports publics à l'échelle nationale doit, autant que possible, être assurée de manière rentable et ne peut pas être liée à des modes de transport spécifiques. Idem pour les télécommunications. Grâce aux progrès technologiques, des services Internet de très bonne qualité peuvent être fournis sans

problème via le réseau mobile, le réseau de téléphonie fixe traditionnel, le câble télévisé ou la fibre optique. Il n'est donc pas nécessaire de se focaliser sur une technologie particulière pour assurer la desserte de base. Le «service public» dans le domaine des médias doit également être redéfini et la transmission des contenus adaptée à la réalité de l'ère numérique.

### Reglementer aussi peu que possible, autant que nécessaire

À la fois législateur, propriétaire et prestataire de services, la Confédération est prise dans un conflit d'objectifs permanent.

Pendant longtemps, les infrastructures de réseau étaient l'affaire de l'État. Des monopoles étatiques, comme les PTT ou les CFF, fournissaient ou fournissent toujours leurs services postaux, ferroviaires ou de télécommunication via ces réseaux. Les entreprises qui leur ont succédé sont encore (majoritairement) aux mains de l'État et fournissent les services de la desserte de base. Elles sont cependant en concurrence avec des prestataires privés.

Pour la Confédération, la réglementation des infrastructures de réseau est une tâche complexe. En tant que législateur, propriétaire et prestataire de services, la Confédération est prise dans un conflit d'objectifs permanent, car les intérêts respectifs ne se recoupent pas. Ce conflit ne peut être résolu qu'en ouvrant le marché, en réduisant l'influence de l'État sur les entreprises qui assuraient la desserte de base par le passé et en séparant la réglementation et la fourniture des services. Les anciennes régies fédérales ne doivent pas évincer des activités économiques privées dans les segments ouverts à la concurrence. Lorsqu'un régulateur est nécessaire, il doit être doté des instruments appropriés. Avec la libéralisation graduelle des marchés d'infrastructure, il convient cependant d'agir selon la devise «aussi peu que possible, autant que nécessaire».

### Plus de vérité des coûts, moins de frais pour les contribuables

À l'avenir, le prix doit davantage dépendre de la demande.

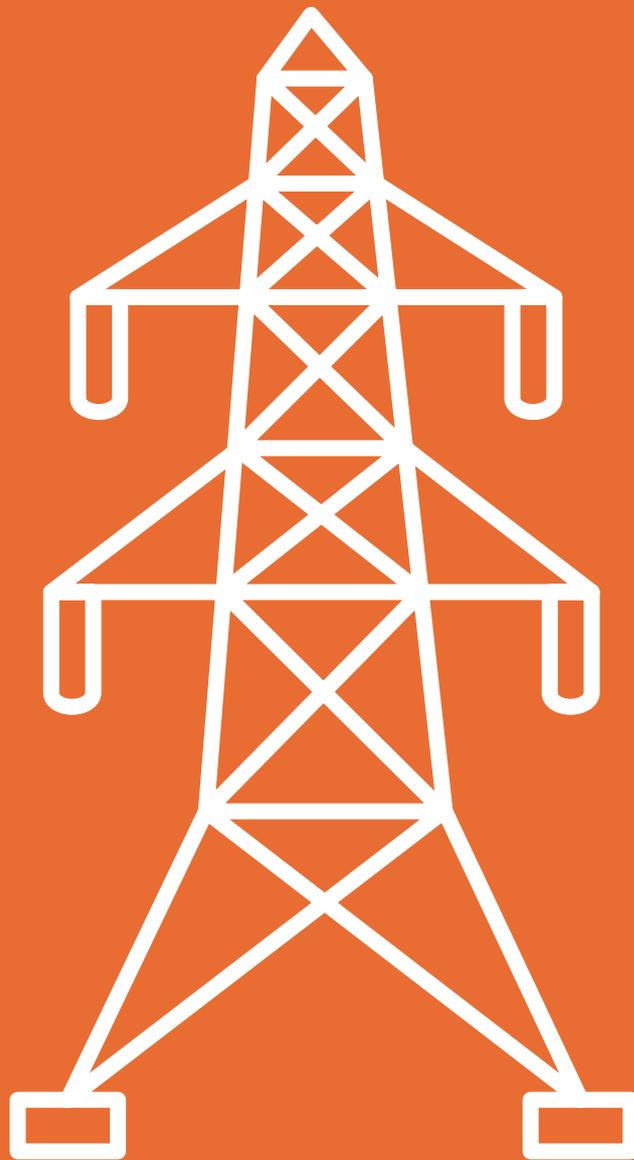
La construction d'infrastructures implique des coûts d'investissement. Leur utilisation génère des coûts d'exploitation et des coûts externes, financés seulement partiellement par les usagers. Ces prochaines années, l'opinion publique exercera une pression croissante en faveur d'une augmentation de la vérité des coûts dans le domaine des infrastructures, faute de quoi les charges supportées par les contribuables ne cesseront de s'alourdir.

La vérité des coûts doit donc être améliorée. Le prix à payer doit couvrir les coûts d'investissement et d'exploitation ainsi que les effets externes. Il ne doit cependant pas revêtir le caractère d'un impôt. La vérité des coûts requiert plus de transparence et la connaissance précise des coûts internes et externes. Dans le domaine des réseaux, elle n'est possible que si le système est axé sur le marché. Cela implique d'admettre une différenciation accrue des prix en fonction de l'heure. Il faut introduire plus souvent des prix plus élevés aux heures de grande affluence. Cela favorisera une utilisation économe des infrastructures ou des technologies apportant des gains d'efficacité, ce dont il faudra tenir compte lors de la planification de nouvelles infrastructures. Des offres subventionnées par les contribuables entraînent par contre une surconsommation qui n'est pas souhaitable.

# Électricité



→ Classement de l'approvisionnement électrique suisse dans le rapport sur la compétitivité 2015/16 du Forum économique mondial



## 61

La consommation d'électricité de notre pays, en milliards de kilowattheures

## 60

La part, en pour-cent, de la consommation d'électricité imputable à l'économie

## 800

Le nombre de centrales fournissant de l'électricité à la Suisse

## 956

Le montant, en millions de francs, des subventions annuelles promises pour les énergies renouvelables

---

## Tendance



→ Dans une enquête menée par economiesuisse auprès de ses membres, ceux-ci estiment que la qualité de l'approvisionnement électrique tendra à se dégrader ces dix prochaines années.

## → Un marché en mutation a besoin de perspectives

UNE OUVERTURE ACCRUE DU MARCHÉ ET L'INTERCONNECTION INTERNATIONALE SONT PLUS IMPORTANTES POUR NOTRE APPROVISIONNEMENT EN ÉLECTRICITÉ QUE DES SUBVENTIONS ET DES INTERVENTIONS DE L'ÉTAT. ELLES PERMETTENT EN EFFET DE GARANTIR UN APPROVISIONNEMENT SÛR ET RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT À DES PRIX COMPÉTITIFS.

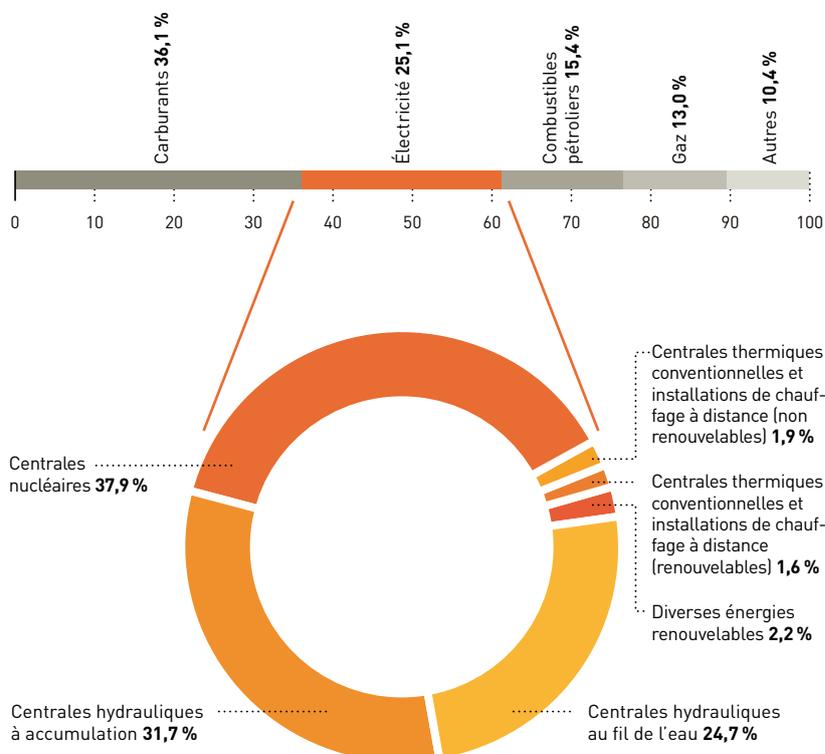
### Introduction: défendre une position de leader

La Suisse dispose aujourd'hui d'un approvisionnement en électricité extrêmement fiable, qui est également l'un des plus écologiques. En moyenne, nous n'émettons que 21 grammes de CO<sub>2</sub> par kilowattheure produit contre 437 grammes dans l'Union européenne<sup>1</sup>. Cela tient à la diversité de notre production, qui comprend plus de 55% d'énergie hydraulique et près de 38% de nucléaire. S'y ajoutent les nouvelles énergies renouvelables, telles que la biomasse, l'éolien et le solaire, qui représentent 3,8%<sup>2</sup>.

### Mix énergétique et électrique en Suisse<sup>3</sup>

En 2014

→ L'électricité couvre un quart seulement de nos besoins en énergie – le reste est surtout couvert par des énergies fossiles.



→ <sup>1</sup> OFEV (2015). Umweltbilanz Strommix Schweiz 2011

→ <sup>2</sup> OFEN (2015). Statistique suisse de l'électricité 2014

→ <sup>3</sup> OFEN (2015). Statistique globale suisse de l'énergie 2014.  
OFEN (2015). Statistique suisse de l'électricité 2014

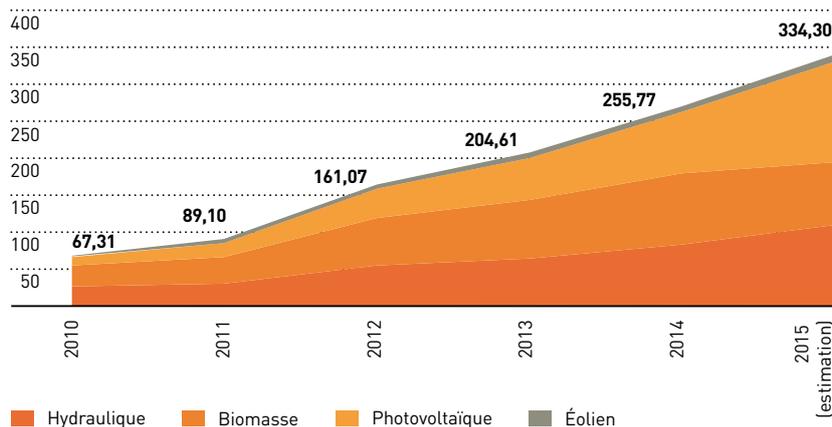
Les prix du marché sont bas, mais celui de l'électricité ne cesse d'augmenter pour les consommateurs.

Actuellement, le secteur de l'énergie est surtout marqué par la chute des prix en Europe. Ceux de l'électricité sont très bas en raison de surcapacités de production à l'échelle européenne, du prix avantageux des certificats de CO<sub>2</sub> et de l'extension des subventions accordées à certains types de production d'électricité. Aucun changement ne semble s'amorcer, ce qui affecte également la rentabilité des centrales électriques suisses. Pourtant, les coûts ne cessent d'augmenter pour les consommateurs d'électricité du fait de la hausse des taxes (rétribution à prix coûtant du courant injecté, tarif d'utilisation du réseau).

### Rétribution à prix coûtant du courant injecté (RPC)<sup>4</sup>

De 2010 à 2015, en mio fr.

→ Les dépenses au titre de la rétribution à prix coûtant du courant injecté (RPC) augmentent toujours plus.



La Suisse bénéficie, jusqu'à présent, d'un approvisionnement de très bonne qualité. Les coupures d'électricité ne durent que 25 minutes par an en moyenne, mais les situations critiques se multiplient sur le réseau, dont le développement est entravé par de longues procédures d'autorisation. Swissgrid estime qu'une panne de courant coûte 240 millions par demi-heure<sup>5</sup>.

### Défi à relever: la stratégie énergétique soulève de nombreuses questions

La stratégie énergétique 2050 élaborée par la Confédération risque de détériorer la sécurité d'approvisionnement. Premièrement, la production issue des nouvelles énergies renouvelables, telles que le solaire et l'éolien, est irrégulière et difficilement prévisible. Deuxièmement, la production estivale croîtra, alors que le manque d'approvisionnement qui existe déjà en Suisse durant le semestre d'hiver se renforcera. Troisièmement, les réseaux électriques devront relever des défis croissants liés à une production toujours plus décentralisée et irrégulière. Une telle décentralisation tend à réduire l'efficacité. De plus, le renforcement des obligations imposées par l'État aux fournisseurs d'électricité et aux consommateurs entraînera des distorsions onéreuses et une baisse de l'efficacité. Une modification fréquente des conditions-cadre affecte aussi la sécurité de planification et la propension à investir dans le secteur de l'électricité.

→ <sup>4</sup> Fondation RPC. Rapports trimestriels 2010-2015

→ <sup>5</sup> Swissgrid (2012). Rapport annuel 2011

L'isolement croissant menace la sécurité de l'approvisionnement électrique.

À l'avenir, les importations d'électricité gagneront en importance en Suisse. Or l'isolement croissant du pays, les hausses de prix décidées au niveau politique et la volonté de l'État de piloter et de contrôler davantage le secteur de l'énergie mettent en péril à long terme la sécurité de l'approvisionnement électrique, sa compétitivité et son orientation vers le marché.

### **Le projet proposé ne permet pas d'atteindre les objectifs**

L'économie suisse estime que le premier train de mesures de la stratégie énergétique 2050 de la Confédération ne permet pas d'atteindre les objectifs. Ces mesures englobent en premier lieu des subventions pour de nouvelles technologies renouvelables (principalement le photovoltaïque et l'éolien) et le renforcement d'une multitude de dispositions concernant l'efficacité énergétique, la mobilité et les bâtiments. On déplore, par contre, l'absence, d'une part, de vue d'ensemble de la production, des réseaux et du stockage et, d'autre part, d'analyse globale des agents énergétiques.

La sécurité d'approvisionnement diminue, tandis que les coûts et les importations d'électricité, notamment produite à partir de lignite et de charbon, augmentent. Les atteintes à l'environnement ne diminueront pas non plus, à l'exemple de l'Allemagne, où la transition énergétique n'a pas infléchi les émissions de CO<sub>2</sub>. À la suite du subventionnement de l'énergie photovoltaïque, la décentralisation de la production d'électricité sans adaptation simultanée de la consommation et des réseaux engendre d'autres défis en matière de transport et de stockage du courant.

Intervention croissante de l'État sur le marché de l'électricité

Les investissements prévus dans le cadre de la stratégie énergétique 2050 renforcent sensiblement l'interventionnisme de l'État<sup>6</sup>. Par ailleurs, de nombreuses dispositions nouvelles ou plus strictes concernant l'industrie, les transports et l'immobilier pourraient voir le jour. Le renchérissement artificiel des prix de l'électricité nuit à la compétitivité de l'économie suisse. Cette situation est particulièrement critique, compte tenu de l'appréciation actuelle du franc. L'influence croissante des milieux politiques sur la gestion interne des fournisseurs d'électricité pose également problème. Il est urgent de dissocier davantage les intérêts politiques des intérêts économiques.

La stratégie Réseaux électriques est étroitement liée à la stratégie énergétique.

### **Traitement non coordonné des principaux dossiers politiques**

Cinq autres projets d'envergure concernent l'électricité, en plus de la stratégie énergétique 2050. Conçu comme la deuxième phase de cette stratégie, le système incitatif en matière climatique et énergétique devrait assurer la transition entre l'actuel système de subvention et un système d'incitation. La loi sur l'approvisionnement en électricité, une loi pourtant récente et efficace, sera revue de fond en comble. L'ouverture complète du marché national et l'accord sur l'électricité avec l'Union européenne ne progressent que lentement, alors que ces deux éléments sont essentiels à la mise en œuvre d'une stratégie énergétique durable. La stratégie Réseaux électriques est, elle aussi, étroitement liée à la stratégie énergétique. Ces projets sont examinés séparément, sans aucune harmonisation, ce qui entrave la prévisibilité du cadre législatif.

→ <sup>6</sup>Cf. *economiesuisse* (2014). *Staat und Wettbewerb*

## → Recommandations des milieux économiques pour la nouvelle législature

L'ÉCONOMIE SUISSE A UN OBJECTIF CLAIR: UN APPROVISIONNEMENT FIABLE EN ÉLECTRICITÉ À DES PRIX COMPÉTITIFS. POUR Y PARVENIR, UNE INTERVENTION DES MILIEUX POLITIQUES SERA NÉCESSAIRE. ILS DOIVENT:



### **Garantir des conditions-cadre stables**

Les investissements dans le secteur de l'électricité portent sur plusieurs décennies. La sécurité juridique est primordiale en la matière; toute modification à court terme du cadre législatif constitue donc une entrave.



### **Mieux combiner les divers agents énergétiques**

Les milieux politiques ne doivent pas se concentrer uniquement sur l'électricité, mais considérer l'ensemble des énergies, en particulier dans le domaine de l'efficacité énergétique. La réglementation ne doit pas entraver la combinaison des agents énergétiques et des réseaux correspondants (convergence des réseaux).



### **Éviter de renchérir le site de production suisse**

Le système de subvention existant doit devenir économiquement viable et être vu comme un financement initial doté d'une échéance claire. La rétribution à prix coûtant du courant injecté doit être limitée dans le temps et son coût fixé à un niveau supportable pour les entreprises.



### **Ouverture accrue du marché de l'électricité**

Un marché qui fonctionne et envoie des signaux de prix adéquats est indispensable pour coordonner au mieux l'offre et la demande. Dans cette optique, la vérité des coûts joue un rôle important, tout comme d'éventuelles envolées de prix. Elles incitent les producteurs à accroître leurs capacités et les utilisateurs à adapter leur consommation. La tarification du réseau ne doit pas servir à atteindre des objectifs d'économie d'énergie ou à fournir des subventions déguisées. Après l'ouverture totale du marché, il faudra éviter de réglementer les prix de l'énergie dans la desserte de base.

### **Ouvrir totalement le marché de l'électricité et conclure un accord sur l'électricité avec l'UE**

L'ouverture totale du marché en Suisse est une condition sine qua non pour l'intégration en Europe. Elle permettra aux consommateurs de choisir librement leur approvisionnement en électricité en fonction de la qualité et du prix. Organiser la desserte énergétique au niveau international accroît la sécurité d'approvisionnement et contribue à des prix compétitifs. Un accord sur l'électricité avec l'UE est indispensable.

### **Faciliter le développement du réseau**

Pour que le réseau puisse répondre aux besoins futurs, il convient d'en faciliter la construction et d'accélérer les phases de planification et de transformation.

### **Garantir la neutralité technologique**

L'État doit rester ouvert aux futures évolutions technologiques sans promouvoir une forme de production spécifique, car seule une concurrence efficace entre les différentes technologies (et la vérité des coûts) garantit un développement optimal. Dès lors, une obligation de reprise et de rétribution de l'électricité est inefficace et fausse la concurrence.

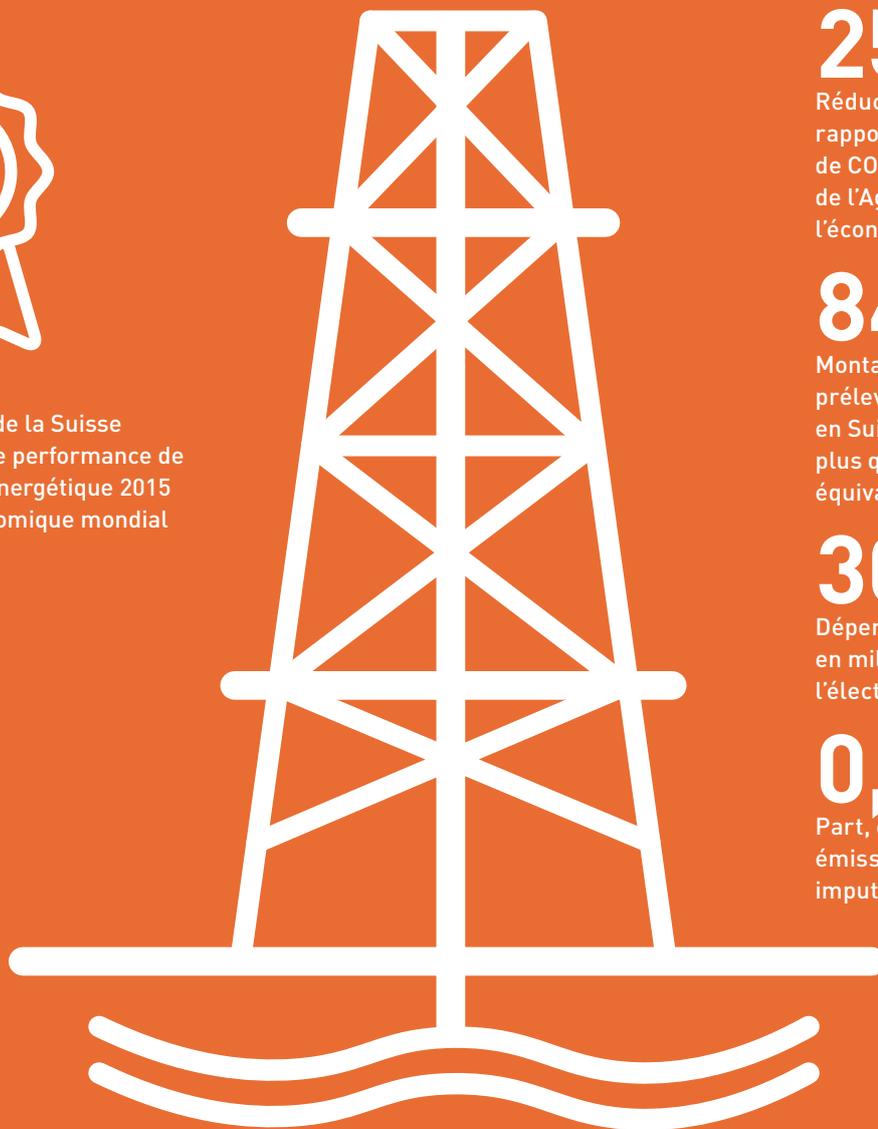
### **Développer le modèle à succès de l'Agence de l'énergie pour l'économie (AEnEC)**

Le modèle consistant à promouvoir l'efficacité énergétique grâce à des conventions d'objectifs et à une exonération simultanée de taxes (modèle de l'AEnEC) devrait être étendu. En dépit de succès remarquables, l'utilisation de ce modèle est actuellement très restrictive.

# Produits pétroliers et gaz



→ Classement de la Suisse selon l'indice de performance de l'architecture énergétique 2015 du Forum économique mondial



## 25

Réduction, en pour-cent et par rapport à 1990, des émissions de CO<sub>2</sub> des entreprises membres de l'Agence de l'énergie pour l'économie

## 84

Montant de la taxe, en francs, prélevée par tonne de CO<sub>2</sub> en Suisse. C'est près de dix fois plus qu'un certificat d'émission équivalent dans l'UE.

## 30

Dépenses d'énergie en 2014, en milliard de francs (y compris l'électricité)

## 0,1

Part, en pour-cent, des émissions de CO<sub>2</sub> mondiales imputables à la Suisse

---

## Tendance



→ Dans une enquête menée par economiesuisse auprès de ses membres, ceux-ci estiment que la qualité de l'approvisionnement en énergies fossiles se maintiendra ces dix prochaines années.

# → Les énergies fossiles resteront importantes à l'avenir

LE PÉTROLE ET LE GAZ JOUENT UN RÔLE CENTRAL POUR LA MOBILITÉ ET DANS LE DOMAINE DU BÂTIMENT. LES INFRASTRUCTURES NÉCESSAIRES DEVRONT DONC ÊTRE MAINTENUES À L'AVENIR. LA POLITIQUE CLIMATIQUE CONSTITUE UN DÉFI MAJEUR, MAIS LA COORDINATION INTERNATIONALE RESTE INSUFFISANTE DANS CE DOMAINE.

## Introduction: forte diminution du CO<sub>2</sub> grâce à l'économie

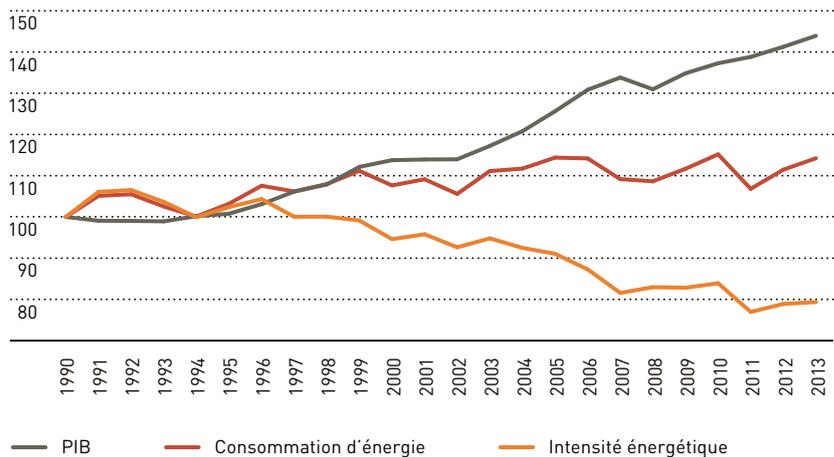
L'économie a largement dépassé ses objectifs en matière d'efficacité.

Le pétrole et le gaz restent les principaux agents énergétiques en Suisse, puisqu'ils représentent plus de 60% de la consommation finale d'énergie<sup>7</sup>. Cela ne devrait guère changer dans un avenir proche, même si les mesures politiques prises à tous les niveaux de l'État et l'ambitieuse politique climatique menée à l'échelle nationale visent à réduire la consommation d'énergie. Grâce au modèle à succès de l'Agence de l'énergie pour l'économie (AEnEC), les entreprises ont fortement diminué leurs émissions de CO<sub>2</sub> ces dernières années et largement dépassé les objectifs fixés sur le plan politique. La Suisse est ainsi parvenue mieux qu'aucun autre pays ou presque à décorréler la croissance économique de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre<sup>8</sup>.

### Évolution de l'intensité énergétique en Suisse<sup>2</sup>

Consommation finale d'énergie en kilowattheures par rapport au produit intérieur brut réel, à prix constants de 2005  
Index 1990 = 100

→ L'intensité énergétique de l'économie suisse recule régulièrement depuis 1990. La consommation d'énergie reste stable alors même que l'économie croît.



→ <sup>7</sup> OFEN (2015). Statistique globale suisse de l'énergie 2014

→ <sup>8</sup> OFEV (2015). Inventaire des émissions de gaz à effet de serre

→ <sup>2</sup> OFS (2015). Comptes nationaux.

OFS, SECO (2014). Comptes nationaux.

OFEN (2014). Statistique globale suisse de l'énergie 2013

### Infrastructures en bon état

Les infrastructures liées au pétrole sont en bon état. Elles englobent notamment le réseau national de stations-service, des chauffages au mazout modernes et efficaces et des stocks suffisants. Il en va de même pour le système d'approvisionnement en gaz, qui forme un réseau de transport et de distribution de quelque 20 000 kilomètres.

Bien que les réserves d'énergies fossiles soient limitées, celles de pétrole et de gaz confirmées à l'heure actuelle suffiront pour 60 ans au moins<sup>10</sup>. Ces réserves ne constituent toutefois qu'une partie du potentiel total. Selon les chercheurs, la durée des ressources effectives est bien plus importante (plus de 200 ans pour le gaz). De plus, les progrès technologiques dans l'extraction du pétrole et du gaz accroissent constamment les réserves. Les énergies fossiles resteront donc les principaux agents énergétiques à l'avenir.

### Défi à relever: la stratégie énergétique 2050

L'innovation technologique a l'impact le plus important dans la lutte contre le changement climatique.

Les énergies fossiles sont dans la ligne de mire des milieux politiques, car elles sont le principal responsable des émissions de CO<sub>2</sub>. On oublie souvent qu'elles représentent actuellement près des deux tiers de l'approvisionnement énergétique de notre pays et contribuent sensiblement à la sécurité d'approvisionnement (notamment grâce aux réserves obligatoires de carburants et de combustibles liquides). Largement utilisées, les technologies visant à améliorer l'efficacité ont un effet multiplicateur élevé et un impact plus marqué sur les émissions mondiales que toute forme d'autorestriction de la consommation ou de renchérissement artificiel au niveau national.

Sous cet angle, la stratégie énergétique 2050 est critiquable. Elle entend notamment réduire l'utilisation des agents énergétiques fossiles, mais aurait, au final, l'effet inverse. En ce qui concerne l'électricité en particulier, elle provoquera une augmentation de l'importation d'énergie grise, en raison de l'utilisation accrue d'électricité produite à l'étranger pour maintenir la stabilité de notre approvisionnement. L'évolution observée en Allemagne devrait faire figure d'avertissement puisque le développement massif des énergies renouvelables ne s'y est pas traduit par une baisse des émissions de CO<sub>2</sub>.

### L'innovation est le moyen le plus efficace de combattre le changement climatique

Les chauffages sont de plus en plus efficaces et les véhicules toujours plus économes.

La mobilité et le bâtiment bénéficient du développement accru de la technologie et de l'innovation. Les systèmes de chauffage fonctionnant avec des énergies fossiles sont toujours plus efficaces et les émissions relatives des véhicules diminuent. Il faudrait privilégier le développement technologique et non les interventions sur le marché motivées par des questions politiques. De plus, la fusion de différents réseaux d'approvisionnement conduit à une convergence croissante, qui jouera un rôle important dans l'évolution future.

---

→ <sup>10</sup> AEI (2014). World Energy Outlook 2014

## → Recommandations des milieux économiques pour la nouvelle législature

L'ÉCONOMIE SUISSE A UN OBJECTIF CLAIR: GARANTIR L'APPROVISIONNEMENT DE LA SUISSE EN CARBURANTS ET EN COMBUSTIBLES FOSSILES, CAR CE SONT DES SOURCES D'ÉNERGIE FIABLES. POUR Y PARVENIR, UNE INTERVENTION DES MILIEUX POLITIQUES SERA NÉCESSAIRE. ILS DOIVENT:



### **Maintenir et développer les capacités des infrastructures**

Eu égard à la stratégie énergétique 2050, il est primordial de maintenir et de développer les capacités des infrastructures (réseaux, capacités de transport et de stockage). Dans un avenir marqué par des énergies renouvelables à la production irrégulière, le pétrole et le gaz seront deux agents énergétiques importants pour la desserte de base et la prévention des crises.



### **Poursuivre l'ouverture du marché du gaz**

Initiée conjointement par l'industrie et par le secteur du gaz, l'ouverture progressive du marché doit se poursuivre. Elle renforce la concurrence et contribue à faire émerger des offres plus attrayantes pour les entreprises. Il faut continuer à tenir compte du principe de subsidiarité dans la législation et éviter toute surréglementation.



### **Coordonner la lutte contre le changement climatique à l'échelle internationale**

Les effets du changement climatique constituent un défi mondial que seule une approche coordonnée à l'échelle internationale permettra de relever. Il faut dès lors redoubler d'efforts pour définir une politique climatique commune. Dans le même temps, il convient de renoncer à tout cavalier seul national, car il serait inefficace et nuirait à l'économie. La mise en place d'un échange mondial de certificats serait le moyen le plus efficace.



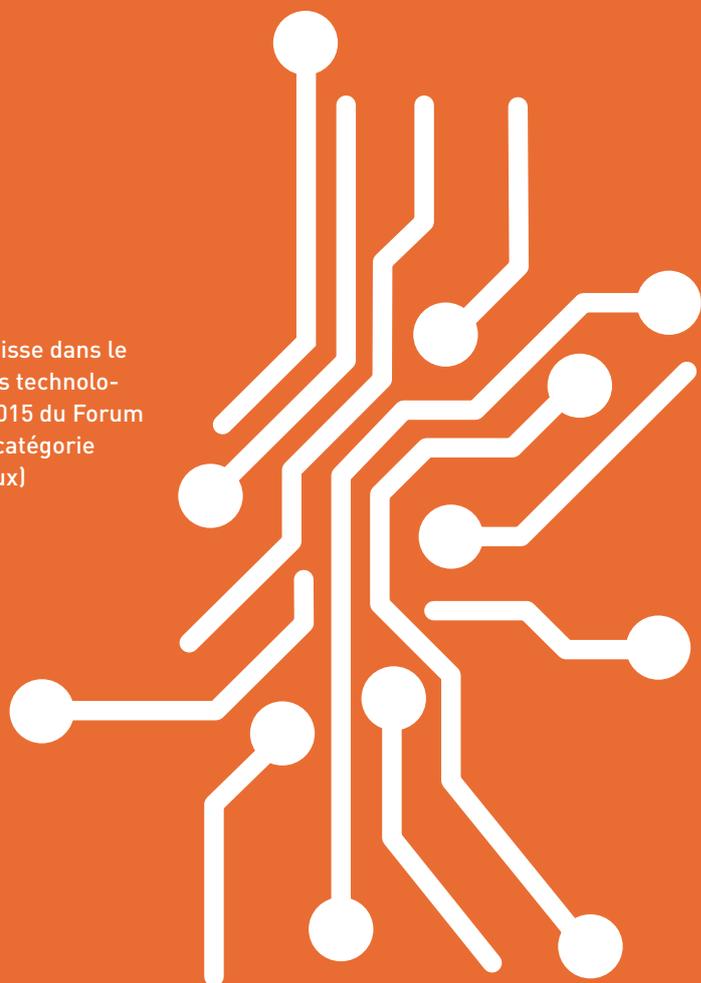
### **La taxe incitative ne doit pas devenir un impôt sur l'industrie**

Une éventuelle taxe incitative sur l'énergie doit inciter à internaliser les effets externes, sans avoir un caractère fiscal. En contrepartie, les subventions en vigueur doivent être totalement supprimées et les recettes, redistribuées entièrement et directement. La nouvelle taxe ne doit pas devenir un impôt pour l'industrie et son introduction devrait être coordonnée avec les évolutions internationales. De plus, il faut tenir compte de la charge fiscale pesant actuellement sur les carburants.

# Technologies de l'information et de la communication



→ Classement de la Suisse dans le rapport mondial sur les technologies de l'information 2015 du Forum économique mondial (catégorie préparation aux réseaux)



**91**

Part, en pour-cent, des ménages suisses disposant d'un raccordement Internet

**12**

Nombre, en millions, d'abonnements de téléphonie mobile en Suisse

**-28**

Baisse, en pour-cent, du nombre de raccordements à un réseau de téléphonie fixe entre 2004 et 2013

**52**

Part, en pour-cent, des entreprises qui sont sorties du classement Fortune 500 des plus grandes sociétés depuis l'année 2000. Certaines ont clairement manqué le virage du numérique.

---

## Tendance



→ Dans une enquête menée par economiesuisse auprès de ses membres, ceux-ci estiment que la qualité des infrastructures de télécommunication et TIC tendra à s'améliorer ces dix prochaines années.

## → La libéralisation est une réussite, il faut la poursuivre

LES INFRASTRUCTURES NUMÉRIQUES SONT LARGEMENT DISPONIBLES ET NE CESSENT DE SE DÉVELOPPER. DANS CET ENVIRONNEMENT DYNAMIQUE, LE RISQUE D'INTERVENTION INOCCUPANTE ET DE RÉGLEMENTATION RIGIDE EST PARTICULIÈREMENT PRONONCÉ.

### Introduction: la numérisation de l'économie est en marche

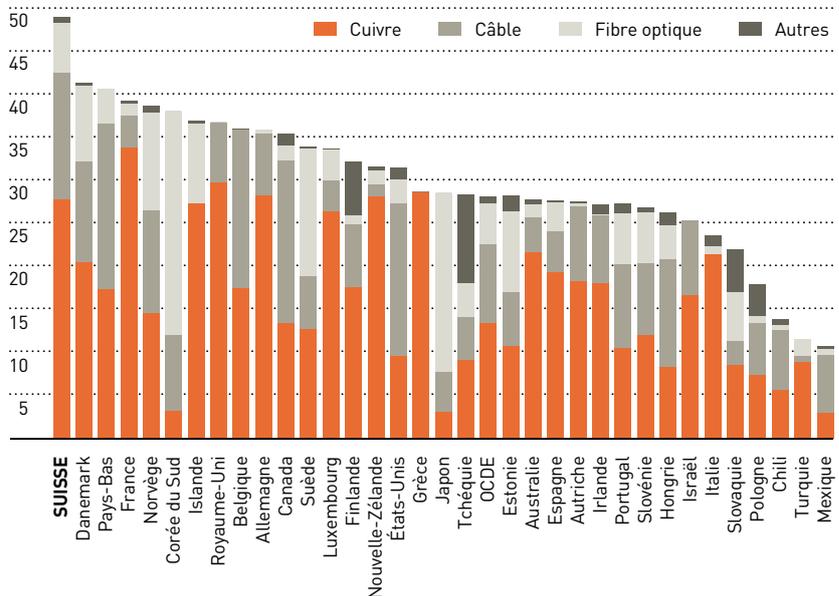
Dans l'industrie aussi, de nouveaux modèles d'affaires apparaissent grâce aux technologies TIC.

Les technologies de l'information et de la communication (TIC) envahissent peu à peu notre quotidien. Aucune branche de l'économie n'y échappe. La numérisation permet des gains de productivité considérables, favorise de nouveaux modèles d'affaires et remet en question l'ordre établi. L'industrie se trouve à l'aube d'une quatrième révolution industrielle (« industrie 4.0 ») qui se caractérise par la numérisation et la mise en réseau des moyens de production non seulement à l'intérieur de l'entreprise, mais aussi tout au long de la chaîne de valeur.

### Connexions Internet à haut débit en comparaison internationale <sup>11</sup>

Nombre de connexions pour 100 habitants, ventilées par technologie

→ La Suisse est clairement numéro 1 pour le nombre de connexions Internet à haut débit.



En raison de l'importance croissante des infrastructures TIC dans tous les domaines (mobilité, électricité, bâtiment, médias), les questions de disponibilité et de sécurité deviennent de plus en plus sensibles.

→ <sup>11</sup> OCDE (2015). Portail sur le haut débit

Les entreprises de télécommunication internationales accentuent la concurrence.

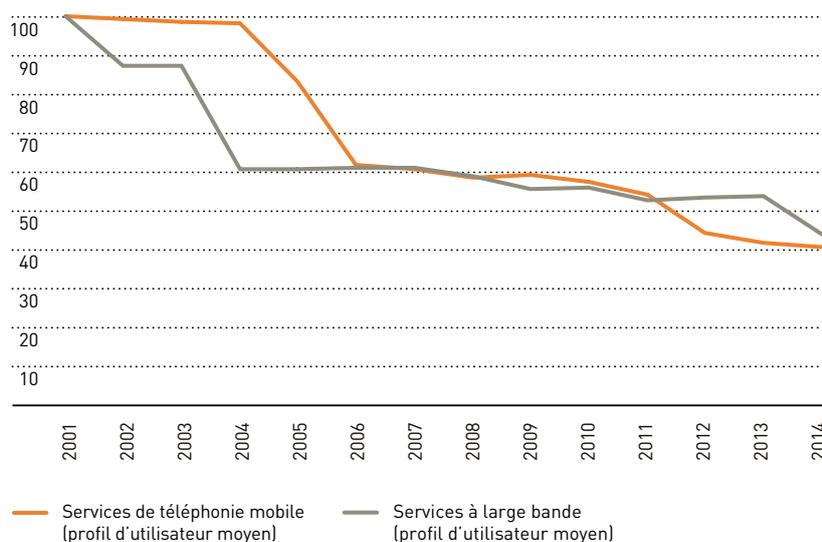
### Évolution des prix de la téléphonie mobile et des services à large bande<sup>12</sup>

Index 2001 = 100

→ La libéralisation du marché des télécommunications a entraîné une forte baisse des prix de la téléphonie mobile et des services à large bande.

### Un marché plus concurrentiel grâce à la libéralisation

La numérisation de l'économie nécessite des infrastructures TIC performantes. Celles de la Suisse n'ont pas à rougir de la comparaison. D'importants investissements, rendus possibles grâce à la libéralisation du marché des télécommunications et à la concurrence qui s'en est suivie, sont réalisés dans la technologie large bande. Les progrès technologiques dans ce secteur très dynamique se poursuivent encore aujourd'hui. Les prix sont plutôt hauts en comparaison internationale, mais adéquats compte tenu de la qualité élevée des infrastructures. Pour ce qui est de l'offre de services, la concurrence, déjà grande, est encore accentuée par l'arrivée de sociétés internationales comme Skype, WhatsApp, Youtube et Netflix.



Dans la mesure où la concurrence fonctionne, la participation détenue par la Confédération dans Swisscom ne semble plus justifiée. De plus, Swisscom investit de manière accrue dans de nouveaux marchés innovants (dans les domaines de l'énergie, du bâtiment et de la mobilité, par exemple). Au lieu de restreindre le champ d'action de Swisscom à coup d'interventions réglementaires, il vaudrait mieux envisager une privatisation.

### La prudence s'impose dans la révision de la loi sur les télécommunications

La sécurité, la protection des données et la sphère privée sont toujours plus importantes.

Le domaine des technologies de l'information et de la communication restera très dynamique. Il nécessitera de gros investissements, par exemple dans l'Internet à large bande sur le réseau fixe ou dans de nouvelles technologies de la téléphonie mobile. L'Internet des objets, l'interconnexion et la numérisation permettront des progrès importants. Les thèmes de la sécurité, de la sphère privée et de la protection des données gagneront en importance: il faudra instaurer un climat de confiance pour assurer le succès des nouvelles applications. Sur ces questions, la Suisse est bien armée et peut donc se profiler comme un *data center* attrayant face à la concurrence internatio-

→ <sup>12</sup> OFCOM (2015). Statistiques en matière de télécommunications

nale. Des règles inadéquates en matière de sécurité risquent par contre de cloisonner le marché et d'écartier des participants (dans les actuels appels d'offres de la Confédération, par exemple).

Du point de vue de l'économie suisse, il n'est pas urgent de modifier le système en profondeur.

#### **Développer les infrastructures en fonction des besoins de la clientèle**

En dépit d'excellentes infrastructures et d'une forte concurrence, le Conseil fédéral souhaite réviser la loi sur les télécommunications en deux étapes. Il prévoit, dans un premier temps, de se limiter à de nombreux petits changements. Mais il y a aussi le projet d'abandonner l'actuel régime ex post (dans lequel le régulateur n'intervient qu'à titre subsidiaire) au profit d'un régime ex officio (dans lequel le régulateur peut intervenir d'office). Des modifications plus substantielles seront abordées dans une seconde étape: il est question de formuler des règles d'accès au réseau neutres du point de vue technologique, d'adopter un régime ex ante (dans lequel le régulateur doit intervenir d'office), d'étendre les règles d'accès et de réorienter la desserte de base.

Du point de vue de l'économie suisse, il n'est pas urgent de modifier le système en profondeur. Les infrastructures permettent de relever les défis à venir, le rythme des innovations est soutenu et la concurrence en matière de services et de raccordements se renforce grâce à l'arrivée sur le marché de nouveaux prestataires de services.

Les infrastructures et les services fournis devront pouvoir se développer pour répondre aux besoins de la clientèle. Pour cela, il faudra trouver des réponses à des questions de droit de l'environnement, de droit de la construction et de droit de l'aménagement du territoire. Le problème du «nimby» (*not-in-my-backyard*), soit le fait de vouloir utiliser des services, de téléphonie mobile par exemple, mais de refuser les projets d'infrastructure nécessaires qui se trouveraient à proximité du domicile devra également être abordé. La hausse des coûts et les investissements élevés dans les infrastructures nécessiteront cependant aussi d'examiner des modèles de partage, comme l'utilisation conjointe des antennes ou des fréquences.

## → Recommandations des milieux économiques pour la nouvelle législature

L'ÉCONOMIE A UN OBJECTIF CLAIR: PRÉSERVER UN ENVIRONNEMENT QUI A PERMIS À LA SUISSE DE RESTER À LA POINTE DE LA TECHNOLOGIE ET DE RELEVER LES DÉFIS DE LA NUMÉRI- SATION. POUR Y PARVENIR, UNE INTERVENTION DES MILIEUX POLITIQUES SERA NÉCESSAIRE. ILS DOIVENT:



### **Préserver un cadre favorable aux investissements**

Les infrastructures de télécommunication nécessitent un cadre propice à l'innovation et aux investissements pour pouvoir se développer en fonction des besoins et créer un terreau favorable à la numérisation de l'économie. Des règles rigides sur ce marché très dynamique seraient préjudiciables à la numérisation de l'économie suisse.



### **La révolution numérique a besoin de concurrence**

La concurrence entre infrastructures, technologies et services doit continuer de fonctionner et encourager la fourniture d'infrastructures et de services d'un bon niveau. La dynamique élevée des investissements et de la concurrence ne nécessite pas de modifier de fond en comble le cadre législatif qui régit le marché des télécommunications. L'évolution dans le domaine du raccordement à la fibre optique doit être suivie de près. Les concurrents de Swisscom craignent en effet que cette entreprise puisse accroître sa position dominante, y compris dans le réseau de la fibre optique actuellement en déploiement dans les canalisations de câbles existantes.



### **Faciliter la transformation et le développement des réseaux**

Pour que les infrastructures puissent s'adapter à l'évolution des besoins (et répondre en particulier à la demande croissante de la large bande dans la téléphonie mobile), les réseaux devront pouvoir être transformés et développés plus facilement. Les procédures d'autorisation en matière d'installation d'antennes devront être simplifiées et les normes en matière de rayonnement devront s'aligner sur celles de l'UE.



### **Faire preuve de prudence sur la question de la neutralité du réseau**

L'ouverture d'Internet est un élément central dans l'infrastructure de base d'une économie numérique. L'économie appelle à la plus grande prudence sur la question de la neutralité des réseaux. Dans un environnement aussi dynamique, le risque d'interventions inopportunes susceptibles de ralentir les progrès et les innovations est grand. Des solutions de branche sont nettement préférables.



### **Privatiser Swisscom**

Dans la mesure où la concurrence fonctionne, la participation détenue par la Confédération dans Swisscom ne semble plus justifiée. De plus, Swisscom investit de manière accrue dans de nouveaux marchés innovants. Au lieu de restreindre le champ d'action de Swisscom à coup d'interventions réglementaires, il vaudrait mieux envisager une privatisation.



### **Inviter les milieux économiques à participer aux discussions sur les questions de sécurité et de protection des données**

Compte tenu de l'importance croissante des TIC dans l'économie, les thèmes de la sécurité, de la sphère privée et de la protection des données gagneront en importance. Si la sécurité est une tâche publique, elle nécessite le savoir-faire de l'économie. Voilà pourquoi, dans ce domaine, une collaboration étroite doit s'instaurer entre l'économie et l'administration. Il faut renoncer à durcir les règles sur la protection des données et de la sphère privée pour maintenir l'attrait de la place économique suisse face à la concurrence internationale.

# Route



→ Classement de l'infrastructure routière suisse dans le rapport sur la compétitivité 2015/16 du Forum économique mondial



## 84

Montant, en centimes, des taxes prélevées par l'État sur un litre d'essence

## 71 000

La longueur, en kilomètres, du réseau routier suisse. Les routes communales représentent plus de 50 000 kilomètres.

## 21 500

Nombre d'heures d'embouteillage sur le réseau de routes nationales en 2014

## 578

Montant, en francs par habitant, investi chaque année dans les infrastructures routières (2012)

---

## Tendance



→ Dans une enquête menée par economiesuisse auprès de ses membres, ceux-ci estiment que la qualité de l'infrastructure routière continuera de se détériorer ces dix prochaines années.

## → L'épine dorsale des transports fragilisée

LE RÉSEAU ROUTIER SUISSE SE DÉGRADE ALORS MÊME QUE LA MOBILITÉ NE CESSE DE CROÎTRE. LA MISE À DISPOSITION D'UNE INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE ADAPTÉE À LA DEMANDE DEVIENT UN DÉFI MAJEUR, AU MÊME TITRE QUE SON FINANCEMENT À LONG TERME.

### Introduction: la mobilité croît deux fois plus vite que l'économie

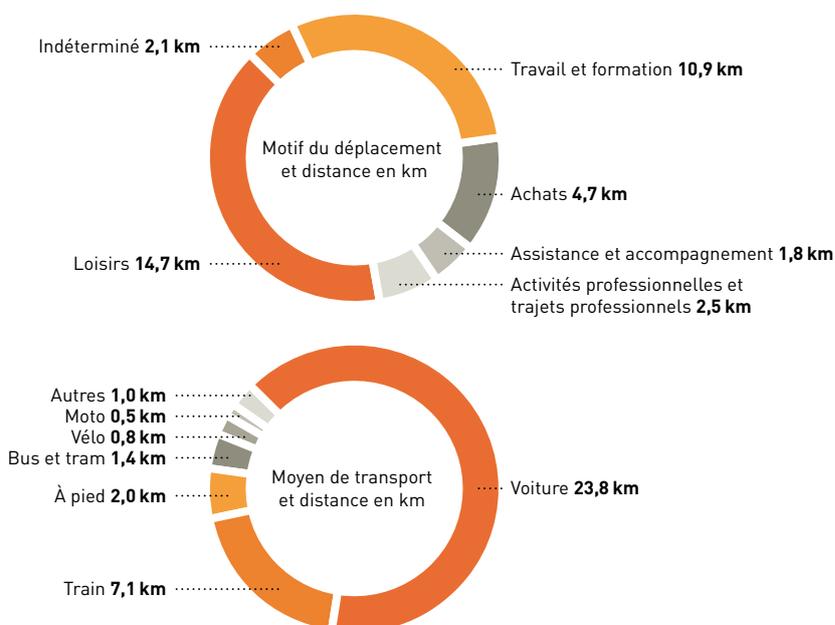
Une part non négligeable des transports publics utilisent la route.

La route reste de loin le mode de transport le plus important de Suisse puisqu'elle absorbe 84 % du trafic voyageurs et 62 % du trafic marchandises<sup>13</sup>. Le réseau routier est l'épine dorsale de l'infrastructure de transport couvrant le territoire de la Suisse. Chaque habitant parcourt une distance journalière moyenne de 37 kilomètres, dont 24 avec un véhicule automobile<sup>14</sup>. Par ailleurs, une part non négligeable des transports publics utilisent la route, celle-ci représentant plus de 17 % des prestations du trafic voyageurs<sup>15</sup>. Les transports publics routiers jouent notamment un rôle important dans les villes (trams et bus) et dans les régions périphériques (cars postaux).

### Distances des déplacements journaliers, ventilées par moyen de transport et motif<sup>16</sup>

En 2010

→ Nous parcourons 36,7 km par jour en moyenne. Les plus grandes distances sont parcourues en voiture pendant les loisirs.



→ <sup>13</sup> OFS (2014). Transport de personnes: performances (prestations) 1960–2013. OFS (juillet 2015). Transport de marchandises: prestations (performances) 1950–2014

→ <sup>14</sup> OFS (2012). La mobilité en Suisse. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2010

→ <sup>15</sup> OFS (2014). Transport de personnes: performances (prestations)

→ <sup>16</sup> OFS (2012). La mobilité en Suisse. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2010

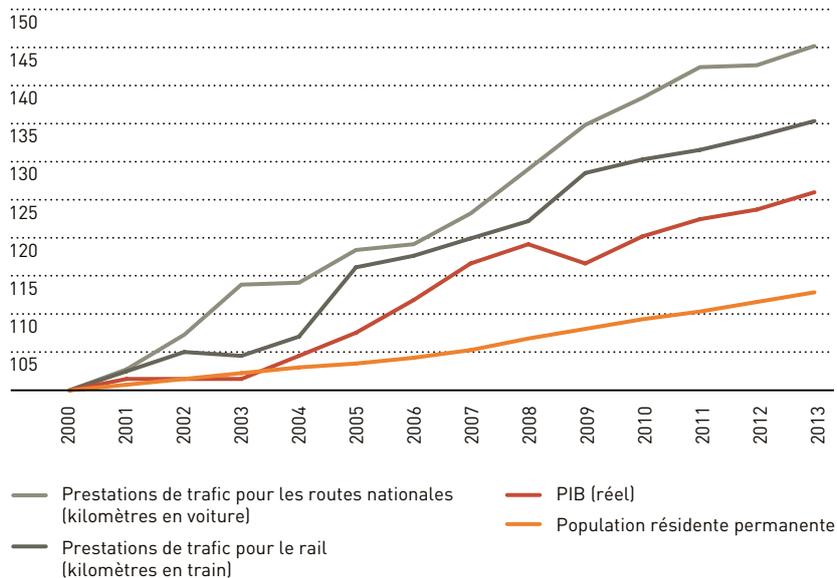
### Les embouteillages, source de coûts élevés pour l'économie

La mobilité routière en Suisse s'est notablement accrue au cours des quinze dernières années, enregistrant par exemple une progression deux fois supérieure à celle de l'économie. La croissance du trafic se concentre principalement dans les centres économiques et démographiques ainsi que dans les agglomérations environnantes.

#### Évolution du trafic <sup>17</sup>

Index 2000 = 100

→ Le trafic sur le réseau de routes nationales a augmenté de près de 50 % depuis 2000. Sa croissance est nettement plus rapide que celle de la population et de l'économie.



Plus de 21 000 heures d'embouteillage occasionnent des coûts se chiffrant en milliards de francs.

Aux heures de pointe en particulier, les infrastructures routières atteignent les limites de leurs capacités et les bouchons font désormais partie du quotidien des usagers. Les heures d'embouteillage ont plus que doublé depuis 2008 pour atteindre plus de 21 000 heures en 2014. Les pertes qui en résultent pour l'économie et la société se chiffrant en milliards de francs. En outre, la détérioration de la prédictibilité et de la fiabilité du transport de voyageurs et de marchandises par la route nuit à l'attrait de notre place économique.

### FORTA doit assurer le développement de l'infrastructure routière

La création d'un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) doit assurer le financement et le développement futurs des infrastructures routières et du trafic d'agglomération. L'augmentation constante des frais d'exploitation, d'entretien et de développement du réseau routier et la stagnation simultanée du produit des impôts sur les huiles minérales exigent la mobilisation de moyens supplémentaires à hauteur d'un milliard de francs environ par année – sous la forme d'impôts et de taxes supplémentaires – pour assurer le financement des routes nationales et du trafic d'agglomération.

→ <sup>17</sup> OFROU (2015). *Fahrleistung Nationalstrassen 1990–2014*.  
OFS (2014). *Comptes nationaux*.  
OFS (2015). *Encyclopédie statistique de la Suisse*

## Défi à relever: assurer la fonctionnalité routière

Au vu de la forte augmentation de la mobilité, la mise à disposition d'une infrastructure routière adaptée à la demande constitue un défi majeur. Le nombre de kilomètres parcourus sur le réseau de routes nationales a plus que doublé depuis 1990<sup>18</sup>. La forte hausse du nombre d'heures d'embouteillage sur ces routes est le signe que le développement des infrastructures routières de la Confédération ne suit pas la croissance de la mobilité. Cette évolution a également des répercussions sur le classement mondial de la compétitivité établi par le Forum économique mondial (WEF): alors que la Suisse possédait la deuxième meilleure infrastructure routière du monde en 2009, elle ne figure plus qu'au neuvième rang du dernier classement<sup>19</sup>.

Il devient de plus en plus difficile d'assurer l'approvisionnement des centres urbains.

La Suisse doit consentir de gros efforts pour que la fonctionnalité des infrastructures routières atteigne à nouveau un niveau international de pointe. L'extension ciblée et coordonnée du réseau de routes nationales et principales se révèle tout aussi nécessaire que le maintien de l'infrastructure existante. L'acheminement des biens dans les grands centres est de plus en plus problématique en raison de l'augmentation des restrictions de circulation au cœur des villes et du déplacement des sites logistiques à la périphérie sous la pression d'une urbanisation croissante.

### Le casse-tête du financement fondé sur le principe de causalité

La réduction de la marge de manœuvre dans la gestion des finances fédérales exige une utilisation plus efficace des ressources limitées disponibles. À l'avenir, il s'agira également de faire participer les véhicules dotés de nouvelles technologies de propulsion et utilisant ni essence ni diesel à la couverture des coûts d'infrastructure conformément au principe de causalité.

Outre le développement des infrastructures, une utilisation plus efficace du réseau existant permettrait aussi de fluidifier le trafic sur les routes suisses. Il convient par ailleurs d'optimiser la répartition de la demande de transport sur les 24 heures de la journée.

De nouveaux acteurs bouleverseront l'organisation de la mobilité.

### La mobilité favorise le service porte-à-porte

Les avancées technologiques influencent aussi la mobilité. Le nouveau concept de « mobilité en tant que service » traduit les mutations profondes qui affecteront la manière dont la mobilité sera organisée et consommée à l'avenir. L'avènement des véhicules sans chauffeur gommara progressivement la frontière entre les transports publics et privés. La possession d'un véhicule sera de moins en moins déterminante pour la satisfaction des besoins de mobilité individuels. De nouveaux prestataires de services spécialisés organiseront la mobilité individuelle de porte-à-porte par le biais d'applications ad hoc et récolteront ainsi d'énormes quantités de données. Tous ces changements exigeront de nouveaux instruments susceptibles de garantir un financement des infrastructures de transport conforme au principe de causalité. Ce sera notamment le cas lorsque le nombre de véhicules électriques et de voitures partagées constituera une part substantielle du parc automobile suisse.

→ <sup>18</sup> OFROU (2014). *Trafic et disponibilité des routes nationales. Rapport annuel 2014*

→ <sup>19</sup> WEF (2015). *The Global Competitiveness Report 2014/2015*

## → Recommandations des milieux économiques pour la nouvelle législature

L'ÉCONOMIE SUISSE A UN OBJECTIF CLAIR: ASSURER LA FONCTIONNALITÉ DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE PAR DES MESURES CIBLÉES D'ÉLIMINATION DES GOULETS D'ÉTRANGLEMENT. POUR Y PARVENIR, UNE INTERVENTION DES MILIEUX POLITIQUES SERA NÉCESSAIRE. ILS DOIVENT:



### **Développer rapidement le réseau de routes nationales en fixant des priorités fondées sur la demande**

Les ressources financières limitées de la Confédération doivent être orientées vers les besoins les plus urgents et là où ils produisent le maximum d'effets. Les décisions d'investissement doivent être prises plus rapidement en fonction de critères coût-efficacité clairement définis. En ce qui concerne l'infrastructure routière, une intervention est surtout urgente dans les centres économiques et démographiques du pays, qui connaissent une forte croissance, et leur interconnexion. Il convient également de développer les réseaux routiers cantonaux et communaux en accord avec l'infrastructure de routes nationales.



### **Utiliser efficacement les infrastructures existantes**

Il convient de mieux répartir sur la journée la charge des infrastructures de transport existantes. Les facteurs clés du succès dans ce domaine sont la fixation de prix d'utilisation des infrastructures de transport de voyageurs et de marchandises adaptés à la demande, un recours accru aux systèmes de gestion du trafic informatisés et l'instauration de structures de travail, d'accueil extrafamilial des enfants et de formation flexibles permettant de réduire la demande de mobilité durant les pics de trafic, ceux-ci étant générateurs de coûts élevés.

### **Assouplir les conditions-cadre du trafic routier de marchandises**

L'interdiction de la circulation routière nocturne pour le trafic intérieur, d'importation et d'exportation doit être assouplie. Troquer l'interdiction de circuler la nuit contre une interdiction diurne du trafic marchandises de transit dans certains corridors prédéfinis constituerait une mesure innovante, permettant d'optimiser l'exploitation des capacités disponibles.

### **Garantir un financement approprié à l'ère de la mobilité numérique**

À l'ère des véhicules électriques autonomes, la Confédération doit veiller à ce que les usagers continuent d'assurer le financement de l'infrastructure routière. Cela nécessite, d'une part, la prise en compte adéquate des véhicules à propulsion alternative dans le système de financement de l'infrastructure routière. D'autre part, cela implique l'introduction d'un système transparent de calcul des coûts et des prix dans le cadre d'une tarification de la mobilité multimodale applicable au rail et à la route, ce qui permettrait de facturer l'utilisation des infrastructures conformément au principe de causalité. Par ailleurs, à l'heure où un nombre croissant de prestataires de mobilité privés recueillent des données sur les usagers et sur le trafic, il est nécessaire de fixer des conditions-cadre claires en ce qui concerne les droits sur les données collectées et l'utilisation de celles-ci.

# Rail



→ Classement de l'infrastructure ferroviaire suisse dans le rapport sur la compétitivité 2015/16 du Forum économique mondial



## 28 400

Nombre de gares, d'arrêts et de stations du réseau suisse de transports publics ferroviaires et routiers

## 49

Part, en pour-cent, des coûts que l'utilisateur des transports publics finance. L'autre moitié est assumée par les pouvoirs publics, autrement dit la collectivité.

## 8156

Montant des dépenses, en millions de francs, que la Confédération, les cantons et les communes ont consacrés aux transports publics en 2013

## 72

Part, en pour-cent, des marchandises en transit qui empruntent le rail

---

## Tendance



→ Dans une enquête menée par economiesuisse auprès de ses membres, ceux-ci estiment que la qualité de l'infrastructure ferroviaire se dégradera ces dix prochaines années.

## → Améliorer l'efficacité du trafic ferroviaire

L'OFFRE FERROVIAIRE PROPOSÉE EN SUISSE EST EXCELLENTE EN COMPARAISON INTERNATIONALE. UN TEL SUCCÈS A NÉANMOINS UN COÛT, DANS LA MESURE OÙ LES PRIX NE COUVRENT QU'UNE PARTIE DES FRAIS OCCASIONNÉS, LE RAIL INDUIT DES DÉPENSES ÉLEVÉES POUR LES POUVOIRS PUBLICS. IL S'AGIT D'AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DE L'ENTRETIEN ET DE DÉVELOPPER L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE DE MANIÈRE CIBLÉE.

### Introduction: un système fiable, avec d'importants coûts cachés

La part de marché du rail dans le transport de voyageurs s'élève à 16%.

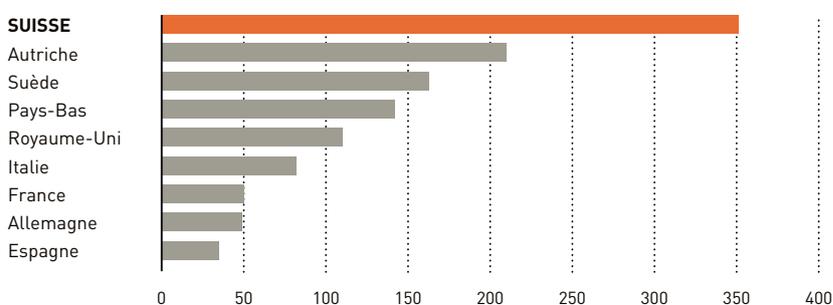
La Suisse peut s'enorgueillir de posséder l'une des meilleures offres de chemins de fer de la planète. Elle rivalise régulièrement avec le Japon dans la lutte pour la suprématie mondiale en ce qui concerne la qualité de l'infrastructure. Elle figure ainsi au deuxième rang du dernier classement établi par le Forum économique mondial<sup>20</sup>. Les chiffres du transport ferroviaire de voyageurs ont fortement augmenté ces dernières années, de 54 % depuis l'an 2000. À titre de comparaison, les prestations de transport de l'ensemble du trafic routier ont augmenté de 18% durant la même période<sup>21</sup>. Le rail détient une part de marché de 16 % pour le trafic voyageurs et de 38 % pour le trafic marchandises. Les Suisses parcourent en moyenne 2288 kilomètres par année en train, ce qui place notre pays en tête du classement mondial<sup>22</sup>. Et pourtant, l'essentiel du transport de voyageurs et de marchandises s'effectue toujours par la route.

Le système ferroviaire suisse est aussi performant qu'onéreux. Quelque 4 milliards de francs ont par exemple été investis dans les infrastructures du réseau ferré au cours de l'année 2012<sup>23</sup>. En comparaison internationale,

### Investissements de l'État dans l'infrastructure ferroviaire, par habitant, dans quelques pays européens<sup>25</sup>

État: 2014 (en euros)

→ La Suisse consent de loin les investissements les plus élevés au développement de ses réseaux ferroviaires.



→ <sup>20</sup> WEF (2015). The Global Competitiveness Report 2014–2015

→ <sup>21</sup> OFS (2014). Transport de personnes: performances (prestations) 1960–2013

→ <sup>22</sup> Litra (2015). Statistique Internationale des chemins de fer de l'UIC 2014

→ <sup>23</sup> Litra (2015). Les transports en chiffres. Édition 2015

→ <sup>24</sup> Association «Allianz pro Schiene» (2015). Pro-Kopf-Ranking: Europa-Vergleich bei Schienen-Investitionen

→ <sup>25</sup> Association «Allianz pro Schiene» (2015) sur la base de BMVI (Allemagne), VoV (Suisse), BMVIT (Autriche), SCI Verkehr GmbH

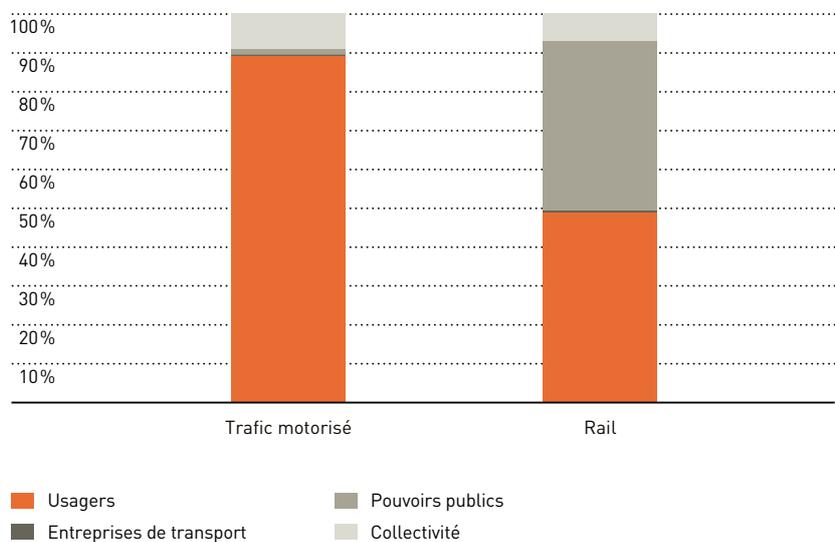
la Suisse possède – et de loin ! – le taux d'investissement par habitant le plus élevé dans l'infrastructure ferroviaire.

Cette situation s'explique notamment par le fait que les usagers ne participent pas au financement du rail à hauteur des coûts qu'ils occasionnent. À l'heure actuelle, le taux de couverture des coûts n'excède guère 50 %, ce qui signifie que, avec leur billet, les usagers du rail ne paient que la moitié des coûts effectifs<sup>26</sup>, l'autre moitié étant financée par le contribuable. Cela crée des incitations inopportunes et une surconsommation des prestations de transport dans le segment du trafic voyageurs. Le subventionnement de l'offre ferroviaire entraîne une spirale des coûts alimentée par une hausse de la demande et par de nouveaux aménagements subventionnés, impossibles à financer à long terme.

### Répartition des coûts du trafic (route et rail)<sup>27</sup>

État: 2010

→ Les usagers du rail paient à peine la moitié des coûts occasionnés dans le trafic ferroviaire.



### Éviction du trafic marchandises par le trafic voyageurs

Parallèlement, le transport des voyageurs évince progressivement le trafic de marchandises, comme le montre l'exemple de la nouvelle liaison ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), élément clé de la politique de transfert de la route au rail, planifiée et construite dans ce but. Lors de la planification des sillons du nouveau tunnel de base du Lötschberg, 80 sillons avaient été attribués au trafic marchandises et 30 au transport de voyageurs. Depuis le démarrage de l'exploitation, le rapport s'est profondément modifié en faveur du trafic voyageurs, et ce sont désormais 60 convois de marchandises et 50 trains de voyageurs qui empruntent quotidiennement le tunnel.

→ <sup>26</sup> OFS (2015). Coûts et financement des transports. Année 2010. Les coûts totaux sont constitués de frais occasionnés par la mise en place des infrastructures, l'acquisition, l'exploitation et l'entretien des moyens de transport, les accidents et en lien avec l'environnement et la santé.

→ <sup>27</sup> OFS (2015)

## Défi à relever: l'augmentation massive du trafic

Le taux d'occupation des trains grandes lignes n'excède pas un tiers.

Dans le domaine des transports publics (route incluse), la Confédération s'attend à une progression du trafic de 50 % entre 2010 et 2030<sup>28</sup>. La forte croissance du trafic ferroviaire entraîne une augmentation des goulets d'étranglement aux heures de pointe. En raison de la diminution constante des capacités disponibles, le fret ferroviaire ne dispose plus d'un nombre suffisant de sillons de qualité et souffre ainsi d'un déficit de compétitivité par rapport à la route. En dehors des heures de pointe du matin et du soir, le réseau est loin d'être saturé, comme le prouve le taux d'occupation moyen des trains qui culmine à 31 % sur les grandes lignes et tombe à 22,5 % sur les lignes régionales<sup>29</sup>.

L'efficacité de l'entretien doit être améliorée.

### Lisser les pics d'affluence: une tâche prioritaire

Dans ce contexte, le développement d'une offre de transport ferroviaire adaptée à la demande représente un énorme défi (financier). Il ne sera possible à l'avenir de réduire les coûts d'extension des infrastructures que si nous parvenons à lisser les pics d'affluence, sans négliger pour autant l'entretien. Le réseau est en effet extrêmement sollicité en raison de l'augmentation constante du nombre, du poids et de la capacité d'accélération des trains de voyageurs. Les coûts d'exploitation et d'entretien des infrastructures ferroviaires ont par conséquent fortement augmenté ces dernières années. Le dernier rapport des CFF sur l'état du réseau fait état d'un besoin de rattrapage de 2,5 milliards de francs en ce qui concerne l'entretien<sup>30</sup>. Malgré l'acceptation populaire en 2014 du projet FAIF qui règle désormais de façon contraignante l'entretien et le développement de l'infrastructure ferroviaire, les demandes de nouvelles subventions fédérales au système de trafic ferroviaire ne cessent d'affluer. Les efforts devraient plutôt porter sur le renforcement du principe de causalité dans le financement du rail, l'amélioration de l'efficacité en ce qui concerne l'entretien du réseau et la promotion d'une gestion des infrastructures axée sur les besoins de la clientèle.

Une nouvelle orientation doit être donnée au transport de voyageurs en 2017.

### Renforcer la productivité grâce à une concurrence accrue

La concession de trafic longues distances octroyée aux CFF arrivera à échéance en 2017. Il sera temps de poser de nouveaux jalons et d'encourager la concurrence dans l'organisation de l'infrastructure ferroviaire. Un accès non discriminatoire aux infrastructures et des conditions-cadre conformes au marché devraient garantir une concurrence efficace sur le réseau ferroviaire. La libéralisation éventuelle du trafic voyageurs pose donc également la question de la séparation institutionnelle entre le réseau et les exploitants.

Alors que le secteur du trafic marchandises a été libéralisé en 1999 déjà, la concurrence peine à s'y imposer, faute de conditions identiques pour tous les protagonistes. En tant que filiale du groupe CFF, CFF Cargo dispose d'avantages concurrentiels du fait de l'absence d'une séparation institutionnelle claire entre le réseau et les exploitants. Par ailleurs, le segment du fret des CFF ne jouit pas au sein du groupe de la liberté entrepreneuriale qui lui permettrait de défendre les intérêts du trafic marchandises face au segment du transport de voyageurs et de coller pleinement aux réalités du marché. Cette situation entrave le développement de la concurrence et le renforcement de la compétitivité du fret ferroviaire.

→ <sup>28</sup> ARE (2012). Complément aux Perspectives d'évolution du trafic en Suisse jusqu'en 2030

→ <sup>29</sup> CFF (2015). Les CFF: faits et chiffres 2014

→ <sup>30</sup> CFF (2015). Rapport sur l'état du réseau 2014

## → Recommandations des milieux économiques pour la nouvelle législature

L'ÉCONOMIE SUISSE A UN OBJECTIF CLAIR: ACCROÎTRE L'EFFICACITÉ DU TRANSPORT DE VOYAGEURS ET RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DU FRET FERROVIAIRE. POUR Y PARVENIR, UNE INTERVENTION DES MILIEUX POLITIQUES SERA NÉCESSAIRE. ILS DOIVENT:

-  **Renforcer les capacités en fixant des priorités claires**  
Les investissements visant à développer l'offre ferroviaire doivent être consentis dans les domaines qui permettent de faire sauter les goulets d'étranglement les plus pénalisants et qui présentent le meilleur rapport coût-utilité. Les organes de planification de la Confédération et des cantons existants devraient tenir compte de manière équilibrée des besoins du trafic voyageurs et du trafic marchandises.
-  **Optimiser l'efficacité du réseau plutôt que de l'étendre**  
L'abaissement des coûts d'extension passe en premier lieu par une utilisation plus efficace des capacités existantes et par l'introduction d'options tarifaires attrayantes durant les heures creuses. Il s'agit également d'inciter les établissements scolaires, les universités et les entreprises à adopter des modèles de temps de formation et de travail flexibles.
-  **Financer le système de trafic ferroviaire en respectant davantage le principe de causalité**  
L'instauration d'un système de tarification de la mobilité multimodale doit permettre de renforcer le respect du principe de causalité dans le financement des transports – pour le rail notamment – et d'améliorer le taux de couverture des coûts de l'offre ferroviaire sans restreindre la mobilité de la main-d'œuvre.



### **Accroître la simplicité et la transparence**

Une attention accrue doit être accordée aux besoins de la clientèle des transports publics, que ce soit par le biais de systèmes de billetterie et de fixation du prix des sillons simples et transparents ou par l'utilisation de techniques informatiques permettant par exemple de simplifier la comptabilité grâce à des applications spécifiques.



### **Mettre en place des incitations à la productivité dans le transport ferroviaire**

Le trafic ferroviaire doit gagner en compétitivité grâce notamment à une plus grande ouverture à la concurrence. Dans le trafic voyageurs, les mises au concours offrent un excellent potentiel d'amélioration de l'efficacité par la concurrence. La séparation institutionnelle entre le réseau et les exploitants constitue la meilleure solution, pour autant que la concurrence engendre des gains d'efficacité supérieurs aux coûts induits par d'éventuelles dispositions réglementaires. Dans le secteur du fret, la concurrence doit être renforcée par une autonomisation de CFF Cargo et par la garantie d'un accès non discriminatoire au réseau. Il convient également d'encourager l'exploitant des infrastructures à investir dans la réduction des coûts par des incitations.



### **Garantir une desserte de base efficace**

Les prestations de transport public qui relèvent de la desserte de base doivent être fournies de la manière la plus efficace possible et ne pas être liées à un mode de transport donné (principe: privilégier le bus plutôt que le train).

# Aviation



→ Classement de l'infrastructure aéronautique suisse dans le rapport sur la compétitivité 2015/16 du Forum économique mondial



## 47,5

Nombre de passagers, en millions, comptabilisés par les aéroports suisses en 2014

## 2

Part, en pour-cent, de l'aviation à la consommation mondiale d'énergies fossiles

## 2/3

Baisse des surfaces affectées par des nuisances sonores autour de l'aéroport de Zurich au cours des 20 dernières années – malgré l'augmentation des mouvements aériens

## 1/3

Proportion des touristes étrangers arrivant en Suisse par les airs



---

## Tendance



→ Dans une enquête menée par economiesuisse auprès de ses membres, ceux-ci estiment que la qualité de l'infrastructure aéronautique aura tendance à se maintenir ces dix prochaines années.

## → L'aviation suisse dans une zone de turbulences

POUR POUVOIR CONTINUER DE SATISFAIRE LA DEMANDE CROISSANTE ET NE PAS METTRE EN DANGER LE RACCORDEMENT DE LA SUISSE AU RÉSEAU INTERCONTINENTAL, IL FAUT RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DE SON AVIATION EN DONNANT AUX AÉROPORTS LES MOYENS DE SE DÉVELOPPER EN ADÉQUATION AVEC LES BESOINS

Aujourd'hui, plus de 190 destinations sont reliées directement à la Suisse.

Le nombre de passagers augmente, pour un nombre de mouvements inchangé.

### Introduction: connexion au monde entier grâce aux aéroports nationaux et aux compagnies aériennes

Pour notre pays – sans littoral et à l'économie fortement tournée vers l'extérieur – les trois aéroports nationaux de Zurich, Genève et Bâle-Mulhouse sont les « portes vers le monde ». Infrastructures d'importance nationale, ceux-ci offrent la base indispensable aux compagnies aériennes qui, avec les activités connexes, assurent le raccordement de la Suisse aux marchés de ses principaux partenaires commerciaux. Les aéroports nationaux sont complétés par tout un réseau d'aéroports régionaux. Dans une étude mandatée par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), la diversité et la qualité de l'offre de services aériens ont été jugées élevées<sup>31</sup>. Actuellement, plus de 190 destinations européennes et intercontinentales sont reliées directement à la Suisse par voie aérienne.

### Raccordement aéronautique direct, un facteur clé pour la place économique

En comparaison internationale, la Suisse compte un nombre de passagers élevé par rapport à sa population. Pays touristique et place économique accueillant de nombreuses multinationales, la Suisse est une destination attrayante sur les plans professionnel et privé. Lorsqu'une entreprise internationale évalue un site d'implantation, de bonnes correspondances aériennes vers les grands centres de ce monde sont essentielles. L'industrie d'exportation a elle aussi besoin des services de l'aviation. En valeur, plus d'un tiers des exportations suisses s'effectuent par fret aérien. Pour la place économique suisse, l'aviation commerciale est tout aussi importante que les vols de ligne.

Dans ce domaine, l'aéroport de Zurich est le principal nœud de communication. Grâce aux passagers en transfert, un vaste choix de vols long-courriers, importants pour l'économie, sont proposés pour les voyageurs et le fret. Les aéroports de Genève et de Bâle-Mulhouse proposent une multitude de vols point à point. Les pronostics prédisent une constante augmentation de la demande de vols. Cependant, le nombre de mouvements stagne, ce qui signifie qu'un nombre croissant de passagers sont transportés avec le même nombre de vols<sup>32</sup>.

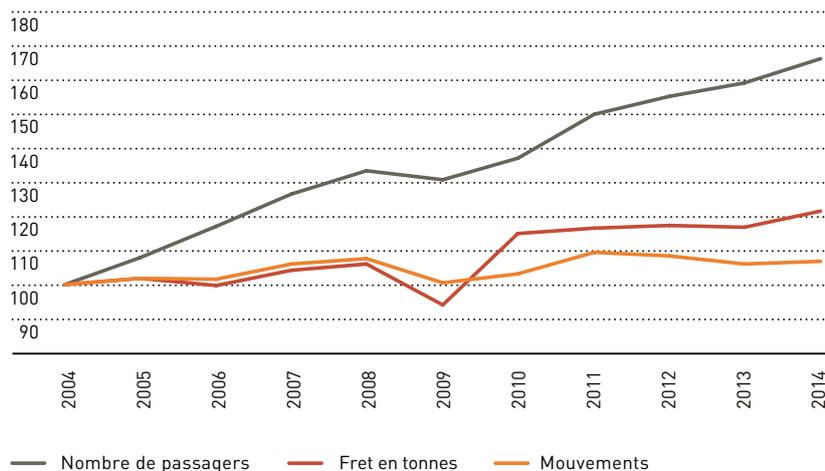
→ <sup>31</sup> Intraplan (2015). *Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs*. Un résumé de l'étude existe en français.

→ <sup>32</sup> Intraplan (2015)

**Évolution du nombre de passagers, du volume de fret et des mouvements dans les aéroports nationaux<sup>33</sup>**

De 2004 à 2014  
Index 2004 = 100

→ Les aéroports nationaux transportent toujours plus de passagers et de fret pour un nombre de mouvements constants.



**Défi à relever: une offre suivant le rythme de la demande**

La demande de services aériens va croissant en Suisse également, mais contrairement à certains sites concurrents, le système aéronautique de notre pays peinera à répondre à la demande, ce qui affectera l'économie<sup>34</sup>. À cause de restrictions d'ordre politique, les aéroports de Genève et de Zurich ne peuvent plus développer leurs capacités en adéquation avec la demande. Aujourd'hui déjà, ils touchent à leurs limites aux heures de pointe. Les restrictions en matière de conditions d'exploitation nuisent à la compétitivité, car d'autres grands pôles aéronautiques ont déjà pris ou planifié des mesures pour augmenter les capacités.

Les heures d'exploitation à l'aéroport de Zurich sont très limitées.

D'autres restrictions d'exploitation s'y ajoutent. Par rapport à des nœuds de communication européens comparables, Zurich est l'aéroport dont les heures d'exploitation sont les plus restreintes. Il manque des créneaux pour atterrir et décoller, avec toujours plus de retards à la clé, en particulier pendant les premières et dernières heures d'ouverture, qui sont essentielles pour un site de cette importance. Genève aussi est proche de l'asphyxie aux heures de pointe.

Le milieu bâti se rapproche toujours plus des aéroports.

**Des coûts élevés pèsent sur la compétitivité**

Les conditions fiscales sont un autre aspect plombant la compétitivité de l'aviation suisse. Contrairement à la pratique dans d'autres pays, les aéroports et compagnies aériennes helvétiques assument pratiquement tous les frais inhérents aux missions de sécurité, des tâches fondamentales de l'État. Même pour les surtaxes de bruit, les aéroports suisses – Zurich en tête – sont davantage mis à contribution que les aéroports étrangers. Le problème de ces surtaxes élevées et d'autres restrictions d'exploitation est encore renforcé par les zones construites qui se rapprochent toujours plus des aéroports, suscitant des conflits avec les besoins d'expansion de ceux-ci.

→ <sup>33</sup> SIAA (2015). Verkehrszahlen Schweizer Landesflughäfen  
→ <sup>34</sup> Intraplan (2015)

## → Recommandations des milieux économiques pour la nouvelle législature

L'ÉCONOMIE SUISSE A UN OBJECTIF CLAIR: GARANTIR L'AVENIR D'UN RACCORDEMENT DE QUALITÉ POUR LA NAVIGATION AÉRIENNE DU PAYS. POUR Y PARVENIR, UNE INTERVENTION DES MILIEUX POLITIQUES SERA NÉCESSAIRE. ILS DOIVENT:



### **Rendre un développement possible**

Il faut que l'aviation suisse puisse continuer de se développer en tenant compte de la demande, tant au regard de l'infrastructure que des conditions d'exploitation. Pour éviter de futurs conflits d'utilisation, il importe de poser, à un stade précoce, les fondements de l'aménagement du territoire dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), en y intégrant des mandats de prestations clairement définis, reposant sur des prévisions. Si l'on veut éviter une réduction supplémentaire des capacités des aéroports, il est impératif de maintenir les heures d'exploitation en vigueur.



### **Renforcer la compétitivité du pôle aéronautique suisse**

Compte tenu de la dimension internationale de l'aviation, la Suisse ne doit pas appliquer des conditions plus strictes que celles prévalant à l'étranger. La réglementation en matière de bruit devrait ainsi s'orienter sur les prescriptions de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Il convient également de libérer l'aviation de charges qui ne sont pas directement liées aux transports aériens. Concernant les coûts inhérents aux missions de sécurité, par exemple, les pouvoirs publics doivent augmenter leur participation.



### **Maintenir l'accord sur le transport aérien entre la Suisse et l'UE**

L'accord bilatéral sur le transport aérien conclu avec l'UE est une condition essentielle pour garantir le raccordement direct de la Suisse aux grandes métropoles du monde. Son maintien est donc une priorité absolue.



### **Garantir le raccordement au réseau terrestre**

Pour un système de transport aérien efficace, les aéroports doivent être bien raccordés aux réseaux routiers et ferroviaires nationaux et transfrontières.

# Navigation



→ Classement de l'infrastructure portuaire suisse dans le rapport sur la compétitivité 2015/16 du Forum économique mondial



## 5 980 000

Volume des marchandises, en tonnes, transbordées dans les Ports rhénans suisses en 2014

## 195

Nombre de bateaux battant pavillon suisse sur le Rhin en 2014

## 58,5

Part, en pour-cent, du volume des marchandises arrivant ou quittant les Ports rhénans suisses par le rail

---

## Tendance



→ Dans une enquête menée par economiesuisse auprès de ses membres, ceux-ci estiment que la qualité de l'infrastructure portuaire aura tendance à se maintenir ces dix prochaines années.

## → La navigation sur le Rhin bientôt dans l'impasse

LE DÉVELOPPEMENT URGENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES EST EN CONCURRENCE AVEC CELUI DU MILIEU BÂTI. LA CONFÉDÉRATION DOIT S'IMPLIQUER DAVANTAGE DANS LA PLANIFICATION POUR GARANTIR LES INFRASTRUCTURES D'APPROVISIONNEMENT D'IMPORTANCE NATIONALE.

---

Un tiers de l'essence, du diesel et du mazout arrive en Suisse par bateau.

### Introduction: un port unique pour tout le territoire

Les Ports rhénans suisses à Bâle représentent une infrastructure d'importance nationale. Bâle-Kleinhüningen, Birsfelden et Auhafen Muttenz sont les trois sites par lesquels transite une grande partie du trafic marchandises transfrontière. Environ 10 % du volume importé sont acheminés vers la Suisse par les voies navigables<sup>35</sup>. Plus de deux tiers des marchandises poursuivent ensuite leur chemin vers les quatre coins du pays. En 2014, le pétrole et les produits pétroliers constituaient près de 42 % des importations acheminées par le Rhin<sup>36</sup>. Un tiers de l'essence, du diesel et du mazout arrive en Suisse par bateau<sup>37</sup>. La fermeture de la raffinerie de Collombey fera sans doute augmenter le transport de produits pétroliers transformés par voie fluviale. D'autres marchandises essentielles transbordées dans les Ports rhénans sont les roches et les terres, les métaux, les machines, les produits chimiques ainsi que les denrées alimentaires et le fourrage.

### Trafic de conteneurs en hausse constante

Dans le commerce international, le transport de marchandises s'effectue toujours plus par conteneurs. Ceux-ci réduisent sensiblement les coûts de transport et augmentent fortement la productivité de la chaîne logistique intermodale. Aux Ports rhénans aussi, il s'en traite de plus en plus. Depuis l'an 2000, leur nombre a augmenté de près 3,7 % par an pour atteindre 123 494 unités en 2014, plus que jamais auparavant. À titre de comparaison: en 2000, le nombre de conteneurs importés et exportés via des ports de la mer du Nord comme Rotterdam ou Anvers atteignait tout juste 75 000.

---

→ <sup>35</sup> AFD (2015). Commerce extérieur par mode de transport

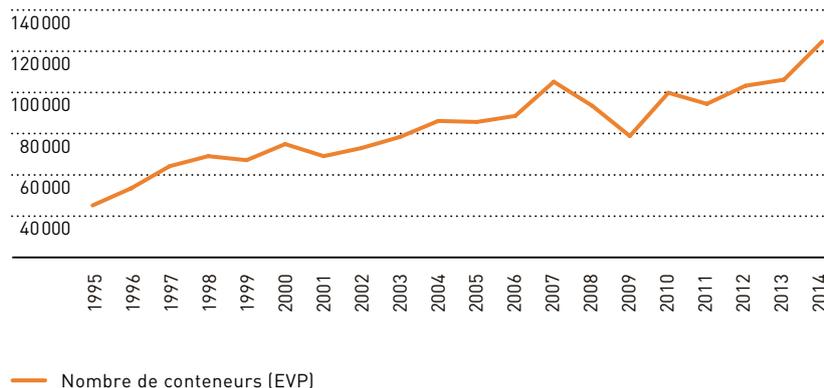
→ <sup>36</sup> Ports rhénans suisses (2015a). Rapport annuel 2014

→ <sup>37</sup> Ports rhénans suisses (2015b). Site Internet

**Évolution des conteneurs transbordés dans les Ports rhénans suisses<sup>38</sup>**

De 1995 à 2014

→ Au cours des vingt dernières années, le nombre de conteneurs transbordés a augmenté de 5,5% par an en moyenne.



**Défi à relever: un trafic qui augmente sans cesse**

Dans les années à venir, l'infrastructure des Ports rhénans deviendra de plus en plus un goulet d'étranglement. Les installations de transbordement disponibles côté terre et côté fleuve ne pourront pas absorber la hausse annoncée du trafic de conteneurs et d'huiles minérales. Selon la Confédération, l'augmentation du nombre de conteneurs sera d'un ou deux points supérieure à celle du PIB. D'une part à cause de l'engouement pour le trafic de marchandises par conteneurs, de l'autre à cause des projets des ports de la mer du Nord de développer le trafic ferroviaire et fluvial sur le continent.

Les zones d'habitation se rapprochent toujours plus des ports.

**Ports rhénans étouffés**

Sur deux de leurs trois sites, les Ports rhénans suisses subissent une forte pression urbaine. À Bâle-Kleinhüningen et Birsfelden, les agglomérations se sont rapprochées toujours plus des aires portuaires qui, à l'origine, se situaient bien à l'écart des villes. Les objectifs du développement urbain concurrencent directement les besoins du port de développer son infrastructure d'importance nationale. Les sites sur les berges du Rhin sont en effet des espaces d'habitation, de services et de loisirs potentiellement attrayants. En même temps, les possibilités d'extension à Bâle-Kleinhüningen se limitent à la zone dite de Bâle nord. Pour trouver des sites de remplacement, il faut aller de l'autre côté de la frontière.

**Intégration des différents modes de transport dans des réseaux mondiaux**

Mieux intégrer la navigation fluviale et l'économie portuaire dans la planification intermodale et internationale des transports constitue un défi. Les grandes chaînes logistiques sont aujourd'hui multimodales, combinant les voies navigables, la route, le rail et les airs. Les coûts de transport pour les entreprises concernées ne peuvent être optimisés que si les différents modes de transport s'accordent au mieux – surtout aux intersections logistiques pour le transbordement de marchandises.

→ <sup>38</sup> Ports rhénans suisses (2015). Conteneurs transbordés 1980-2014

## → Recommandations des milieux économiques pour la nouvelle législature

L'ÉCONOMIE SUISSE A UN OBJECTIF CLAIR : LES CAPACITÉS DE TRANSBORDEMENT SUR LE SITE LOGISTIQUE DE BÂLE DOIVENT POUVOIR ÊTRE DÉVELOPPÉES EN ADÉQUATION AVEC LA DEMANDE. POUR Y PARVENIR, UNE INTERVENTION DES MILIEUX POLITIQUES SERA NÉCESSAIRE. ILS DOIVENT :

### **Mettre à disposition les capacités de transbordement nécessaires**

Les capacités pour le transbordement de conteneurs sur le site logistique de Bâle doivent être augmentées. Dans cette optique, il convient d'examiner et de mettre à profit toutes les options permettant de mieux exploiter les infrastructures en place. La construction d'un terminal trimodal performant est inévitable à moyen terme. Ce projet devra être étroitement concerté avec le développement des réseaux routier et ferroviaire. Pour garantir la mise en réseau intermodale de la chaîne de transport, la Confédération devra cofinancer le raccordement des infrastructures portuaires au réseau routier et les intégrer aux projets d'agglomération.

### **Intégrer les besoins du port dans l'aménagement du territoire**

Les projets d'urbanisme ne doivent pas menacer le fonctionnement et le développement du port, qui est une infrastructure d'importance nationale. Une planification prioritaire doit permettre de maintenir dans l'aménagement du territoire les surfaces de logistique existantes à Bâle-Ville et Bâle-Campagne.

### **Augmenter la participation de la Confédération**

Il importe de coordonner étroitement les intérêts nationaux de la Confédération avec les cantons propriétaires afin de garantir la marge de manœuvre nécessaire au développement des ports sur le long terme. La Confédération doit participer activement au développement et au financement.

# Poste



**3/4**

Part des lettres adressées tombant dans le monopole et pouvant être acheminées uniquement par La Poste suisse

**99**

Part de marché, en pour-cent, de La Poste suisse, à l'ensemble du segment des lettres

**7,2**

Croissance, en pour-cent, du commerce en ligne et à distance en Suisse en 2014

**400**

Nombre moyen de lettres reçues par les habitants de Suisse par an. Notre pays reste l'un de ceux avec le volume d'envoi par habitant le plus élevé.

---

## Tendance



→ Dans une enquête menée par economiesuisse auprès de ses membres, ceux-ci estiment que la qualité de la desserte de base en matière de services postaux tendra à se dégrader ces dix prochaines années.

## → Plus de concurrence pour un marché postal compétitif

LE MARCHÉ POSTAL SUISSE SE TRANSFORME. POUR QUE LA CLIENTÈLE TANT COMMERCIALE QUE PRIVÉE PUISSE CONTINUER DE BÉNÉFICIER D'UNE OFFRE INTÉRESSANTE ET DE PRIX ATTRAYANTS, IL FAUT DAVANTAGE DE CONCURRENCE ET DES CHANCES ÉGALES POUR LES PRESTATAIRES PRIVÉS.

### Introduction: le monopole sur les lettres, unique en Europe

Malgré un volume en recul pour les lettres classiques et un environnement en pleine mutation, la Suisse reste attrayante pour les prestataires de services postaux<sup>39</sup>. La forte densité démographique, le volume de courrier par habitant et celui des envois en nombre constituent une base idéale pour fournir des services postaux rentables. Tandis que le chiffre d'affaires et le volume baissent un peu chaque année sur le marché des lettres, le segment de la distribution directe augmente. Grâce au commerce électronique, le segment des colis est toujours en plein boom. Les offices postaux traditionnels sont progressivement remplacés par des agences et des services à domicile. Parallèlement, des innovations technologiques progressent et les offres s'adaptent aux nouveaux besoins des clients.

### Ouverture du marché postal en Europe

État: 2015

→ Avec son monopole résiduel sur les lettres jusqu'à 50 grammes, la Suisse constitue une exception en Europe.

- Monopole étatique sur le segment des lettres
- Mesures de libéralisation demandées par le gouvernement
- Ouverture totale du marché



La Poste suisse détient toujours une part proche de 99% du marché des lettres.

Le monopole étatique de La Poste sur les lettres jusqu'à 50 grammes est un cas unique en Europe, où le marché postal est totalement libéralisé depuis 2013. Si la concurrence fonctionne dans le segment libéralisé des

→ <sup>39</sup> PostCom (2014). Rapport annuel PostCom 2014

colis, avec une part de marché de 20% pour des prestataires privés proposant de nombreuses offres innovantes, le marché des lettres n'évolue guère à cause du monopole. En termes de chiffre d'affaires et de volume, La Poste suisse détient toujours près de 99% du marché des lettres.

### **Fiable, mais cher**

La distribution des lettres et colis aux Suisses est très rapide et fiable<sup>41</sup>. Un coup d'œil à l'étranger montre cependant que, même si la Suisse offre des prix compétitifs dans le domaine non protégé. La Poste est l'un des prestataires les plus chers d'Europe pour les lettres jusqu'à 20 grammes, domaine sous monopole représentant près de la moitié de tous les envois et 75% des lettres adressées. Dans l'ensemble, le groupe de La Poste réalise des marges nettement plus élevées que d'anciens acteurs en situation de monopole dans des pays comparables<sup>42</sup>. La majeure partie des bénéfices engrangés par La Poste grâce à la distribution provient de la desserte de base, très rentable sur le plateau. Ces excédents compensent aisément le service moins rentable dans les régions périphériques.

### **Défi à relever: réduire les obstacles des prestataires privés**

Pour les prestataires privés, le monopole résiduel constitue la principale entrave de l'accès au marché.

Dans le monde entier, les marchés postaux changent. La baisse du nombre de lettres est l'une des tendances les plus prononcées et touche le segment du courrier de transaction (surtout les factures). La distribution directe d'informations sur les produits, de catalogues ou de magazines reste en revanche stable depuis des années, voire augmente. Pour les prestataires de services privés, le monopole résiduel sur les lettres jusqu'à 50 grammes entrave l'entrée sur le marché. Seul un quart environ des lettres portant une adresse est soumis à la libre concurrence. D'autres prestataires ont plus de difficultés à s'établir car, contrairement à La Poste, ils ne peuvent pas réaliser d'économies d'échelle ni bénéficier de synergies. Le monopole les empêche aussi de proposer toute la palette de services, ce que la majorité des clients privés et commerciaux souhaiteraient.

D'autres défis se posent dans le domaine des infrastructures: les installations de distribution avec accès électronique, telles que les stations pour colis, nécessitent de nouvelles approches pour garantir l'interopérabilité, c'est-à-dire pour permettre aux destinataires de recevoir à leur adresse des envois de tous les prestataires.

### **Développer la loi sur la poste pour une plus grande concurrence**

La loi sur la poste sera évaluée en 2016. Les milieux économiques estiment qu'il serait judicieux de mettre à profit la nouvelle législature pour revoir les conditions-cadre et favoriser une concurrence efficace. Parmi les thèmes clés figurent l'accès aux prestations partielles et infrastructures de La Poste, mais aussi la surveillance de l'interdiction des subventions croisées et la desserte de base. La Poste suisse attise volontiers les craintes de détérioration à cet égard, afin de bloquer toute ouverture du marché. La libéralisation en Europe montre cependant qu'un monopole dans le segment des lettres n'est indispensable ni au bon fonctionnement du marché postal ni à la fourniture d'excellents services postaux. Au lieu des déficits pronostiqués initialement, la plupart des entreprises postales et La Poste suisse ont dégagé des excédents considérables pour la desserte de base.

→ <sup>41</sup> PostCom (2014). Rapport annuel PostCom 2014

→ <sup>42</sup> OFCOM. Rapport d'évaluation 2015

## → Recommandations des milieux économiques pour la nouvelle législation

L'ÉCONOMIE SUISSE A UN OBJECTIF CLAIR: DES SERVICES POSTAUX ADAPTÉS AUX BESOINS DES CLIENTS, AVEC UN BON RAPPORT QUALITÉ-PRIX. POUR Y PARVENIR, UNE INTERVENTION DES MILIEUX POLITIQUES SERA NÉCESSAIRE. ILS DOIVENT:



### **Libéraliser complètement le marché postal**

La Poste ne répercutera ses bénéfices sur les clients que si la pression concurrentielle augmente. Cela suppose d'ouvrir rapidement et complètement le marché postal suisse. Le monopole garanti par la loi complique l'entrée de prestataires de services privés sur le marché postal, empêche l'émergence de nouvelles offres et cimenter le rapport qualité-prix existant pour les clients.



### **Réduire les distorsions concurrentielles**

Il faut séparer strictement, sur les plans organisationnel, juridique et financier, la desserte de base des autres secteurs d'activité de La Poste. Celle-ci doit présenter en toute transparence les bénéfices réalisés pour la desserte de base et respecter l'interdiction des subventions croisées, même lorsqu'elle entre sur de nouveaux marchés (services numériques, par exemple). Jusqu'à la libéralisation complète du marché, PostCom doit globalement renforcer son rôle de régulateur et le jouer plus activement.



### **Améliorer le contexte général, avec effet immédiat**

La loi sur la poste sera évaluée en 2016. Cela donne l'occasion, avant même que ne commencent les discussions sur la libéralisation complète, d'améliorer la situation pour tous les prestataires de services postaux. Il s'agit notamment de les mettre sur un pied d'égalité pour l'accès aux installations privées de boîtes aux lettres ou de colis ainsi qu'aux cases postales.



### **Assurer la base de financement de la desserte de base**

La desserte de base doit être garantie à long terme, indépendamment des mesures de libéralisation. En principe, elle ne doit être assurée que là où le marché libre ne fournit pas les prestations voulues par les milieux politiques. La desserte de base doit par ailleurs être définie de manière plus flexible pour tenir compte des progrès technologiques.

# Bibliographie

## → Électricité

- economiesuisse (2014). Staat und Wettbewerb. Mehr Raum für Privatinitiative schaffen
- Fondation RPC. Rapports trimestriels 2010–2015
- Office fédéral de l'énergie (2015). Statistique suisse de l'électricité 2014
- Office fédéral de l'environnement (2015). Umweltbilanz Strommix Schweiz 2011
- Swissgrid (2012). Rapport annuel 2011

## → Produits pétroliers et gaz

- International Energy Agency (2014). World Energy Outlook 2014
- Office fédéral de la statistique (2015). Comptes nationaux
- Office fédéral de l'énergie (2014). Statistique globale suisse de l'énergie 2013
- Office fédéral de l'énergie (2015). Statistique globale suisse de l'énergie 2014
- Office fédéral de l'environnement (2015). Inventaire des émissions de gaz à effet de serre

## → Technologies de l'information et de la communication

- OCDE (2015). Portail sur le haut débit
- Office fédéral de la communication (2015). Statistiques en matière de télécommunications

## → Route

- Office fédéral des routes (2014). Trafic et disponibilité des routes nationales. Rapport 2014
- Office fédéral des routes (2015). Fahrleistung Nationalstrassen 1990–2014
- Office fédéral de la statistique (2012). La mobilité en Suisse. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2010
- Office fédéral de la statistique (2014). Comptes nationaux
- Office fédéral de la statistique (décembre 2014). Transport de personnes: performances (prestations) 1960–2013
- Office fédéral de la statistique (juillet 2015). Transport de marchandises: prestations (performances) 1950–2014
- World economic forum (2015). The Global Competitiveness Report 2014/2015

## → Rail

- Association «Allianz pro Schiene» (2015). Pro-Kopf-Ranking: Europa-Vergleich bei Schienen-Investitionen
- Chemins de fer fédéraux (2015). Les CFF: faits et chiffres 2014
- Chemins de fer fédéraux (2015). Rapport sur l'état du réseau CFF 2014
- LITRA (2015). Les transports en chiffres 2015
- LITRA (2015). Statistique des chemins de fer 2014 – UIC
- Office fédéral de l'aménagement du territoire (2012). Compléments aux Perspectives d'évolution du trafic en Suisse jusqu'en 2030
- Office fédéral de la statistique (2015). Coûts et financement des transports 2010
- Office fédéral de la statistique (2014). Transport de personnes: performances (prestations) 1960–2013
- World economic forum (2015). The Global Competitiveness Report 2014–2015

## → Aviation

- Intraplan Consult (2015): Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt
- Swiss International Airports Association (2015). Verkehrszahlen Schweizer Landesflughäfen

## → Navigation

- Administration fédérale des douanes (2015). Commerce extérieur par mode de transport 2014
- Ports rhénans suisses (2015a). Jahresbericht 2014
- Ports rhénans suisses (2015b). Site Internet [www.port-of-switzerland.ch](http://www.port-of-switzerland.ch)
- Ports rhénans suisses (2015). Conteneurs transbordés 1980–2014

## → Poste

- Office fédéral de la communication (2015). Rapport d'évaluation 2015 sur les conséquences de l'ouverture du marché postal
- PostCom (2014). Rapport annuel 2014

La présente publication paraît en français, en allemand et en italien.

Concept et réalisation: Wirz Corporate AG, Zurich

Responsable de projet: Simon Schärer, economiesuisse

Impression: DAZ Druckerei Albisrieden Zurich

Édition: Printemps 2016

© economiesuisse 2016



# economiesuisse → Notre action.

L'économie, c'est nous tous.

Une économie florissante est le fondement de notre prospérité et d'une Suisse saine et forte. En tant qu'organisation faîtière, economiesuisse représente les intérêts d'une économie suisse axée sur la concurrence, interconnectée à l'échelle internationale et consciente de ses responsabilités.

À l'intersection entre les milieux politiques, économiques et la société, nous nous engageons en faveur d'un environnement optimal pour les entreprises suisses, des PME aux grands groupes. Nous représentons 100 000 entreprises environ et 2 millions d'emplois, dans toutes les branches et les régions de Suisse.

Nous entretenons un dialogue ouvert, constructif, focalisé sur la recherche de solutions avec des acteurs économiques importants et la population suisse. Nous poursuivons des objectifs communs avec nos partenaires, y compris lors de votations populaires. Notre engagement en faveur de l'économie se fonde sur les principes d'une économie de marché libérale et d'une croissance durable.

Écrivez-nous!

[info@economiesuisse.ch](mailto:info@economiesuisse.ch)

Suivez-nous sur Facebook!

[www.facebook.com/economiesuisse](https://www.facebook.com/economiesuisse)

Suivez-nous sur Twitter!

[www.twitter.com/economiesuisse](https://www.twitter.com/economiesuisse)

[www.economiesuisse.ch](http://www.economiesuisse.ch)

**economiesuisse**

Fédération des entreprises suisses  
1, carrefour de Rive  
Case postale 3684  
CH-1211 Genève 3

**economiesuisse**

Verband der Schweizer Unternehmen  
Hegibachstrasse 47  
Postfach  
CH-8032 Zürich

**economiesuisse**

Verband der Schweizer Unternehmen  
Spitalgasse 4  
Postfach  
CH-3000 Bern

**economiesuisse**

Federazione delle imprese svizzere  
Corso Elvezia 16  
Casella postale 5563  
CH-6901 Lugano

**economiesuisse**

Swiss Business Federation  
168, avenue de Cortenberg  
B-1000 Bruxelles