

Rapport sur les infrastructures 2019

**→ Pour des infrastructures
suisses encore plus fiables,
dynamiques et innovantes**

RESPONSABLES DE PROJET



KURT LANZ

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

kurt.lanz@economiesuisse.ch



BEAT RUFF

est responsable suppléant Infrastructures, énergie et environnement chez eco-nomiesuisse.

beat.ruff@economiesuisse.ch



LUKAS FEDERER

est collaborateur scientifique Infrastructures chez economie-suisse.

lukas.federer@economiesuisse.ch

Nous adressons nos remerciements aux membres des commissions Infrastructures et Énergie et environnement d'economiesuisse ainsi qu'aux Chambres de commerce pour leur collaboration au présent rapport sur les infrastructures. Nous remercions également tout particulièrement les membres du groupe d'accompagnement ad hoc.

COMMISSION INFRASTRUCTURES



MARCEL DOBLER

est conseiller national, membre du Comité d'economiesuisse et président d'ICTswitzerland.

COMMISSION ÉNERGIE ET ENVIRONNEMENT



REMO LÜTOLF

est président du conseil d'administration de Ruag Holding SA, membre du Comité d'economiesuisse et président de la commission Énergie et environnement d'economiesuisse.

MEMBRES DU GROUPE D'ACCOMPAGNEMENT

- Aargauische Industrie- und Handelskammer AIHK
- Aerosuisse – Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses
- Association Suisse de l'Industrie Gazière
- Association suisse de vente à distance
- asut – Association suisse des télécommunications
- auto-suisse
- Avenergy Suisse
- Avenir Suisse
- Cemsuisse – Association de l'industrie du ciment
- Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève CCIG
- Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie – CVCI
- Handelskammer beider Basel hkbb
- KEP+Mail – Association des prestataires privés de services postaux courrier, express, colis et mail
- routesuisse – Fédération routière suisse FRS
- scienceindustries – Association des Industries Chimie Pharma Life Sciences
- SIAA – Swiss International Airports Association
- Société suisse des entrepreneurs
- SPEDLOGSWISS – Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique
- SUISSEDIGITAL – Association des réseaux de communication
- Swiss Banking – Association suisse des banquiers
- Swisscom SA
- Swiss International Airlines SA
- Swissmem – Association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux
- VAP – Association des chargeurs
- Zürcher Handelskammer ZHK

→ Continuons de faire évoluer nos infrastructures !

DES INFRASTRUCTURES DE QUALITÉ SONT UN ATOUT DE LA SUISSE DANS LA CONCURRENCE ENTRE PLACES ÉCONOMIQUES. LES TEMPS ÉVOLUENT TOUTEFOIS, RAISON POUR LAQUELLE ECONOMIESUISSE S'ENGAGE EN FAVEUR D'UN DÉVELOPPEMENT CONSTANT DES INFRASTRUCTURES SUISSES

→ Chère lectrice, cher lecteur,

Pour la quatrième fois depuis 2010, nous avons le plaisir de vous présenter le Rapport d'economiesuisse sur les infrastructures. Cette publication témoigne de l'importance qu'ont les infrastructures pour la place économique suisse et notre pays d'une manière générale. Elles sont un facteur de succès que nous devons entretenir avec patience et diligence. L'environnement politique, économique et technologique évolue rapidement et les défis qui l'accompagnent s'accumulent. Les phénomènes mondiaux comme la numérisation, le réchauffement climatique et l'interdépendance croissante des économies débouchent sur une plus grande intensité d'utilisation, davantage de conflits d'utilisation et une succession plus rapide de changements et de tendances nouvelles sur les marchés. Il est donc d'autant plus important de pouvoir compter sur des conditions-cadre appropriées et fiables pour préserver la qualité d'approvisionnement et rester ouverts à de nouveaux développements.

Au cours de la législature écoulée, bon nombre d'événements auront marqué la politique des infrastructures. Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, pendant du fonds d'infrastructure ferroviaire, a été adopté par le peuple et les cantons, assurant ainsi le financement du développement des infrastructures de transport à moyen terme. Et le Parlement a pu adopter sur cette base trois importants projets d'extension et de transformation. Des progrès ont aussi eu lieu dans d'autres domaines : la stratégie énergétique 2050 a été acceptée par le peuple, les Chambres fédérales ont adopté la révision de la loi sur les télécommunications et les travaux de révision de la loi sur le CO₂ ont débuté. Toute une série de projets, d'initiatives et d'idées ont également fleuri sur le plan politique, de la tarification de la mobilité à Cargo Sous Terrain, en passant par l'ouverture du marché de l'électricité. Devant cette



HEINZ KARRER
Président
economiesuisse



MONIKA RÜHL
Présidente
de la direction

multitude de sujets, on risque parfois de perdre de vue l'essentiel. C'est ce que notre publication vise à éviter. Elle se conçoit comme un état des lieux pouvant servir de fil rouge pour une politique des infrastructures favorable à l'économie. L'analyse le montre clairement : la situation actuelle de la Suisse est certes excellente, mais pour que la qualité des infrastructures reste l'un de nos atouts majeurs face à la concurrence internationale, il va falloir, ces prochaines années, prendre les bonnes décisions. L'appel à l'action apparaît donc comme une évidence.

Les responsables politiques et économiques doivent œuvrer ensemble à la mise en place de concepts confirmés et développer de nouvelles solutions. Le présent rapport se propose de donner une première impulsion vers cet objectif. Il a vu le jour grâce à l'engagement remarquable d'un grand nombre de nos 150 membres, qui nous a permis de tenir compte de préoccupations spécifiques et pratiques, mais aussi de mettre en perspective des conflits et des défis plus généraux. Je saisis cette occasion pour adresser nos sincères remerciements à nos membres. Avec eux comme avec vous-mêmes, chère lectrice, cher lecteur, nous voulons aller de l'avant et modeler le paysage de nos futures infrastructures vers davantage de fiabilité, de dynamisme et d'innovation.

Nous vous souhaitons une agréable lecture et avons hâte de prendre part à une discussion passionnante.

→ Renforcer l'épine dorsale de la compétitivité économique

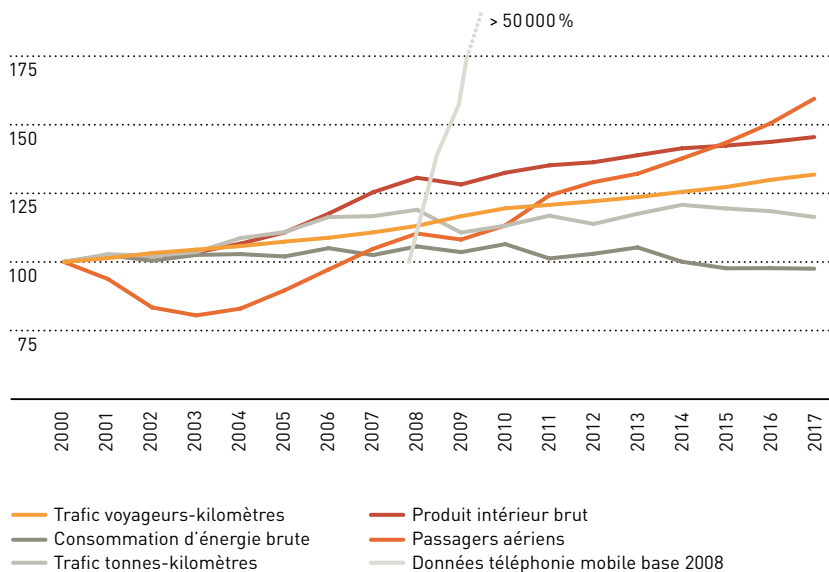
LA POLITIQUE SUISSE DES INFRASTRUCTURES A BESOIN DE NOUVELLES IMPULSIONS. ECONOMIESUISSE A DÉFINI SIX DOMAINES DANS LESQUELS DES MESURES S'IMPOSENT AU COURS DE LA LÉGISLATURE 2019-2023

Des infrastructures adaptées aux exigences du futur constituent un atout important pour la compétitivité économique de la Suisse. Les infrastructures routières, ferroviaires, de communication, électriques et bien d'autres permettent une mobilité fluide et fiable des marchandises, des personnes, de l'énergie, de l'électricité et de l'information à travers le pays et au-delà de ses frontières. Dans presque tous les domaines, elles facilitent l'activité économique et favorisent la prospérité. Nos infrastructures ont donc une fonction centrale et leur efficacité garantit l'attractivité de la Suisse en tant que place économique et lieu de vie. Remplir cette fonction devient de plus en plus compliqué – l'intensité d'utilisation de presque toutes les infrastructures s'est considérablement accrue ces dernières années et pousse certaines d'entre elles à la limite de leurs capacités, ce qui engendre des conflits et une fiabilité réduite. Les prévisions pour l'avenir indiquent que le développement se poursuivra dans le même sens. En même temps, le secteur des infrastructures est confronté à des défis majeurs tels que le changement climatique, le développement territorial, la gestion des externalités ou les nouvelles technologies.

Figure 1 :
Utilisation des infrastructures par rapport à l'augmentation du PIB

Depuis 2000

→ Les charges pesant sur les infrastructures sont d'autant plus grandes que l'intensité d'utilisation est forte.



Source: Office fédéral de la statistique (OFS) (2018, 2019, 2019a et 2019b), Office fédéral de l'énergie (OFEN) (2019), Office fédéral de la communication (OFCOM) (2019)

Pour répondre à la demande croissante et aux évolutions futures, des infrastructures supplémentaires, mais surtout toujours plus performantes, sont nécessaires. La numérisation et le progrès technologique ouvrent de nouvelles possibilités et des perspectives prometteuses. Grâce aux nouvelles technologies, la Suisse peut accroître son efficacité et réduire ses coûts dans tous les domaines, que ce soit grâce à un réseau électrique intelligent, à la téléphonie mobile 5G ou à la gestion en temps réel du trafic sur les routes nationales. Avec de bonnes conditions, les investissements peuvent être réalisés de manière plus intelligente, ce qui permet d'obtenir de meilleurs résultats plus rapidement et de manière plus cohérente. Il s'agit là d'une tâche commune de la politique, de l'administration et de l'économie à laquelle il faut s'atteler sans délai pour que la Suisse dispose dans vingt ans d'infrastructures solides pour préserver sa compétitivité. L'économie estime que les mesures suivantes s'imposent dans les années à venir :

→ **Développer des infrastructures en fonction de la demande et les adapter aux besoins futurs**

Que ce soit dans le domaine du trafic, des réseaux électriques ou de communication, les infrastructures suisses doivent être disponibles de manière fiable pour pouvoir remplir leur fonction. Les usagers doivent pouvoir compter sur une grande fiabilité. Dans le secteur public, les politiciens doivent hiérarchiser leurs décisions d'investissement et se laisser davantage guider par l'efficacité économique, la demande actuelle et des scénarios d'avenir réalistes. Nous avons besoin d'une approche d'amélioration continue proactive, qui optimise les solutions existantes et en permet de nouvelles. Là où le secteur privé investit dans des infrastructures d'intérêt public, les conditions-cadre doivent être conçues de manière prospective, afin d'assurer la sécurité juridique et la planification à long terme, ainsi que maintenir des incitations à l'investissement. En même temps, les innovations – avec les incertitudes inhérentes à celles-ci – devraient pouvoir être développées sans obstacle.

→ **Des procédures pragmatiques et efficaces**

La planification et la réalisation de projets d'infrastructure sont fondamentalement complexes et coûteuses, ce qui explique pourquoi les délais d'exécution sont longs. Un droit d'opposition étendu peut également retarder considérablement les procédures et générer des incertitudes. D'une part, cette complexité et ces lenteurs sont le résultat de conflits croissants entre les intérêts d'utilisation et de protection. D'autre part, il s'agit d'un effet secondaire du processus politique et de l'organisation fédérale de la mise en œuvre. La capacité d'agir et de réagir est aujourd'hui trop faible, car les conditions de planification sont défavorables. En même temps, la demande excède l'offre en de nombreux endroits, ce qui nécessiterait d'urgence un développement rapide des infrastructures. L'agilité et la sécurité des procédures doivent être améliorées afin que la planification et l'action proactives redeviennent possibles dans le secteur des infrastructures. La durée des procédures doit en particulier être raccourcie. Un poids accru doit à nouveau être accordé aux faits, aux données scientifiques et aux principes légitimés démocratiquement lors de l'évaluation. En fin de compte, des simplifications s'imposent dans la mise en œuvre des projets, qui doivent être réalisés conjointement avec le secteur privé.

→ **Plus d'interconnexion, résilience plus élevée**

Les progrès technologiques conduisent à une convergence de divers domaines et à des synergies croissantes entre toutes les infrastructures de réseau, par exemple entre l'approvisionnement électrique, les réseaux de communication et la mobilité. Une politique des infrastructures moderne doit anticiper, refléter et exploiter ces évolutions. La planification, la réalisation, l'exploitation, l'entretien et l'utilisation ne peuvent plus être considérés isolément. Les interfaces entre le matériel, les logiciels et les acteurs concernés doivent fonctionner sans heurts. Grâce à une interconnexion accrue, l'efficacité et l'évolution des coûts peuvent être décorrélées et les investissements dans les infrastructures peuvent générer un avantage marginal supplémentaire. Une interconnexion accrue signifie également que des redondances ciblées doivent être recherchées pour accroître la résistance de toutes les infrastructures – dans le secteur des transports, où les interfaces intermodales sont devenues nettement plus importantes par exemple. Néanmoins, la complexité doit rester dans des limites gérables, en particulier dans les situations de crise telles que les pannes de courant, les perturbations ferroviaires, etc.

→ **Résoudre les conflits d'utilisation, procéder à une véritable pesée des intérêts**

Les infrastructures doivent pouvoir être développées pour répondre aux exigences croissantes des utilisateurs. Les besoins correspondants doivent donc toujours être dûment pris en compte et mis en balance avec les intérêts environnementaux et d'aménagement du territoire. Une pesée professionnelle des intérêts tient compte d'égale manière de tous les besoins et les hiérarchise en fonction du site. Aucun intérêt et aucune mesure politique ne peut prétendre être la seule priorité. Dans le domaine des infrastructures, il convient en particulier de prendre en compte de la manière la plus équilibrée possible les externalités positives et négatives dans la prise de décision. Une évaluation complète et différenciée est nécessaire.

→ **Accroître la transparence, protéger la concurrence**

Les marchés d'infrastructures sont presque exclusivement des marchés monopolistiques ou d'anciens marchés monopolistiques. Par rapport à la mise à disposition de prestations, des entreprises proches de l'État avec une position dominante sur le marché et des entreprises privées sont impliquées d'égale manière. Le « partage du travail » entre les acteurs publics et privés du secteur des infrastructures a fait ses preuves et donné de bons résultats. Pour que la coexistence reste possible et qu'une telle constellation ne produise pas d'effets économiques négatifs (entreprises publiques actives sur des marchés concurrentiels, par exemple), une gouvernance d'entreprise efficace de la part de la Confédération, des cantons et des communes est nécessaire. La transparence et l'équité des procédures d'attribution doivent également être renforcées. La qualité globale et la valeur ajoutée des infrastructures et des services connexes s'en trouvent améliorées.

➔ **Plus d'innovation et de place pour de nouvelles idées**

Des solutions stables sont un objectif important pour l'économie suisse. Cependant, la stabilité ne signifie pas préserver l'existant, mais au contraire promouvoir le dynamisme et le développement permanent. La Suisse doit rester un site favorable à la technologie. C'est pourquoi il faut, aussi dans le domaine des infrastructures, laisser plus de place aux nouvelles idées et à l'esprit d'entreprise qui génèrent l'innovation – non seulement sur le plan technique, mais aussi en termes de processus et de modèles d'affaires. Le secteur privé peut apporter une contribution décisive à cet égard si, à l'avenir, les décideurs politiques créent des espaces ciblés d'expérimentation pour des solutions innovantes et simplifient la coopération entre les fournisseurs d'infrastructures publics et privés. L'agilité supplémentaire qui en résulte est indispensable pour permettre à la Suisse de défendre sa position de leader international.



Conclusion

La Suisse dépend de sa capacité à entretenir et à développer ses infrastructures ainsi qu'à les maintenir à la pointe de la technologie. Cela nécessite des ressources financières et l'accès à des technologies innovantes. Il ne faut pas sous-estimer l'acceptation et le soutien politique et social en la matière. Tout effet négatif de nouvelles technologies ou de la construction d'infrastructures doit impérativement être proportionnel aux bénéfices qui en résultent. Il s'agit d'éviter les évaluations unilatérales.

→ L'évolution dynamique des marchés nécessite plus de marge de manœuvre

LA POLITIQUE SUISSE DES INFRASTRUCTURES SE TROUVE PLUS QUE JAMAIS AU CŒUR DE TENSIONS ENTRE DES ÉVOLUTIONS DIFFÉRENTES. PARMI CELLES-CI, LES PLUS IMPORTANTES SONT TRANSVERSALES, C'EST-À-DIRE QUE TOUS LES SECTEURS DOIVENT LES MAÎTRISER, DU TRAFIC À LA COMMUNICATION EN PASSANT PAR L'ÉNERGIE



Tendance : Progrès technologiques rapides

La disponibilité de technologies modernes est plus que jamais une condition préalable à l'innovation. L'incessant progrès technologique engendre de nouveaux produits et services. Cela profite aussi au domaine des infrastructures, où la numérisation a depuis longtemps pénétré tous les secteurs. Dans ce domaine marqué habituellement par une forte stabilité et des cycles d'investissement longs, le dynamisme augmente sensiblement. La planification, la construction, l'exploitation, l'utilisation et l'entretien d'infrastructures « traditionnelles » peuvent être organisés bien plus efficacement. Parallèlement, c'est surtout l'économie privée qui investit toujours plus dans les infrastructures numériques, dernièrement notamment dans l'informatique en nuage. Grâce aux investissements de taille – justifiés par les bonnes conditions-cadre (stabilité, protection des données, sécurité d'approvisionnement, main-d'œuvre qualifiée) – dans des centres de traitement des données en Suisse, d'autres branches économiques profitent directement et en toute sécurité d'une infrastructure de pointe.

Défi : La Suisse doit préserver sa faculté d'adaptation

Hautes écoles et entreprises – jeunes ou établies –, toutes contribuent à faire avancer l'innovation. Il s'agit d'un mouvement du bas vers le haut, qui est favorisé par la libre concurrence et une intervention limitée de l'État. Traditionnellement, le domaine des infrastructures est très régulé et marqué par des structures plutôt rigides. C'est une contradiction qu'il convient de surmonter si l'on veut que de nouvelles technologies et de nouveaux modèles d'affaires se concrétisent. Il faut pour ce faire améliorer la faculté d'adaptation des acteurs concernés. Pour les infrastructures digitales, cela concerne la cybersécurité et la politique des données par exemple. Dans les domaines traditionnels de la politique des infrastructures, les conditions générales restent trop axées sur la préservation des structures et le protectionnisme en faveur des acteurs impliqués. Le maintien de situations acquises et le «Swiss finish» sont pourtant presque toujours coûteux, inefficaces et donc inadéquats.

**Tendance : Convergence des secteurs**

Grâce à l'évolution technologique, l'interaction entre les différents secteurs des infrastructures s'améliore sans cesse. Les synergies entre les domaines du transport, des télécommunications, de l'énergie et tous les autres sont de plus en plus nombreuses. De nouvelles interfaces apparaissent par ailleurs avec l'économie et il s'agit de les gérer intelligemment. Une réussite en la matière facilitera des approches globales précieuses pour l'économie, comme des couplages dans le domaine de l'électricité, de l'énergie et du transport ou encore les offres de mobilité multimodales pour les voyageurs. Ces solutions globales sont développées par l'économie privée et diffusées sur le marché. Elles ont le potentiel de rendre la fourniture et l'utilisation d'infrastructures moins coûteuses et plus efficaces. Le législateur doit réaliser des simplifications bien ciblées, permettant d'exploiter ce potentiel, en encourageant les interfaces de données ouvertes chez les acteurs publics par exemple.

Défi : Réduire la complexité et vulnérabilité

Plus les limites entre les secteurs des infrastructures s'effacent et les synergies augmentent, plus cela crée des interdépendances et des constellations complexes. Le rôle central des données et l'importance primordiale des infrastructures de communication et de nuages de données nécessiteront une gestion particulièrement efficace des risques. Dans un monde numérisé et interconnecté, il sera toujours plus difficile d'éviter, de détecter et de combattre des manipulations ou attaques. En plus d'améliorer l'efficacité, la convergence peut aussi augmenter la vulnérabilité. L'État doit donc, avec l'économie privée, élaborer des solutions praticables pour réduire la vulnérabilité tout en respectant les principes de la liberté économique et de la sécurité juridique. La place industrielle suisse ne doit pas subir de préjudice par rapport à des places économiques concurrentes et la Suisse doit, là où cela est judicieux, suivre les solutions internationales.



Tendance : Internationalisation

Située au cœur géographique de l'Europe, la Suisse est depuis toujours une plaque tournante pour le transport de facteurs de production. L'axe de transport qui suit le Rhin et traverse les Alpes reste à cet égard d'une importance exceptionnelle. En termes de volumes annuels, le trafic marchandises transalpin d'importation, d'exportation et de transit dépasse aujourd'hui 40 millions de tonnes¹. Cet axe est instable en cas d'accident et il manque une coordination entre les pays riverains, comme lors de l'incident qui a entraîné la fermeture du tronçon de Rastatt en 2017. Les pertes économiques de presque 2 milliards d'euros² que cela a entraîné montrent les graves conséquences que des infrastructures insuffisantes peuvent avoir pour l'économie et la prospérité.

Petite par sa taille, la Suisse entretient par ailleurs des relations économiques étroites avec ses voisins. Bâle et Genève, deux des trois plus grands centres économiques du pays, se trouvent ainsi à proximité immédiate de la frontière et ont des liens solides avec les États limitrophes. Ces liens se manifestent sous forme d'emplois, mais aussi d'investissements privés substantiels et de projets d'infrastructure communs comme l'EuroAirport, l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse.

Défi : La Suisse doit rester ouverte et sûre d'elle

L'interdépendance mondiale augmente dans tous les domaines. Dans les technologies de l'information et de la communication, par exemple, les plus grands acteurs au monde sont aujourd'hui des fournisseurs de plateformes et les marchés américains et chinois. L'économie suisse ne pourrait plus se passer des infrastructures que représentent ces plateformes, qui mettent par exemple à disposition des réseaux informatiques. Pour évoluer vers une économie à création de valeur encore plus forte, nous devons nous appuyer sur une infrastructure numérique moderne. Dans cette optique, la Suisse doit rester ouverte et axée sur le dialogue, mais aussi sûre d'elle dans les négociations. Un solide ancrage international, l'interopérabilité, la flexibilité et la fiabilité sont alors déterminants pour la qualité de notre place économique.

Pour l'aviation et les transports terrestres, les accords bilatéraux doivent être remis sur le métier s'il y a lieu et la Suisse doit s'engager en faveur d'une plus grande coordination paneuropéenne des transports. Les tendances protectionnistes par contre, comme l'appel à contrôler les investissements pour certaines branches et infrastructures critiques, ne sont d'aucun secours pour la place économique.

→ ¹ Office fédéral des transports (OFT) (2017)

→ ² Hanseatic Transport Consultancy (2017)



Tendance : Acceptation faiblissante des externalités

Fondamentalement, les investissements dans les infrastructures ont un effet positif sur l'économie. D'un côté, la construction, l'exploitation et l'entretien créent des impulsions économiques directes et la demande augmente. De l'autre, la productivité de l'ensemble de l'économie progresse à long terme car d'importants facteurs de production (informations, biens, personnes, énergie et électricité) peuvent mieux circuler. Cette amélioration de la productivité se traduit par plus d'emplois et de meilleurs salaires. Bien que les infrastructures contribuent à la prospérité de la Suisse, l'acceptation sociale de leur développement et en particulier du recours à de nouvelles technologies va en diminuant. Il faut prendre au sérieux les externalités comme les émissions sonores et polluantes ou le rayonnement non ionisant, et ne pas les traiter avec désinvolture. Les intérêts supérieurs comme la protection de la santé et du paysage sont suffisamment protégés dans le droit fédéral et sur le plan des procédures. À l'inverse, il n'est pas assez tenu compte des intérêts économiques (emplois, création de valeur).

Défi : Évaluation des intérêts individuels et collectifs

Si la Suisse veut continuer de profiter des effets favorables à la prospérité du développement des infrastructures et pouvoir combler les exigences élevées des utilisateurs, il faut veiller à prendre en compte les besoins économiques et les données scientifiques. Le nombre croissant de conflits d'utilisation ne doit pas marginaliser les intérêts légitimes de la collectivité. Il convient au contraire d'évaluer soigneusement les effets collectifs et individuels de projets. Il faut notamment reconnaître le fait qu'une infrastructure numérique moderne est nécessaire pour le développement d'activités économiques accroissant la création de valeur.

Très souvent, les projets d'infrastructure se heurtent eux aussi à l'attitude « d'accord, mais pas dans mon jardin ». L'utilité des nouvelles technologies et constructions est appréciée, mais l'on ne veut pas des effets secondaires (négatifs) dans son environnement immédiat. En d'autres termes, d'accord pour les avantages, mais les coûts pour quelqu'un d'autre. Un exemple actuel et récurrent à cet égard est le souci de protection excessif dans l'aménagement du territoire, avec l'ambition de conserver le statu quo (sous forme de zones IFP, de protection des terres agricoles ou du projet de révision de la Conception « Paysage suisse »).



Tendance : Plus d'État, moins de concurrence

Les marchés d'infrastructure sont pour ainsi dire toujours d'actuels ou anciens monopoles d'État. Si, historiquement, cette solution se justifiait pour la fourniture de biens d'intérêt public par l'État, les structures concernées ont depuis longtemps été relativement statiques, coûteuses et pas spécialement portées sur l'innovation. Avec les exigences croissantes des consommateurs et la numérisation en cours, elles sont de moins en moins capables de fournir les prestations efficacement. C'est pourquoi les marchés des télécommunications et du fret ferroviaire ont été entièrement libéralisés et ceux des services postaux et de l'électricité partiellement. L'État a abandonné son rôle de fournisseur au bénéfice d'un rôle de garant, avec des effets clairement positifs. Grâce à l'ouverture du marché des télécommunications et à la concurrence entre les opérateurs, la Suisse dispose d'excellents réseaux de communication, financés par le secteur privé.

Défi : Renforcer le rôle de l'économie privée

La volonté de libéralisation s'est affaiblie ces dernières années. Il subsiste un monopole étatique résiduel dans le marché postal et l'ouverture complète du marché de l'électricité se fait attendre depuis des années. En plus, les secteurs libéralisés n'ont pas été systématiquement privatisés. La plupart des entreprises en mains publiques restent très dominantes sur le marché et sont en même temps exposées à des exigences politiques élevées. Les milieux politiques veulent un rendement usuel du marché, alors que le service public est conçu de façon largement non rentable. Les entreprises publiques cherchent alors d'autres sources de revenus sur des marchés concurrentiels, où elles se mesurent au secteur privé, mais à des conditions inégales. D'où l'importance de protéger la concurrence loyale, de viser l'autofinancement du service public, de faire toute la transparence sur les éventuelles subventions – et de les réduire. L'objectif doit être de poursuivre la privatisation là où une intervention de l'État sur les entreprises et la concurrence ne s'impose pas.



Tendance : Possibilités d'une meilleure desserte de base à un prix inférieur

Les progrès technologiques et les solutions innovantes permettent une desserte plus performante avec des infrastructures plus économiques. Cela produit un effet positif surtout pour les services de base. L'actuelle desserte des régions périphériques, comparativement coûteuse et dominée par les subventions, pourra être rentable en recourant aux nouvelles technologies. Pour les réseaux de communication relevant de la desserte de base, par exemple, la technologie 5G offre une alternative judicieuse en termes économiques et sans désavantages tangibles par rapport au réseau fixe. Les milieux politiques continuent pourtant d'insister sur des exigences spécifiques pour une desserte par câble, voire une extension subventionnée du réseau fixe. Il en va de même dans le domaine postal, où certains critères en matière d'accessibilité presque anachroniques ne sont, aujourd'hui déjà, plus adaptés aux possibilités technologiques et aux habitudes des usagers.

Défi : Promouvoir la compréhension d'un service public moderne

Les avancées technologiques offrent la chance de repenser le service public en Suisse. La politique devrait fixer les principes de la desserte souhaitée, d'une manière technologiquement neutre, et déterminer les fournisseurs adéquats au moyen d'appels d'offres. Cela permettrait de bénéficier d'impulsions du secteur privé pour aider à améliorer le rapport qualité/prix et à réduire le besoin de subventions. Cela exige cependant une meilleure compréhension de nouvelles formes d'offres et une meilleure acceptation par la population.

Route



→ Classement de l'infrastructure routière suisse dans le Rapport mondial sur la compétitivité 2019 du Forum économique mondial



1000

Montant en francs par habitant investi dans le réseau routier en 2018

73 015

Longueur en kilomètres du réseau routier suisse : 72 % de routes communales, 25 % de routes cantonales et 3 % de routes nationales

20 %

Part du réseau routier qui sera régulièrement surchargée d'ici à 2040 en l'absence d'aménagements des infrastructures

98 %

Part du réseau de routes nationales achevée à fin 2018 selon l'arrêté sur le réseau de routes nationales de 1960

86 %

Part des coûts du transport privé motorisé financés par les usagers

Thèmes d'actualité de la législature



2019–2023

- Révision du droit de la circulation routière
- Projet de prestations de mobilité multimodale
- Prochaine étape du développement des routes nationales
- Programme en faveur du trafic d'agglomération
- Financement à long terme de l'infrastructure routière

→ La mobilité routière doit redevenir fiable

LA ROUTE EST L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT LA PLUS IMPORTANTE DE SUISSE POUR LES MARCHANDISES ET LES PERSONNES ET DISPOSE D'UN IMPORTANT POTENTIEL D'AVENIR. TOUTEFOIS, AVEC L'AUGMENTATION DES GOULETS D'ÉTRANGLEMENT, ELLE N'EST PLUS EN MESURE D'ASSURER UN TRANSPORT FIABLE. IL EST DONC NÉCESSAIRE D'ACCROÎTRE RAPIDEMENT LES CAPACITÉS ET D'ADOPTER DE NOUVELLES APPROCHES POUR UNE UTILISATION PLUS EFFICACE DE CELLES-CI

La tendance en matière d'évolution du trafic se maintient à moyen terme et place les infrastructures face à des défis de taille.

Situation actuelle : Essor rapide de la mobilité

La croissance restera la tendance dominante du trafic routier à moyen et long termes. Par rapport à 2010, la Confédération s'attend à ce que la route absorbe la plus forte part de l'augmentation du trafic d'ici à 2040. Elle prévoit une augmentation du trafic motorisé individuel de 18 % environ, à 15 milliards de personnes-kilomètres, tandis que le transport routier de marchandises devrait augmenter de 33 %, à 5,5 milliards de tonnes-kilomètres. Les transports publics (rail et route) devraient au total enregistrer une croissance de 51 % pour atteindre 11 milliards de personnes-kilomètres. Si l'on se réfère à la part actuelle de la prestation de transport, il est probable qu'un quart environ de cette hausse soit imputable au transport routier³.

Les goulets d'étranglement affectent désormais le réseau secondaire

La croissance du trafic implique une utilisation intensive des infrastructures qui dépasse de plus en plus fréquemment les capacités disponibles.

En 2018, on a ainsi enregistré 25366 heures de bouchons sur le réseau des routes nationales. L'année précédente, le coût économique des embouteillages s'était élevé à 925 millions de francs⁴.

Les routes nationales supportent l'essentiel de la charge du trafic. Bien qu'elles représentent 3 % environ du réseau en kilomètres, elles assurent 43 % du transport de personnes et 67 % du trafic poids lourds. Elles jouent ainsi une importante fonction de « drainage », en captant le trafic des routes communales et cantonales et en le restituant à destination. Ce phénomène est particulièrement important aux points névralgiques du réseau global, notamment sur l'axe est-ouest et autour des agglomérations.

→ ³ Office fédéral du développement territorial (ARE) (2016)

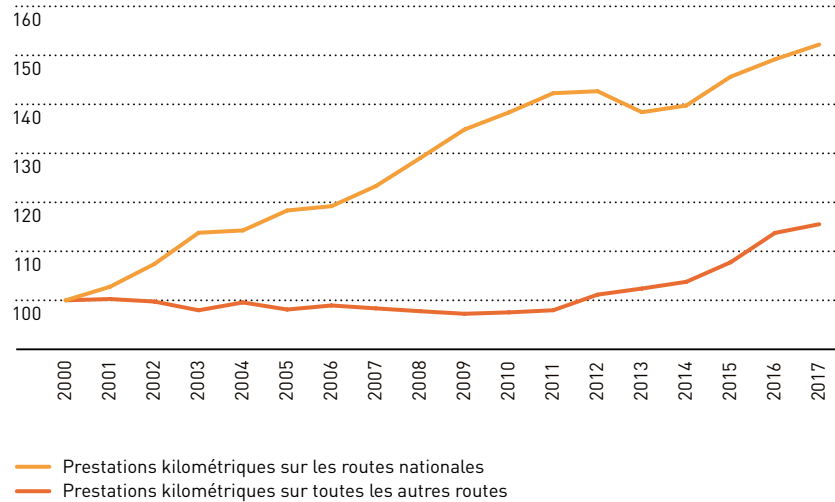
→ ⁴ Office fédéral des routes (OFROU) (2019)

Avec l'augmentation du nombre d'heures d'embouteillage, les routes nationales ne peuvent plus remplir suffisamment leur rôle. Cela provoque un report inopportun du trafic sur le réseau secondaire, comme on l'observe depuis quelques années déjà⁵. Cette évolution semble démontrer que l'extension d'infrastructures n'est pas un moteur de la demande de transport. Au contraire, leur extension et leur développement garantissent un fonctionnement sans accrocs de l'ensemble du réseau et de ses différentes composantes.

Figure 2:
Prestations kilométriques sur le réseau de routes suisses

2000 = 100 %, en millions de véhicules-kilomètres

→ L'augmentation des goulets d'étranglement sur les routes nationales entraîne une hausse du trafic sur les réseaux cantonaux et communaux.



Source: Office fédéral des routes (ASTRA) (2019)

Érosion de la base de financement

Avec le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), la Confédération a fort justement créé un instrument de financement à long terme des infrastructures. Toutefois, la stabilité de ce financement pourrait être compromise dès 2030: selon les dernières prévisions, le solde du fonds sera alors proche de zéro et des moyens supplémentaires seront nécessaires pour couvrir les coûts prévus⁶. Dans le même temps, les sources de financement les plus importantes à ce jour (surtaxe sur les huiles minérales, taxe sur les carburants) rapporteront de moins en moins en raison de la tendance à la décarbonisation de la mobilité. Le renchérissement de ces taxes provoque des phénomènes d'évitement comme le tourisme à la pompe ou le développement d'autres technologies de propulsion.

→ ⁵ Office fédéral du développement territorial (ARE) (2016)
→ ⁶ routesuisse

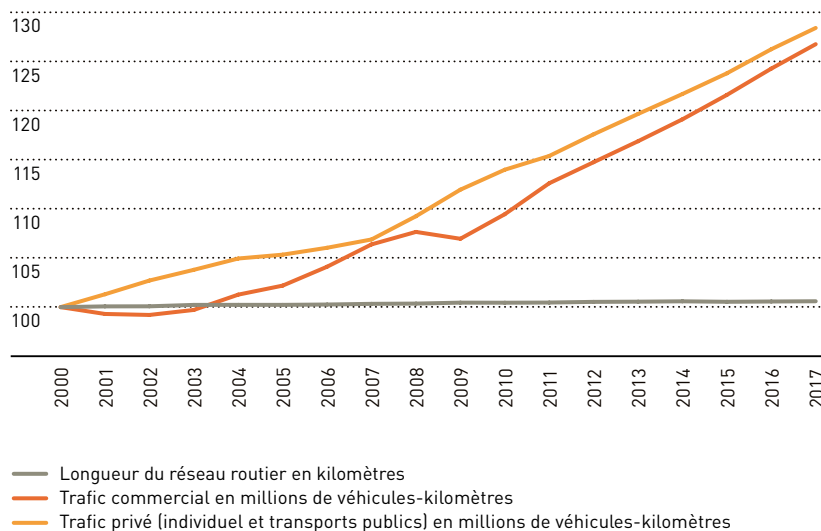
Il faut accroître l'efficacité des instruments existants pour entretenir et développer les infrastructures.

Défi : Extension des capacités en fonction de la demande

Grâce au programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES) et au programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération dispose d'instruments solides pour assurer le développement des infrastructures routières et favoriser un développement fondé sur la demande. La pratique se révèle plus délicate, car la réalisation des projets est complexe et prend beaucoup de temps. Cela entrave une mise en œuvre ciblée du PRODES. À ce jour, les principaux bénéficiaires du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération n'ont pas été les projets affichant le meilleur rapport coût/efficacité économique, mais ceux dont la maturité est suffisante et qui jouissent d'un puissant lobbying politique. Et pourtant, les projets de rocade et de contournement des grandes agglomérations (Bâle, Genève) contribueraient à améliorer le fonctionnement de l'ensemble du réseau.

Figure 3 :
Longueur du réseau routier et utilisation
2000 = 100 %

→ La demande évolue indépendamment des infrastructures à disposition.



Source : Office fédéral de la statistique (OFS) (2018a, 2019a et 2019b)

Le cofinancement des programmes d'agglomération se heurte à deux défis majeurs. Premièrement, des incitations inopportunes dans le processus de planification provoquent partiellement l'allocation de ressources financières du fonds à d'autres modes de transport en raison d'exigences liées à l'aménagement du territoire. La route tend à être désavantagée, bien qu'elle devrait bénéficier des ressources du fonds FORTA qui lui sont légalement attribuées. Cela ne correspond pas non plus à une planification axée sur la demande et constitue un mauvais signal pour l'approvisionnement des zones économiques importantes. Deuxièmement, la lenteur de la mise en œuvre des programmes d'agglomération devient problématique étant donné que les subventions fédérales correspondantes restent bloquées plus longtemps que prévu.

Des formes de mobilité intelligentes et interconnectées permettent une meilleure utilisation des capacités.

Une utilisation plus efficace des infrastructures grâce à la technologie et à de nouveaux modèles d'affaires

Bien que la route absorbe, et de loin, le volume de trafic le plus important, son efficacité demeure limitée. En 2015, le taux d'occupation moyen d'un véhicule n'était que de 1,6 personne et les surcharges de trafic représentaient 86 % environ des heures d'embouteillage. Sur des tronçons critiques comme l'A1 ou l'A2, la congestion n'est plus limitée aux deux périodes de pointe quotidiennes, mais se produit tout au long de la journée.

La numérisation offre de nombreuses possibilités d'améliorer l'efficacité du trafic routier. Cela va de l'optimisation de la construction, de l'exploitation, de l'entretien et de la gestion du trafic à des services plus tournés vers le client et à l'utilisation de véhicules autonomes. Bien que l'impact exact du progrès technique sur la demande de transport ne puisse encore être évalué avec certitude, on peut supposer que les nouvelles possibilités offertes par la technologie favoriseront un transport routier plus fiable, plus sûr et plus respectueux de l'environnement. La condition préalable à l'exploitation de ce potentiel est une ouverture correspondante du législateur. La population éprouve une affinité grandissante pour des solutions de mobilité plus pratiques et plus efficaces, à l'image du concept de « mobilité en tant que service » ou du partage de trottinettes et de vélos électriques dans les zones urbaines. De tels modèles d'affaires peuvent également favoriser une utilisation plus efficace des infrastructures. Les obstacles qui empêchent les nouveaux modèles commerciaux engendrant des gains d'efficacité de s'imposer sur le marché doivent, dans la mesure du possible, être aplanis. Le système devrait permettre l'exploitation rapide et maximale du potentiel d'efficacité d'une nouvelle technologie.

Le financement des infrastructures doit aussi être assuré dans un monde de la mobilité décarboné.

Un modèle de financement pour l'avenir

Le financement des infrastructures pourrait à nouveau constituer une pomme de discorde à moyen et à long termes lorsque les ressources du FORTA diminueront et qu'une hiérarchisation plus rigoureuse des investissements s'imposera dans le cadre du processus politique. Si du côté des dépenses, ces difficultés peuvent être atténuées par des réformes de la planification et de la mise en œuvre des infrastructures, le problème est en revanche exogène sur le plan des recettes. Aujourd'hui, la majeure partie du financement des infrastructures prend la forme de taxes sur les carburants. Or, en raison de l'évolution du marché, la mobilité sur la route tend à devenir un service à faibles émissions. Il faut donc trouver un modèle de financement durable à moyen terme, adapté aux nouvelles réalités et qui garantisse à long terme le développement, l'exploitation et l'entretien des infrastructures au moyen de fonds affectés. Ce modèle doit être conçu dans une logique multimodale, qui inclut également les transports publics.

→ Attentes de l'économie en vue de la législature 2019–2023

L'ÉCONOMIE SUISSE EST TRIBUTAIRE D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT FIABLE. LE RÉSEAU ROUTIER ACTUEL PEINE À GARANTIR CETTE FIABILITÉ. LE RÉTABLISSEMENT DE LA COMPÉTITIVITÉ PASSE PAR LE DÉPLOIEMENT D'UNE STRATÉGIE PROSPECTIVE ET PAR DES INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES À PLUSIEURS NIVEAUX



Améliorer l'organisation du développement des infrastructures

Les exigences en matière d'expansion des infrastructures sont aujourd'hui déjà élevées et continueront d'augmenter à l'avenir. Les projets doivent donc être planifiés et mis en œuvre plus rapidement. À cette fin, il y a lieu d'exploiter les possibilités techniques, et en particulier la modélisation des données du bâtiment (BIM) qui permet une mise en réseau plus efficace des diverses phases et des participants au projet. Une meilleure circulation de l'information peut contribuer à réduire les erreurs, les redondances et les coûts tout au long du cycle de vie d'une construction. L'Office fédéral des routes vient de lancer ses premiers projets pilotes⁷. Les considérations relatives au cycle de vie et l'attention portée à la durabilité doivent être prioritaires. Du point de vue organisationnel, de nouvelles formes de coopération doivent être instaurées pour accroître la flexibilité et permettre l'utilisation optimale de nouvelles approches méthodologiques telles que la modélisation des données du bâtiment. L'efficacité de l'exploitation et de l'entretien doit également être accrue. Dans ce contexte, les unités territoriales de l'Office fédéral des routes disposent d'un potentiel d'optimisation, comme l'a par exemple relevé le Contrôle fédéral des finances (CDF) en 2017⁸.

→ ⁷ Emch+Berger AG (2019)

→ ⁸ Contrôle fédéral des finances (CDF) (2018)



Créer des conditions-cadre favorables à l'utilisation des nouvelles technologies et à l'ouverture de nouveaux marchés

Les interventions réglementaires visant à promouvoir des technologies spécifiques ne sont généralement pas pertinentes. Au contraire, des conditions-cadre ouvertes sont nécessaires pour que l'innovation puisse émerger. Compte tenu de l'avènement de l'automatisation et d'offres de mobilité multimodales, le marché de la mobilité a notamment besoin d'une politique de données intelligente et d'interfaces virtuelles et physiques entre les divers modes de transport. Dans cette optique, des précautions doivent être prises pour assurer des interfaces de données ouvertes – au sens d'un libre accès aux données publiques – entre les unités administratives concernées et les entreprises de transport proches de l'État. Une telle approche améliorera l'interopérabilité entre les modes de transport et facilitera l'entrée de nouvelles entreprises sur le marché. En outre, l'accroissement de la dynamique concurrentielle favorisera le développement d'offres de services multimodaux attrayantes (déplacements sans ruptures).



Modèle de financement : clarifier les questions en suspens

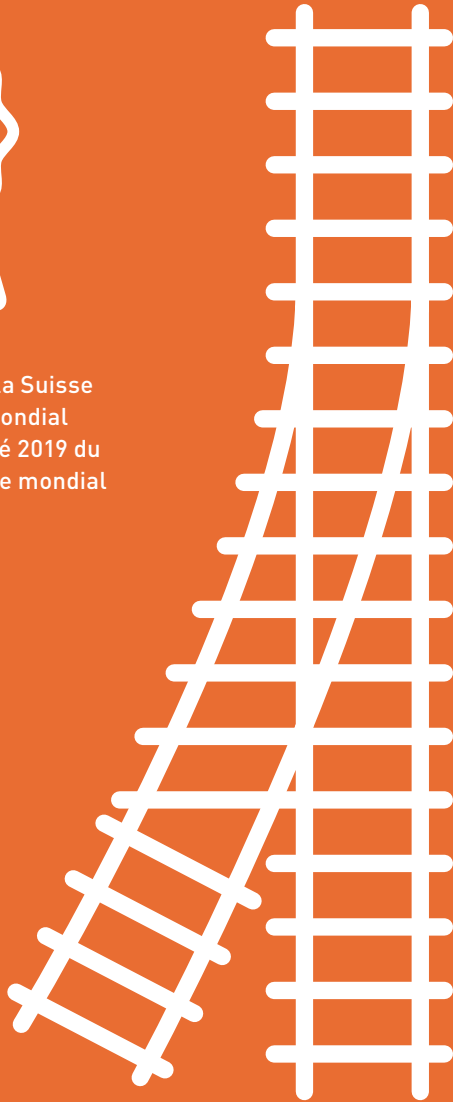
Afin d'assurer le financement des infrastructures à long terme, les décideurs politiques doivent étudier de nouvelles approches, adaptées à l'évolution des offres sur le marché et des technologies de propulsion. Si l'on observe la situation, l'évolution vers une tarification de la mobilité intermodale apparaît inéluctable à long terme. Si la Confédération examine sérieusement cette option, une tarification de la mobilité dans le secteur routier doit remplacer la taxe sur les carburants, la surtaxe sur les huiles minérales et les taxes sur les véhicules à moteur et assurer le financement du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Dans le secteur des transports publics, elle doit donc remplacer les modèles tarifaires actuels et augmenter massivement le financement par les usagers. La priorité ne devrait pas être accordée à l'orientation modale du trafic, ni d'ailleurs à une imposition supplémentaire des différents modes de transport (principe de neutralité en matière de quote-part fiscale).

Dans l'ensemble, de nombreuses questions restent encore en suspens dans ce domaine ; elles devront être clarifiées à un stade précoce afin de garantir une sécurité suffisante sur le plan juridique et de la planification.

Rail



→ Classement de la Suisse dans le Rapport mondial sur la compétitivité 2019 du Forum économique mondial



27 %

Part des marchandises acheminées par le rail à l'intérieur du pays

70,5 %

Part des marchandises en transit qui traversent la Suisse par le rail

17

Coûts, en milliards, des transports publics en Suisse (2016). Seule la moitié de ce montant est couverte par les usagers.

27,9 %

Taux d'occupation moyen des trains CFF (2018)

Thèmes d'actualité de la législature



2019–2023

- Poursuite du développement du concept de fret ferroviaire
- Réforme du transport régional de voyageurs
- Projet de prestations de mobilité multimodale
- Loi sur le transport souterrain de marchandises
- Mise en œuvre des paquets ferroviaires de l'UE

→ Surmonter le blocage de la réforme du rail

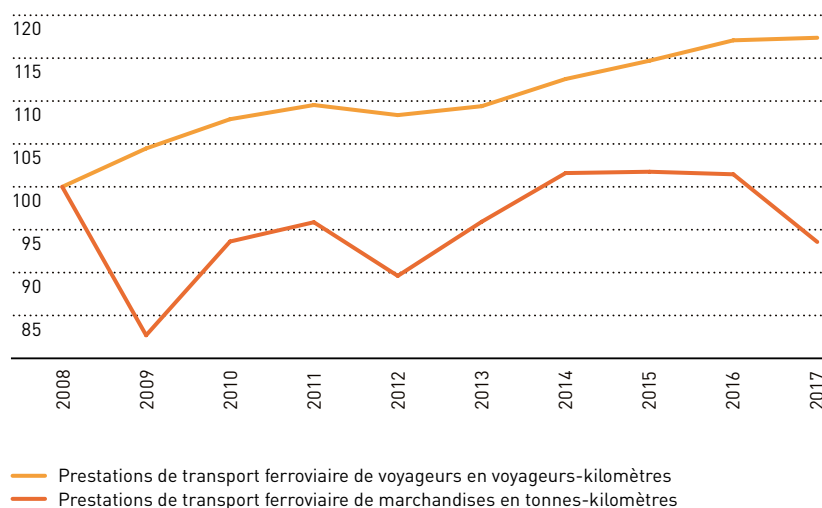
LE SYSTÈME FERROVIAIRE SUISSE EST TROP STATIQUE. BIEN QUE LA QUALITÉ SOIT ENCORE ÉLEVÉE EN COMPARAISON INTERNATIONALE, LA COMPÉTITIVITÉ AVEC LES AUTRES MODES DE TRANSPORT STAGNE ET LE GRAND PUBLIC PAIE UN PRIX RELATIVEMENT ÉLEVÉ POUR LE SERVICE OFFERT. EU ÉGARD À L'IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DU RAIL, IL Y A LIEU DE LEVER LE BLOCAGE PERSISTANT DES RÉFORMES

Situation actuelle : Évolution divergente de la demande de transport de marchandises et de voyageurs

Aujourd'hui, le rail absorbe 16 % environ du trafic voyageurs. Ce chiffre est de 37 % pour le fret, les deux tiers incombant au trafic de transit. D'importants écarts de tendance ont été relevés au cours de ces dernières années. Le transport de voyageurs a connu une orientation haussière, en croissant davantage que l'ensemble des transports, alors que le transport de marchandises a stagné malgré d'incessants efforts politiques visant à favoriser un transfert modal. La Confédération estime que le transport ferroviaire de voyageurs augmentera de 42 % entre 2015 et 2040 et que le volume du trafic marchandises progressera de 45 %².

Figure 4 :
Évolution des prestations de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises
2008 = 100 %

→ Les prestations de transport ont connu une évolution contrastée ces dix dernières années.



Source : Office fédéral de la statistique (OFS) (2019 et 2019a)

→ ² Office fédéral du développement territorial (ARE) (2016)

Les coûts et les prix du transport ferroviaire évoluent de manière insuffisamment positive.

Investissements publics élevés, faible augmentation de l'efficacité

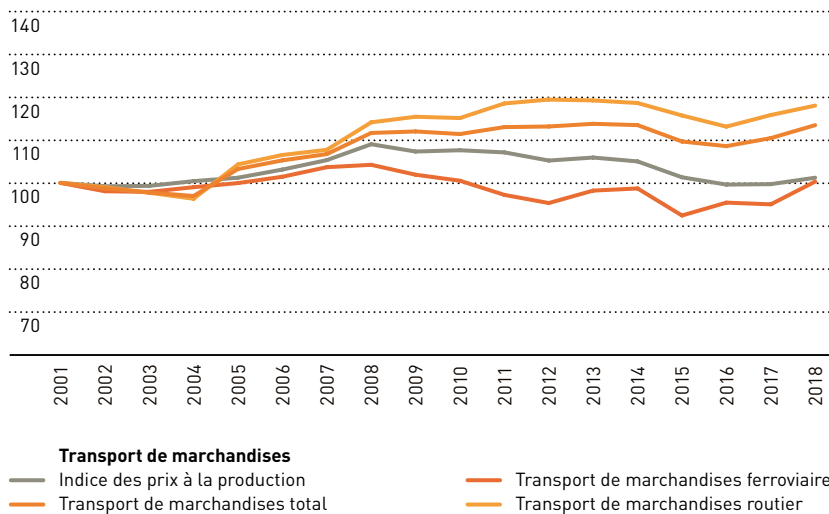
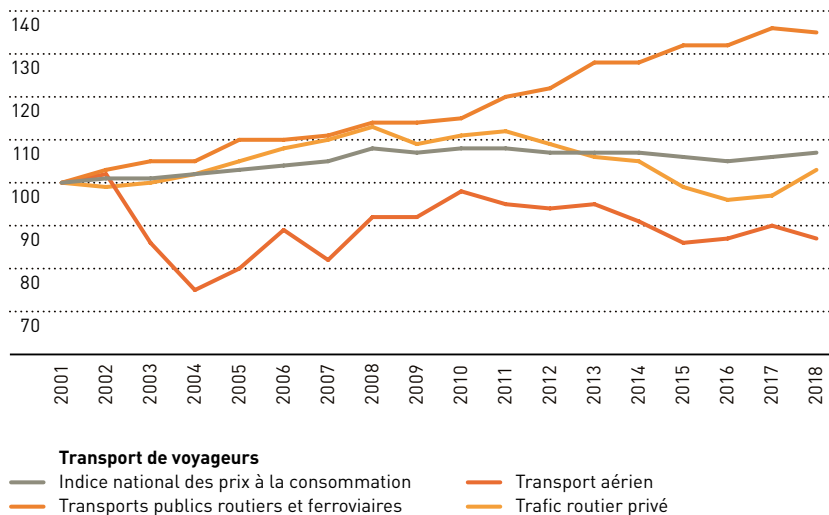
En raison de l'augmentation de la demande, la Suisse investit actuellement des sommes considérables dans le système ferroviaire et poursuivra dans cette voie à l'avenir. L'offre, l'exploitation et la maintenance coûtent 8 milliards de francs par an environ aux contribuables. D'ici à 2035, la Confédération prévoit d'investir 13 milliards de francs supplémentaires dans les infrastructures.

Malgré cet effort considérable, les coûts unitaires du rail ne diminuent ni pour le transport des voyageurs ni pour celui des marchandises, ce qui n'oriente pas le niveau des prix dans la bonne direction. Les investissements réalisés se limitent à « plus de la même chose » et n'apportent donc aucun gain d'efficacité. Dans le transport de personnes, l'écart de prix entre la route et le rail ne cesse de se creuser. Et si le transport ferroviaire de marchandises affiche une évolution positive des prix, cela concerne uniquement le transit – qui représente plus de 75 % des tonnes-kilomètres – et non le trafic intérieur. Au final, cela se traduit par une stagnation du niveau des prix. Pour sa part, le trafic routier de marchandises a considérablement renchéri depuis le début du millénaire.

Figure 5:
En haut : Évolution des prix pour le transport de voyageurs par rapport à l'indice suisse des prix à la consommation
 2001 = 100 %

En bas : Évolution des prix pour le transport de marchandises par rapport à l'indice des prix à la production
 2001 = 100 %

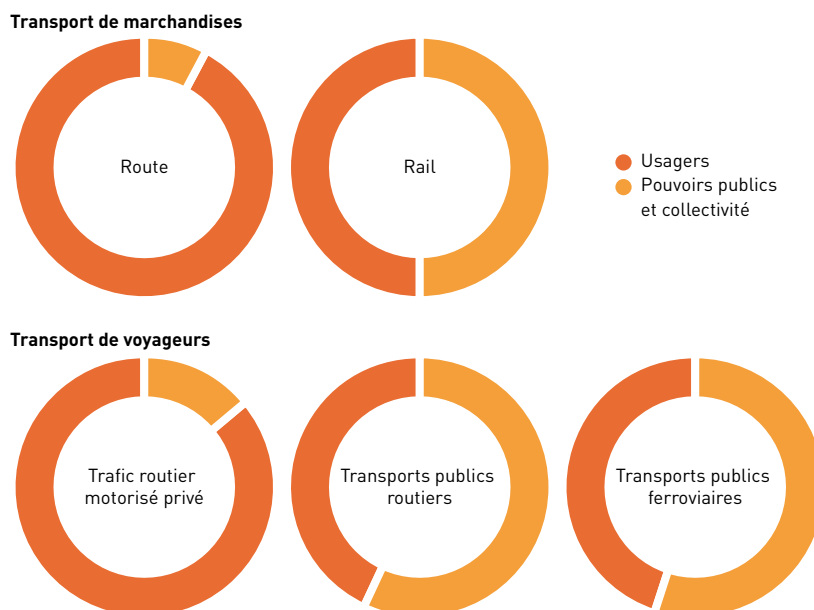
→ Le prix du rail a connu une évolution contrastée ces vingt dernières années. Les prix sont comparativement élevés pour le transport de voyageurs et bas pour le transport de marchandises, surtout pour le transit.



Source: Office fédéral de la statistique (OFS) (2018b et 2018c)

Figure 6 :
Répartition des coûts du transport
En 2015

→ Le rail affiche toujours un degré d'autofinancement comparativement faible.



Source : Office fédéral de la statistique (OFS) (2019c)

Le rail bénéficierait d'une concurrence intramodale et intermodale contrôlée.

Beaucoup de protectionnisme et peu de concurrence

L'intensité de la concurrence intramodale reste faible dans le secteur ferroviaire. L'ouverture du marché des transports de marchandises par le rail décidée dans le cadre de la réforme des chemins de fer 1 n'a jamais été mise en œuvre de manière cohérente et le marché est toujours dominé par CFF Cargo. S'agissant du transport de voyageurs, l'arrivée de BLS dans le trafic longue distance a constitué un pas timide vers l'ouverture du marché, lequel n'a toutefois pas bénéficié d'un soutien politique adéquat ni d'une procédure d'adjudication suffisamment transparente. Dans la concurrence intermodale, les opérateurs ferroviaires développent des réflexes protectionnistes à l'égard de nouveaux acteurs du marché tels que les opérateurs de bus longue distance ou les fournisseurs de services de mobilité multimodale. Les chemins de fer suisses se développent ainsi dans le sens inverse de ceux du reste de l'Europe. Avec le quatrième paquet ferroviaire, l'UE a clairement ouvert la voie à une concurrence accrue en s'efforçant par exemple de libéraliser complètement le transport de voyageurs. La Suisse n'échappera pas à cette évolution, surtout si l'objectif est de garantir des liaisons internationales efficaces.

Défi : Complexité et lourdeur de l'offre

La conception de l'offre de services ferroviaires est fortement politisée. Le développement de l'infrastructure et de l'offre ferroviaire s'appuie souvent sur des critères de politique régionale plutôt que sur les besoins effectifs de la demande. L'introduction du programme PRODES a contribué à une discussion plus rationnelle et objective, du moins en ce qui concerne le développement des infrastructures. Au niveau de la planification de l'offre, on s'efforce également d'optimiser et d'accroître l'efficacité des prestations dans le cadre de la réforme du transport régional de voyageurs (« réforme TRV »). En raison du nombre élevé d'acteurs impliqués et de la complexité des processus, il est toutefois très difficile d'assurer un développement cohérent du chemin de fer en harmonie avec la demande.

L'automatisation et l'interconnexion réduisent l'effort de coordination au sein du système ferroviaire.

La technologie rationalise les tâches systémiques

De nombreuses interfaces importantes dans l'exploitation ferroviaire actuelle fonctionnent essentiellement de manière analogique. Cela vaut aussi bien au niveau national qu'international et complique la circulation de l'information entre les gestionnaires d'infrastructures, les compagnies ferroviaires et les clients. C'est pourquoi le secteur de la logistique réclame par exemple depuis longtemps une gestion intégrée des chantiers de construction qui renforce la transparence et implique tous les acteurs concernés du transport ferroviaire de marchandises.

La numérisation constitue un levier important de la simplification : grâce à l'automatisation et à la mise en réseau, le progrès technique réduit le besoin de structures complexes et améliore le flux d'informations. Dans un monde numérisé, une telle démarche réduit l'effort de coordination, car la synchronisation mutuelle s'améliore par le truchement des moyens technologiques. En conséquence, le fonctionnement du marché dépend moins des systèmes centraux et des gestionnaires de système.

Les conditions pour accroître les performances restent défavorables par rapport au transport de voyageurs.

Discrimination durable du transport de marchandises

L'amélioration des conditions-cadre du transport ferroviaire de marchandises est restée bien en deçà des attentes au cours de la dernière législature. Le projet d'organisation de l'infrastructure ferroviaire n'a pas fondamentalement remis en question la discrimination du trafic marchandises par rapport à celui des voyageurs. Cela aurait par exemple nécessité la séparation organisationnelle des activités voyageurs et marchandises en mains de la Confédération ou l'introduction d'un système de tarification transparent fondé sur le principe de causalité. Ce n'est qu'à l'achèvement de l'étape d'aménagement 2035 que les besoins déjà criants en sillons marchandises pourront être plus ou moins couverts. Le fret ferroviaire va donc au-devant de temps difficiles en raison de la pénurie de capacités. Dans le même temps, les pressions politiques en faveur d'un renforcement du transfert modal s'accroissent, même si la route est encore largement en avance en ce qui concerne l'orientation client et qu'elle rattrape le rail sur le plan de l'intensité des émissions et de la compatibilité environnementale.

→ Attentes de l'économie en vue de la législature 2019–2023

LE RAIL EST UN MAILLON INDISPENSABLE DU SYSTÈME DE TRANSPORT. LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DOIT ÊTRE OPTIMISÉ ET LE SYSTÈME MIEUX ORGANISÉ, POUR POUVOIR ACCROÎTRE LA PERFORMANCE



Privilégier les prestations plutôt que les offres

Le rail doit mieux prendre en compte les exigences réelles de la demande et s'affranchir davantage des contraintes politiques et des dépendances technologiques lors de l'élaboration des offres. Les usagers doivent pouvoir compter sur une grande fiabilité et ponctualité. Dans le secteur du fret, l'objectif à moyen terme doit être l'autonomisation complète, voire la privatisation à moyen terme de CFF Cargo afin d'améliorer la compétence en matière de prix et la productivité de cette société. Le transport de marchandises gagnera ainsi en importance au sein du système ferroviaire, ce qui permettra par exemple de répondre plus facilement au besoin de chaînes logistiques combinées et flexibles. Dans le transport de voyageurs, la conception de l'offre doit être systématiquement axée sur les besoins de la clientèle plutôt que sur les formes d'offres traditionnelles. Là aussi, l'argument décisif est celui de la multimodalité : les chemins de fer doivent pouvoir s'intégrer dans des chaînes de mobilité flexibles et combinables entre elles. L'amélioration de l'autofinancement du trafic ferroviaire est une condition impérative pour y parvenir.



Promouvoir une concurrence régulée dans le transport des voyageurs

La tendance du système ferroviaire à s'isoler du monde extérieur et la rigidité de son organisation sont source d'inefficacité économique et engendrent une détérioration du rapport qualité/prix. Le système ferroviaire suisse doit d'une part pouvoir faire partie intégrante d'un système pan-européen et devrait par conséquent s'orienter davantage vers le modèle de marché plus ouvert de l'UE. D'autre part, les clients bénéficient de services plus proches des réalités du marché grâce à des mesures de libéralisation telles que la division de la concession pour le trafic grandes lignes. Le progrès technique offre, au niveau de l'ensemble du système, d'excellentes possibilités de développement d'un modèle de concurrence régulée grâce à une diminution du travail de coordination.



Améliorer sensiblement les conditions-cadre du transport de marchandises

Un CFF Cargo davantage axé sur le marché et moins dominant, des prix des sillons transparents et raisonnables, une plus grande sécurité juridique par rapport aux capacités disponibles et de meilleures possibilités de développement dans le domaine de la logistique urbaine (notamment par la préservation de surfaces logistiques proches des centres, au niveau de l'aménagement du territoire) permettraient au fret ferroviaire de remonter – en partie – la pente après sa traversée du désert actuelle. Il gagnerait ainsi en efficacité et l'interaction avec la route s'améliorerait. La résolution fondamentale du problème de la discrimination vis-à-vis du transport de voyageurs passe par une séparation de l'exploitation et de l'infrastructure, comme le prévoit le quatrième paquet ferroviaire de l'UE, ou tout au moins par la séparation organisationnelle des activités voyageurs et marchandises en mains des compagnies nationales.



Accélérer la réforme

D'un point de vue économique, le développement des conditions-cadre du transport ferroviaire est nettement trop lent. Durant la dernière législature, plusieurs occasions ont été manquées de préparer l'avenir du rail et d'éviter qu'il ne devienne un fardeau après avoir été un atout pour la Suisse. L'action politique s'est en effet trop souvent limitée à préserver les structures existantes. Dans le dessein de maintenir la compétitivité économique, il conviendra de remédier à ces défaillances au cours des quatre prochaines années. Un grand projet visionnaire, « réforme des chemins de fer 2 », serait à cet égard souhaitable.

Aviation



→ Classement de l'infrastructure aéronautique suisse dans le Rapport mondial sur la compétitivité 2019 du Forum économique mondial



58

Nombre de passagers aériens, en millions, transportés en Suisse en 2018

15 %

Baisse des mouvements aériens entre 2000 et 2017

2/3

Baisse des surfaces affectées par des nuisances sonores autour du plus grand aéroport suisse ces vingt dernières années

40

Nombre d'années depuis la dernière extension de piste dans un aéroport national

80 %

Taux de remplissage moyen des avions atterrissant ou décollant en Suisse

Thèmes d'actualité de la législature



2019–2023

- Développement du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique
- Révision totale de la loi sur le CO₂
- Révision de la loi fédérale sur l'expropriation

→ Mode de transport efficace, possibilités de développement insuffisantes

LES LIAISONS AÉRIENNES INTERNATIONALES SONT UN FACTEUR DE SUCCÈS ESSENTIEL POUR LA PLACE ÉCONOMIQUE SUISSE. SEULE UNE POLITIQUE AÉRONAUTIQUE CLAIRVOYANTE, PLUS CONSTRUCTIVE ET PLUS AMBITIEUSE PERMETTRA DE LE CONSERVER

Situation actuelle : Hausse continue de la demande

La croissance du nombre de passagers reste inférieure à la moyenne internationale.

En 2018, l'aviation civile suisse a transporté près de 58 millions de passagers. Leur nombre a progressé en moyenne de 4,9% par an depuis 2010. La Confédération et la branche estiment que cette croissance annuelle se poursuivra à un rythme de 3% environ jusqu'en 2030, avec des évolutions divergentes pour les trois aéroports nationaux. Cette croissance serait sensiblement inférieure aux prévisions mondiales et légèrement en-deçà des anticipations dans l'UE¹⁰. La hausse de la demande découle non seulement du fait que les Suisses prennent davantage l'avion, mais également de la croissance économique et des interactions accrues entre l'économie et la société sur le plan international. De plus, la Suisse est une destination attrayante. L'aéroport de Zurich constitue un hub important au niveau européen, tandis que les aéroports de Genève et de Bâle jouent un rôle économique et sociétal important par leurs liaisons point à point. L'aviation a également un rôle important pour le fret, en particulier pour les biens de grande valeur et les liaisons avec l'Asie. Les volumes transportés ont légèrement augmenté ces dernières années.

Le nombre de mouvements aériens a reculé par rapport à 2000.

Dissociation entre le nombre de passagers et celui des mouvements aériens

L'aviation est le mode de transport le plus efficace en Suisse. En moyenne, les avions qui y décollent ou y atterrissent affichent un taux de remplissage de 80% environ¹¹. Cette efficacité permet de maintenir le nombre de mouvements aériens à un faible niveau, alors que celui des passagers progresse. Par exemple, le nombre de mouvements aériens dans les aéroports de Bâle-Mulhouse, de Genève et de Zurich est aujourd'hui plus bas qu'en l'an 2000. Sur la même période, le nombre de passagers s'est accru de respectivement 50% dans ces deux derniers aéroports et il a même plus que doublé à l'EuroAirport (facteur de 2,3)¹².

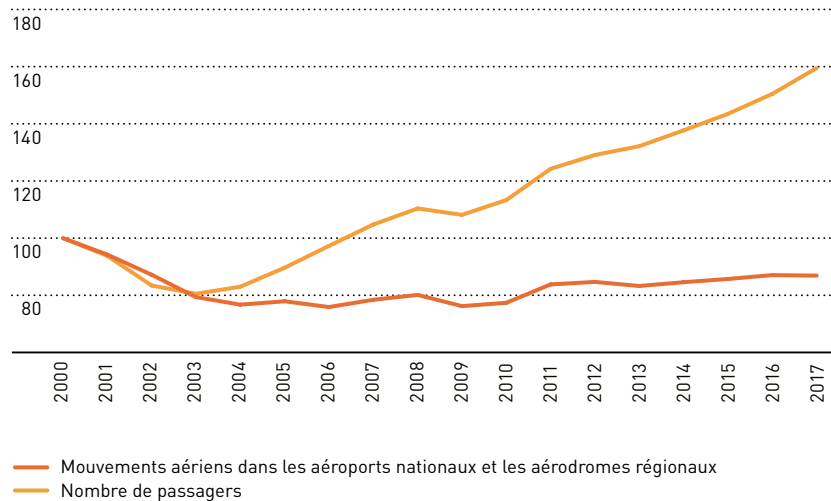
→ ¹⁰ Office fédéral de l'aviation civile (2019)

→ ¹¹ Swiss International Airports Association (SIAA)

→ ¹² Swiss International Airports Association (SIAA)

Figure 7:
Davantage de passagers et
baisse des mouvements aériens
 2000 = 100 %

→ Aujourd’hui, on transporte nettement plus de passagers avec moins de mouvements aériens qu’en 2000.



Source: Office fédéral de la statistique (OFS) [2019d et 2019e]

Figure 8:
Importations et exportations de
fret et courrier par voie aérienne
 En 2017

→ L’aviation est importante pour l’accès aux marchés internationaux, en particulier avec l’Asie.



Source: Office fédéral de la statistique (OFS) [2018d]

Il manque la sécurité juridique et la capacité de développement.

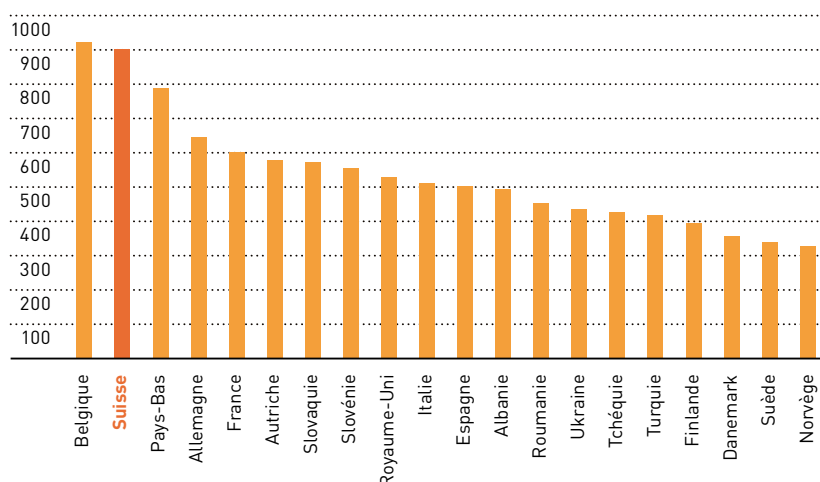
Grosses incertitudes pour la politique aéronautique

Le marché aérien est très dynamique, mais les conditions-cadre contraignantes sont limitatives pour ce secteur en Suisse. Par exemple, les aéroports de Bâle-Mulhouse et de Genève ont des horaires d’exploitation très restrictifs en comparaison internationale. Quant à l’aéroport de Zurich, il est encore plus affecté et affiche même dans sa catégorie les directives les plus contraignantes à l’échelle européenne. Le Conseil fédéral a examiné en 2016 puis en 2019 la compétitivité de l’aviation suisse, les horaires d’exploitation et la capacité totale de développement, et a constaté que le succès de la place aérienne suisse était de plus en plus compromis. Les mesures de développement portant notamment sur les problèmes de capacité se font attendre, alors qu’elles permettraient de garantir à long terme le maintien du hub de Zurich et les nombreux vols directs point à point au départ de Genève et de Bâle. S’y ajoutent d’autres problèmes tels que la prise en charge des frais de sécurité par le seul secteur aérien, les coûts élevés liés au bruit en raison des indemnités d’expropriation et de compensation supérieures à la moyenne, les procédures fastidieuses et le contrôle aérien relativement coûteux.

**Figure 9 :
Coûts effectifs pour la sécurité
aérienne**

En 2016, euros par heure de vol

→ Les frais de sécurité en Suisse sont élevés en comparaison internationale.



Source : Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) [2019]

La politique climatique touche l'aviation à différents niveaux.

Situation complexe en matière de politique climatique

L'aviation est directement responsable de 2,5% environ des émissions de CO₂ d'origine humaine dans le monde. Le transport aérien au départ de la Suisse y contribue, quant à lui, à hauteur de 0,6% (vols intérieurs et vers l'étranger). Ces émissions sont transnationales. Pour être efficace, la réduction des rejets de gaz à effet de serre se doit donc elle aussi d'être internationale. Des mesures nationales isolées comme les taxes sur les billets d'avion ont été mises en place dans certains pays européens pour des raisons budgétaires, mais elles ne déploient aucun effet incitatif en faveur du climat et amènent les passagers à se tourner vers les aéroports des pays limitrophes. Le système européen d'échange de quotas d'émission (SEQUE) impose, en tant qu'instrument régional, la compensation des émissions de l'aviation au sein de l'UE. Selon une décision du Parlement, la Suisse y adhèrera le 1^{er} janvier 2020. De plus, le système de compensation CORSIA de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui dépend de l'Organisation des Nations Unies (ONU), est entré en force et sera opérationnel en 2021.

Défi : Écart entre la demande et les possibilités de développement

Les objectifs de la politique aéronautique du Conseil fédéral ne sont pas atteints.

En Suisse, l'infrastructure aéronautique ne peut, dans l'ensemble, être développée que de manière très timide. C'est dû aux conditions-cadre et restrictions mises en place au niveau politique, alors que l'aviation est le seul mode de transport à prendre entièrement en charge ses coûts d'infrastructures. La dernière extension de piste dans un aéroport national remonte à plus de quarante ans, tandis que les horaires d'exploitation n'ont cessé d'être limités ces vingt dernières années. Cette évolution est en complète contradiction avec le développement du nombre de passagers et les objectifs de la politique aéronautique du Conseil fédéral. Les milieux politiques doivent fixer des conditions-cadre offrant des perspectives de croissance, pour que l'aviation suisse puisse fournir des prestations hautement qualitatives à l'économie et à la société.

Bases insuffisantes pour le développement

Le rapport 2016 sur la politique aéronautique de la Suisse constitue en principe un « fil rouge » progressiste sur le développement des conditions-cadre et devrait contribuer à accroître la sécurité juridique de l'aviation helvétique. Or au cours de la législature écoulée, les milieux politiques n'ont adopté aucune mesure concrète pour résoudre les problèmes de capacité actuels. De même, ils se sont contentés de prendre acte des autres sujets abordés dans ce rapport sans pour autant agir en la matière. Les bases d'un développement futur font donc défaut et les intentions formulées dans le rapport sont restées lettre morte.

Seules des approches coordonnées à l'échelle internationale produisent l'effet nécessaire.

Inclure efficacement l'aviation dans la politique climatique

Comme tous les autres secteurs, l'aviation doit aussi contribuer efficacement à la protection du climat. Sa situation complexe ainsi que les fortes interactions et dépendances sur le plan international ne simplifient toutefois pas la tâche, de sorte que l'adéquation et l'efficacité des mesures éventuelles devraient être examinées attentivement. Des approches régionales ou nationales sont peu prometteuses dans un domaine aussi mondialisé. Des mesures basées sur le marché et bénéficiant d'une large assise au niveau mondial, des investissements dans la recherche ainsi que des carburants alternatifs réduisant les émissions de CO₂ à la source comptent indéniablement parmi les solutions les plus porteuses d'avenir.

→ Attentes de l'économie en vue de la législature 2019–2023

LA POLITIQUE AÉRONAUTIQUE A BESOIN DE NOUVELLES IMPULSIONS ET PERSPECTIVES, AFIN QUE LA SUISSE CONSERVE DE BONNES CONNEXIONS



Amélioration des capacités des aéroports suisses

Un raccordement international de haute qualité de la Suisse doit être garanti à long terme pour conserver la compétitivité de la place économique. Les capacités requises doivent être réservées très tôt au niveau de l'aménagement du territoire et les procédures correspondantes raccourcies. À l'avenir, les questions liées aux capacités devront faire l'objet d'une pesée adéquate des intérêts tant économiques que sociaux, l'impact positif d'une bonne connexion internationale devant être davantage pris en compte que par le passé. De même, le raccordement des aéroports sur le territoire national doit être amélioré.



Valeurs limites de bruit identiques pour tous les modes de transport

En vertu du droit en vigueur, la mesure du bruit et les valeurs limites correspondantes sont plus strictes pour l'aviation que pour le rail ou la route. Cette inégalité de traitement ne se justifie pas objectivement, d'autant que les surfaces affectées par des nuisances sonores dues aux mouvements aériens ont régulièrement diminué en Suisse ces vingt dernières années. En sa qualité de membre de l'OACI, la Suisse est cependant tenue d'adopter une approche équilibrée (balanced approach). Un relèvement des valeurs limites de bruit concernant uniquement l'aviation et découlant d'un aménagement incohérent du territoire et du milieu bâti dans les régions affectées par les nuisances sonores contrevient à cette approche et constitue une inégalité de traitement. Ces pratiques entravent le développement, augmentent les coûts liés au bruit et représentent un désavantage concurrentiel. Les milieux économiques estiment donc que la balanced approach de l'OACI doit être mise en œuvre de manière cohérente et que la protection contre le bruit doit être organisée indépendamment des modes de transport. Une coordination effective entre, d'une part, l'aménagement du territoire et du milieu bâti et, d'autre part, le développement des transports et des infrastructures est indispensable pour garantir la sécurité de planification à tous les acteurs concernés.



Développer l'accord sur le transport aérien avec l'UE

L'intégration dans l'espace aérien européen constitue un autre critère décisif pour conserver l'attrait et la compétitivité aéronautiques de la Suisse. L'accord sur le transport aérien avec l'UE est fondamental car il accorde un accès mutuel au marché. Il permet de raccorder la Suisse à ses principaux partenaires commerciaux et à l'aviation helvétique d'opérer en Europe. Enfin, des relations stables avec l'UE sont primordiales pour que la Suisse puisse codécider activement du futur espace aérien européen. La mise en place du ciel unique européen (Single European Sky) revêt une importance particulière. Elle vise à accroître l'efficacité et à réduire les coûts du contrôle aérien, ce qui aurait des effets positifs sur la protection du climat : un espace aérien unique permettrait de diminuer les rejets actuels de CO₂ de 10% à 15%¹³.



Solution mondiale pour une compensation efficace du CO₂

En tant que secteur mondialisé, l'aviation est tributaire de solutions internationales pour réduire efficacement ses rejets de CO₂. Comme indiqué précédemment, l'OACI introduira dès 2020 un système mondial de compensation des émissions dues à la croissance (CORSIA). En juillet 2019, 81 États représentant près de 77% du trafic aérien global s'étaient engagés à y participer¹⁴.

En revanche, les solutions locales ou régionales répondent peu aux objectifs, car elles conduisent les passagers et les compagnies aériennes à les contourner. Dans un pays aussi petit que la Suisse, entouré d'aéroports étrangers limitrophes facilement accessibles, elles affaibliraient le secteur aérien et la place économique sans apporter de réelle valeur ajoutée au climat. Elles engendreraient au contraire des trajets supplémentaires vers et depuis ces aéroports étrangers.

L'instauration d'une taxe incitative nationale inefficace en plus du CORSIA, qui s'appuie sur le marché, et du SEQE au niveau européen serait inopportune et se traduirait par une multiplication des charges, tandis que des investissements dans la recherche et le développement (carburants plus durables, par exemple) contribueraient à réduire concrètement les émissions de CO₂.

→ ¹³ Swiss International Airlines SA

→ ¹⁴ Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (2019)

Navigation



5,8

Volume, en millions de tonnes, de marchandises importées et exportées via le Rhin (2017)

60,9%

Part des marchandises réceptionnées au port ou expédiées du port par le rail (2017)

6,8

Prix, en centimes par kilomètre, pour transporter une tonne de marchandises sur le Rhin (2015)

245

Nombre de bateaux battant pavillon suisse sur le Rhin en 2018

Thèmes d'actualité de la législature



2019–2023

- Réalisation du centre de transbordement trimodal « Gateway Basel Nord »
- Mesures visant à atténuer la problématique des étiages
- Numérisation du transport de marchandises
- Conditions-cadre pour le secteur des croisières

→ Navigation sur le Rhin : capacités accrues et meilleur raccordement pour un transport de marchandises respectueux de l'environnement

LA NAVIGATION REVÊT UNE GRANDE IMPORTANCE POUR LE COMMERCE EXTÉRIEUR ET CONTRIBUE FORTEMENT À LA SÉCURITÉ D'APPROVISIONNEMENT. DE PLUS, CETTE FORME DE TRANSPORT DE MARCHANDISES RESPECTE L'ENVIRONNEMENT. ELLE DOIT CEPENDANT ÊTRE RACCORDEE EFFICACEMENT AUX AUTRES MODES DE TRANSPORT POUR DÉPLOYER SES ATOUTS

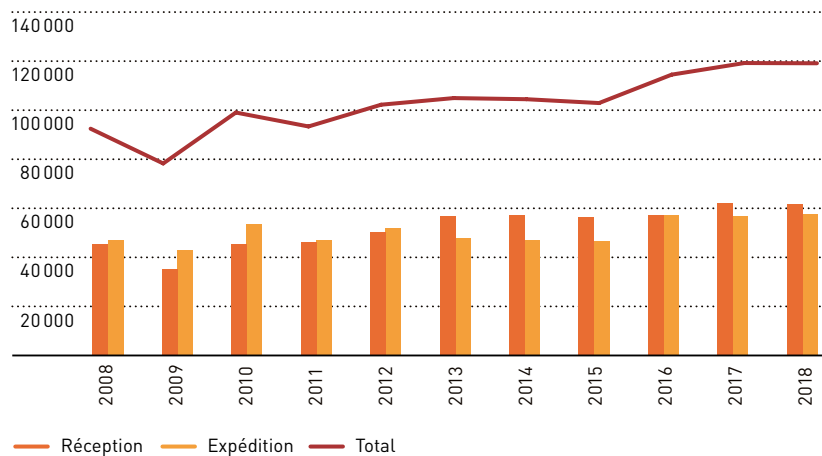
Situation actuelle : Nouvelle hausse du volume transporté par conteneurs

La navigation contribue fortement à la sécurité d'approvisionnement.

Les Ports rhénans suisses sont directement ou indirectement à l'origine de 7700 postes de travail, la création de valeur brute directe ou induite s'établissant à 1,1 milliard de francs. Le transport de marchandises en vrac et de produits pétroliers est demeuré relativement stable ces dix dernières années, tandis que celui par conteneurs a sensiblement progressé (+50% environ) sur la même période. L'année 2017 a marqué un nouveau record, puisque près de 140000 conteneurs ont été transbordés. Un quart des conteneurs destinés au commerce extérieur passe par les Ports rhénans. Les produits pétroliers constituent le principal groupe de marchandises : ils représentent 40% du volume total des marchandises acheminées par voie navigable. Un peu plus d'un tiers des carburants et combustibles utilisés en Suisse chaque année sont importés via le Rhin¹⁵.

Figure 10:
Manutention de conteneurs aux Ports rhénans suisses
En équivalents vingt pieds

→ La croissance du volume de conteneurs se poursuit.



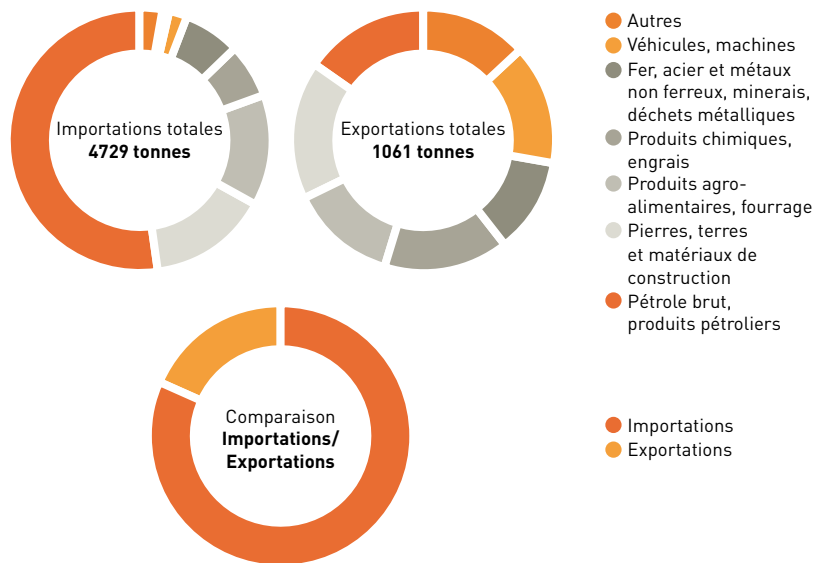
Source : Ports rhénans suisses (2019)

→ ¹⁵ Ports rhénans suisses

Figure 11:
Transport de marchandises
sur le Rhin, par groupes de
marchandises

En 2017

→ La navigation joue un rôle important pour les importations de matières premières, en particulier les produits pétroliers



Source : Ports rhénans suisses (2019), Office fédéral de la statistique (OFS) (2018b)

Les capacités doivent être à disposition.

La Confédération se préoccupe des capacités

L'économie réclame depuis longtemps une garantie des capacités portuaires à moyen et à long termes pour pouvoir répondre au futur développement du transport de marchandises. Les capacités existantes disparaîtront après 2029, car certaines parties des ports rhénans de Bâle feront les frais du développement de la ville. Dans la législature écoulée, la Confédération a accepté d'accorder une garantie de principe. Durant l'été 2018, l'Office fédéral des transports a promis un soutien financier pour la construction du centre de transbordement trimodal «Gateway Basel Nord», conformément aux exigences de la loi sur le transport de marchandises, à la conception de la Confédération relative au transport ferroviaire de marchandises et aux résultats de la conférence des terminaux 2013. Une déclaration d'intention concernant le développement des ports rhénans a été signée entre Bâle-Ville et Bâle-Campagne, les Ports rhénans suisses et la Confédération (Office fédéral des transports, OFT).

Défi : Fiabilité du transport dans le corridor Rhin-Alpes

Depuis 2010, la navigation sur le Rhin enregistre des périodes d'étiage plus fréquentes et plus longues. Les volumes de marchandises qui n'ont dès lors pas pu être transportés par voie navigable ont été récupérés par le rail et la route ou sont restés dans les ports maritimes. À l'inverse, la navigation a affiché une hausse sensible de volume à la suite du blocage de la voie ferrée près de Rastatt. La navigation sur le Rhin a alors prouvé son efficacité en transportant par bateaux de nombreux produits depuis et vers les ports rhénans, puis en les y transbordant des barges vers le rail ou la route ou inversement. La flexibilité et la compatibilité des différents modes de transport garantissent la fiabilité du trafic de marchandises sur l'axe nord-sud.

Figure 12:
La Suisse, étape charnière
du corridor Rhin-Alpes

→ La navigation sur le Rhin accroît la fiabilité de l'axe nord-sud en renforçant les redondances.



Source : Ports rhénans suisses (2019a)

Une réalisation dans les temps est favorable à la place économique.

Le terminal trimodal « Gateway Basel Nord » fait partie de la solution

Des infrastructures fluviales performantes et porteuses d'avenir doivent être réalisées pour répondre au futur développement du transport par conteneurs et pour compenser la disparition de capacités de transbordement à Bâle (Wolf et Westquai). La Confédération estime que le projet d'envergure « Gateway Basel Nord », qui comprend un bassin portuaire, revêt une importance nationale pour l'approvisionnement du pays et contribue fortement à un transport respectueux de l'environnement et à l'objectif de transbordement du trafic de transit. La Commission de la concurrence (COMCO) ayant approuvé la fusion des gestionnaires Contargo, Hupac et CFF Cargo, il convient à présent de lever rapidement les éventuels obstacles qui découleraient des oppositions et pourraient compromettre une réalisation conforme au calendrier.

Les entreprises suisses sont les leaders européens.

Les croisières, un marché de croissance

Les croisières fluviales bénéficient d'un regain de popularité depuis quelques années. Le pavillon suisse est désormais le plus important en Europe dans ce segment (40% de part de marché). La branche helvétique transporte chaque année plus de 300000 visiteurs en Suisse et à l'étranger et représente quelque 9000 postes de travail au total¹⁶. Cette évolution est impressionnante et montre que les croisières ne doivent pas être négligées dans l'offre touristique suisse. La sécurité juridique et des conditions-cadre fiables font cependant défaut en matière de personnel.

→ ¹⁶ Association suisse de navigation et d'économie portuaire (ASN) (2019)

→ Attentes de l'économie en vue de la législature 2019–2023

LA NAVIGATION SUR LE RHIN CONTRIBUE FORTEMENT À LA SÉCURITÉ D'APPROVISIONNEMENT ET ACCROÎT LA FLEXIBILITÉ SUR L'AXE NORD-SUD. ELLE GAGNE AUSSI EN IMPORTANCE POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS



Il faut renforcer les redondances et la flexibilité dans le corridor Rhin-Alpes

Maillon important du transport de marchandises dans le corridor Rhin-Alpes, la navigation garantit, avec d'autres modes de transport, la bonne accessibilité de la Suisse. Le performant terminal trimodal « Gateway Basel Nord » doté d'un bassin portuaire doit être réalisé et mis en service en 2024 pour conserver une flexibilité élevée et transborder aussi facilement que possible les volumes de marchandises acheminés par différents modes de transport, conformément à l'objectif national correspondant.



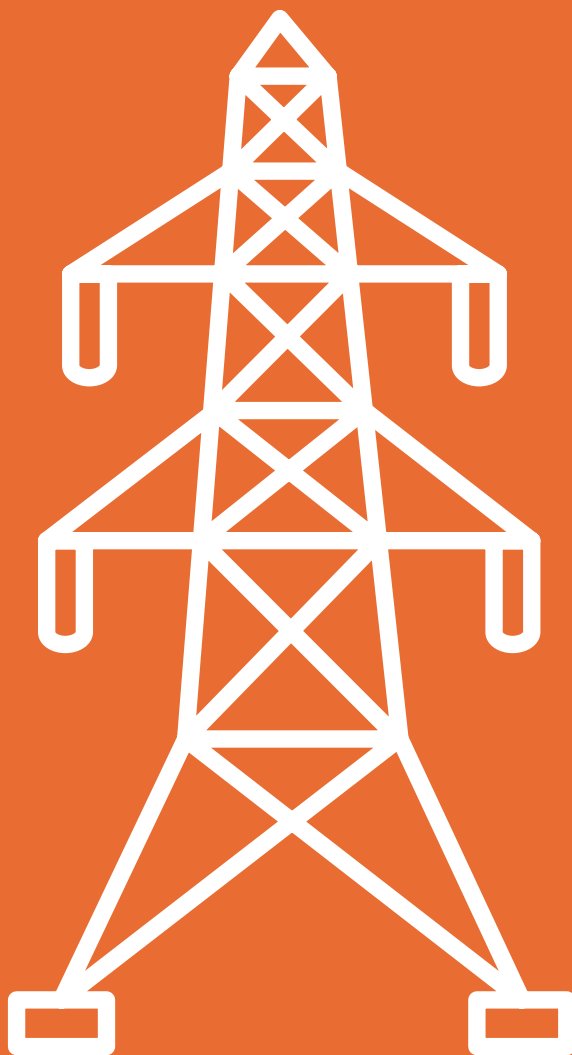
Des conditions-cadre fiables pour le secteur en croissance des croisières

En raison de leur progression rapide et des pics saisonniers, les croisières sont confrontées à un droit du travail plutôt rigide et à une pénurie croissante de main-d'œuvre qualifiée. En particulier, la sécurité juridique concernant les permis de travail des collaborateurs provenant d'États tiers qui sont détachés à l'étranger fait défaut. Il convient d'y remédier, sous peine que les bateaux de croisière fluviale circulant sous pavillon suisse ne subissent des désavantages concurrentiels.

Approvisionnement électrique



→ Classement de la Suisse dans le domaine de l'approvisionnement électrique dans le Rapport mondial sur la compétitivité 2019 du Forum économique mondial



200 000

Longueur, en kilomètres, du réseau électrique suisse

30

Nombre de pays reliés au réseau interconnecté européen

34 %

Part du prix facturé au consommateur final pour l'électricité consommée. Le reste sont des taxes et des frais de réseau.

15,7 %

Baisse de la consommation d'électricité par habitant entre 2000 et 2017

62,2 %

Part de l'électricité produite en Suisse à partir de sources renouvelables (2018)

Thèmes d'actualité de la législature



2019–2023

- Ouverture totale du marché de l'électricité
- Accord sur l'électricité avec l'UE
- Mesures pour renforcer la sécurité d'approvisionnement

→ Davantage de marché et d'intégration internationale, moins de taxes

LA SUISSE A BESOIN D'UN APPROVISIONNEMENT EN ÉLECTRICITÉ ÉCOLOGIQUE ET FIABLE, À DES PRIX COMPÉTITIFS. UNE OUVERTURE DU MARCHÉ CONSÉQUENTE ET UNE INTÉGRATION ACCRUE DANS LE RÉSEAU ÉLECTRIQUE EUROPÉEN EN SONT LES CONDITIONS MAJEURES

Situation actuelle : Demande dynamique dans un marché partiellement libéralisé

La consommation annuelle d'électricité en Suisse atteint près de 57 TWh¹⁷. Les gros consommateurs (dès 100 000 kWh/an) peuvent choisir librement leur fournisseur. Ils représentent près de 0,8% des clients finaux. Les clients captifs, soit un peu plus de 5 millions de consommateurs, n'ont pas accès au marché. Ils sont liés à leur fournisseur local (entreprise d'approvisionnement en électricité ou EAE) dans le cadre de l'approvisionnement de base. On observe dans ce domaine des différences de tarifs pouvant atteindre jusqu'à 50%. Près des deux tiers du courant fourni aux clients captifs par les EAE sont achetés sur le marché libre. Autrement dit, près des cinq sixièmes des fournitures de courant transitent par le marché. Près de 90% des EAE suisses sont en main des pouvoirs publics cantonaux ou communaux.

La complexité du marché pèse sur les coûts.

Structures de production et de distribution éclatées

Le réseau électrique suisse totalise plus de 200 000 kilomètres, dont 6 700 kilomètres de lignes de transport et 41 points de contact avec l'étranger. Près de 600 exploitants locaux gèrent des territoires bien définis. Près de 70% ne font que fournir le courant sans production propre¹⁸. Ce nombre élevé de distributeurs complique et renchérit l'exploitation du réseau de distribution. Ce qui a pour effet que le client final en Suisse doit s'acquitter de coûts de réseau disproportionnés en comparaison internationale. À quoi s'ajoute que la production accrue d'électricité renouvelable entraîne une décentralisation accrue, ce qui constitue un défi en matière d'adaptation du réseau.

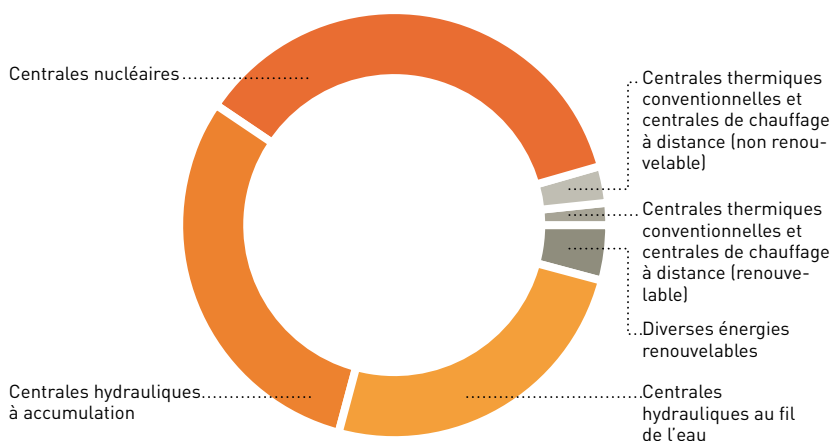
→ ¹⁷ Office fédéral de l'énergie (OFEN) (2019a)

→ ¹⁸ Office fédéral de l'énergie (OFEN) (2018a)

Du côté de la production, la Suisse dispose de près de 650 installations hydrauliques et comptera encore, en décembre 2019, quatre centrales nucléaires. Ces ouvrages fournissent plus de 90% de la production indigène. La petite hydraulique, l'éolien et le photovoltaïque complètent ce mix énergétique. Ensemble, ces installations produisent annuellement près de 67 TWh. Leur puissance cumulée totalise près de 20 gigawatts (20 milliards de watts)¹⁹. Cette capacité est suffisante pour couvrir les besoins actuels du pays. Selon les analyses systémiques de l'Office fédéral de l'énergie, la sécurité d'approvisionnement est assurée jusqu'en 2025 au moins.

Figure 13:
Production d'électricité
selon le type de centrale
 En 2018

→ L'électricité suisse provient à plus de 50% de sources renouvelables.



Source : Office fédéral de l'énergie (OFEN) (2019a)

La marge de manœuvre existante pour innover est utilisée.

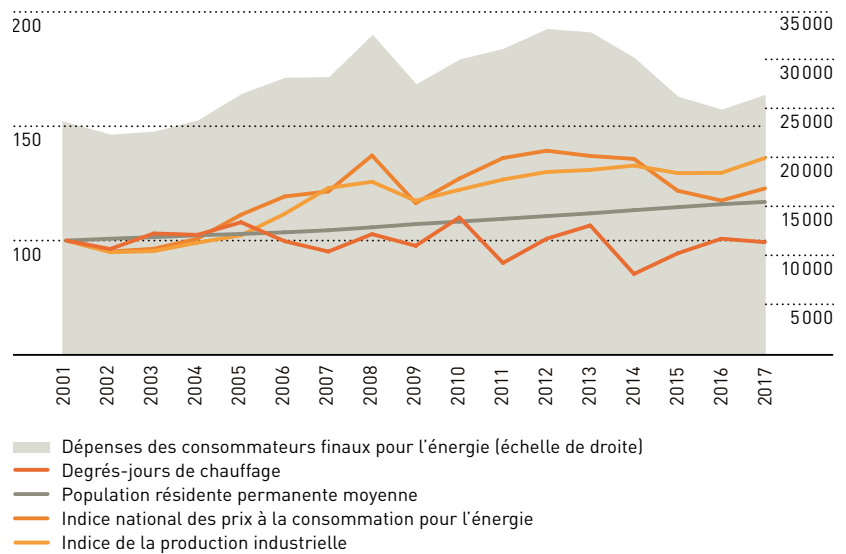
L'évolution des prix agit positivement sur les capacités d'investissement

Les prix de l'électricité sont repartis à la hausse depuis 2016, ce qui incite à réinvestir dans d'anciennes et de nouvelles installations. Les investissements de particuliers pour accroître leur autoconsommation augmentent également. Simultanément, de nouvelles technologies permettent d'améliorer le couplage entre secteurs, ce qui accroît l'attrait des investissements. Ceci aura pour conséquence d'harmoniser le développement simultané des réseaux d'électricité, de gaz naturel et de chaleur ainsi que celui de la mobilité (charges des véhicules électriques). À condition bien sûr que l'on crée des conditions-cadre adéquates et technologiquement neutres. Celles-ci font encore souvent défaut.

→ ¹⁹ Commission fédérale de l'électricité (Elcom) (2018)

Figure 14 :
Dépenses des consommateurs finaux pour l'énergie et facteurs d'influence importants
 2001 = 100 %, en millions de francs

→ Les dépenses pour l'énergie sont légèrement supérieures au niveau de 2001.



Source : Office fédéral de l'énergie (OFEN) [2018]

Défi : Concrétiser la stratégie énergétique est un exercice d'équilibrisme

La stratégie énergétique 2050 du Conseil fédéral a fixé un cadre à moyen terme, qui a été approuvé par le peuple et les cantons. Elle exclut la construction de nouvelles centrales nucléaires. L'approvisionnement futur devra être assuré en priorité par les sources renouvelables. Il en est résulté dans un premier temps une hausse de la rétribution à prix coûtant (RPC), financée par une augmentation de la taxe sur l'électricité.

Les tensions entre la transformation de l'approvisionnement énergétique, les prix du marché et la sécurité d'approvisionnement restent fortes.

L'abandon du nucléaire se traduira par la perte de près de 40% de la production de courant indigène. Cette part ne pourra pas être entièrement remplacée par les énergies renouvelables. Raison pour laquelle il faudra améliorer l'efficacité de l'utilisation de l'énergie. Diverses mesures existent à cet effet, en particulier des normes pour les appareils, les véhicules à moteur et dans le domaine de la technique du bâtiment. Mais en même temps, la demande en électricité tendra à augmenter. C'est une conséquence du remplacement souhaité par les pouvoirs publics des agents fossiles dans le domaine du chauffage par des sources alternatives, telle les pompes à chaleur, et de la décarbonisation des transports routiers (mobilité électrique), mais aussi de la demande en hausse constante des ménages pour les produits électroniques.

Du point de vue de l'économie, la stratégie énergétique 2050 (premier train de mesures) n'a pas jusqu'ici apporté d'amélioration par rapport à ses objectifs prioritaires (sécurité d'approvisionnement et prix compétitifs). Tout en renchérissant le courant pour financer les subventions, elle n'offre pas de solution durable pour garantir des fournitures suffisantes à long terme. Un problème apparaît d'ores et déjà au cours des mois d'hiver sous l'effet de l'évolution du mix de production, et il devrait se renforcer au-delà de 2025. La politique énergétique suisse devra gérer cet exercice de corde raide entre la transformation de l'approvisionnement, les prix du marché non faussés et la sécurité d'approvisionnement.

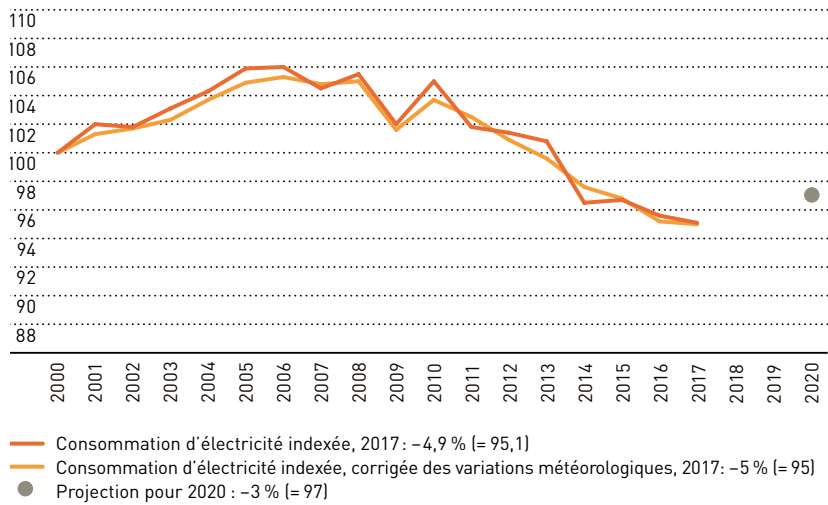
La diffusion rapide de nouvelles techniques de stockage nécessite de bonnes conditions-cadre.

Une production plus volatile exige des capacités de stockage

La décision politique d'accroître le recours aux nouvelles énergies renouvelables entraîne des défis supplémentaires. L'un d'eux consiste à intégrer au réseau ces sources fluctuantes et en croissance. Le photovoltaïque et l'éolien ne produisent pas l'énergie quand on en a besoin, mais en fonction des conditions d'ensoleillement et de vent. D'une part, la demande d'électricité doit s'adapter à la production de ces sources (demand side management) et la volatilité de leur production, en hausse constante, doit être rééquilibrée. Le stockage de courant représente un moyen adéquat pour y parvenir. Il permet de conserver des productions excédentaires et de les restituer pour couvrir la demande. Les défis se situent dans les volumes de retenue, le stockage à long terme (été-hiver) et ses coûts. Il est possible d'améliorer la rentabilité et la diffusion de nouvelles techniques de stockage en établissant des conditions-cadre réglementaires adaptées.

Figure 15:
Consommation d'électricité par personne et par an
 2000 = 100 %

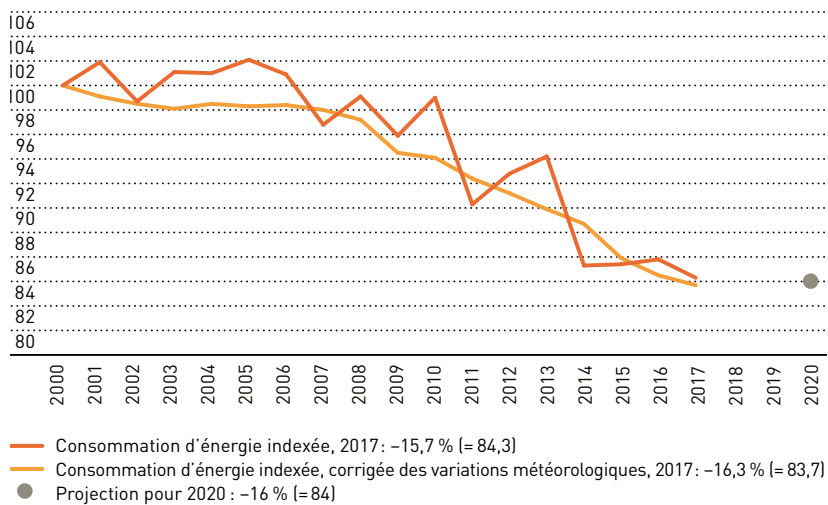
→ La consommation d'électricité par habitant continue d'évoluer dans le bon sens.



Source : Office fédéral de l'énergie (OFEN) (2018)

Figure 16:
Consommation finale d'énergie par personne et par an
 2000 = 100 %

→ L'objectif de baisse de la consommation finale d'énergie par habitant fixé pour 2020 a déjà été dépassé.



Source : Office fédéral de l'énergie (OFEN) (2018)

→ Attentes de l'économie en vue de la législature 2019–2023

LES DÉFIS POUR L'APPROVISIONNEMENT ÉLECTRIQUE DE LA SUISSE SONT IMPORTANTS ET LE CONTEXTE RESTE EXIGEANT. LA POLITIQUE DOIT INSTAURER DE LA SÉCURITÉ JURIDIQUE DANS DES DOMAINES DÉCISIFS



Ouverture du marché rapide et complète

L'ouverture complète du marché de l'électricité pour les consommateurs finaux constitue une prochaine étape importante (et trop longtemps attendue). Cette ouverture est nécessaire du point de vue économique et par rapport à des principes libéraux. Elle permettra de réduire les distorsions du marché existantes et favorisera également l'innovation et l'avènement de modèles d'affaires performants. Elle crée les bases légales pour le développement de produits et de services orientés sur les besoins des clients. Ce faisant, il importe d'établir un cadre réglementaire non discriminatoire qui ne désavantage pas la demande par rapport aux installations conventionnelles (par exemple en cas de développement d'un marché flexible avec des accumulateurs libérés des tarifs de réseau pour le consommateur «après le compteur»). Ce faisant, on aplanit le terrain pour une numérisation du secteur énergétique. La technologie peut être utilisée pour la mise en œuvre effective de l'orientation vers les clients. Il en résultera également une amélioration de l'intégration et de la commercialisation des énergies renouvelables, ainsi que de l'application de la stratégie énergétique 2050. Sur fond d'une transformation continue de l'économie énergétique, ceci devrait renforcer la capacité d'innovation et la compétitivité de l'économie dans son ensemble.



Allègement de taxes intérieures

Actuellement, les redevances hydrauliques représentent près de 25 % des coûts de production hydroélectrique. Elles constituent une charge importante pour les producteurs et pour les consommateurs, sur lesquels elle est finalement répercutée. La réglementation actuelle est dépassée et ne tient pas suffisamment compte des caractéristiques du marché. Un assouplissement de la redevance hydraulique, avec une part fixe et une part variable dépendante des conditions du marché, s'avère nécessaire sur le long terme.

Il importe également de mettre fin aux subventions existantes à une échéance fixée, comme la loi le prévoit pour la rétribution à prix coûtant (RPC). Il ne faut en aucun cas laisser perdurer le système de subvention, ni l'étendre à d'autres agents énergétiques. Il n'est pas question, ce faisant, de vouloir « subventionner » la sécurité d'approvisionnement. Ceci entraînerait de nouvelles distorsions du marché et serait beaucoup trop coûteux.



Accord sur l'électricité avec l'UE

La Suisse est un pays de transit pour l'électricité. L'Italie reçoit plus de 40 % de son courant depuis la Suisse. En hiver, nous importons de l'électricité. En été, nous en exportons. C'est dire l'importance d'une étroite collaboration avec les exploitants des pays voisins en matière de réseau. La Suisse n'est pas une île. Elle joue un rôle de plaque tournante, raison pour laquelle elle doit être pleinement intégrée à tous les niveaux (physique, stratégique et organisationnel), notamment dans la coordination des exploitants de réseaux de transport et avec des mesures de stabilisation transfrontalière des réseaux.

L'UE aspire à un marché de l'électricité performant, ouvert et transfrontalier, avec la mise en œuvre de conditions-cadre réglementaires adéquates. Les marchés nationaux sont progressivement couplés pour améliorer l'efficacité du système, en renforçant les capacités d'échanges transfrontaliers – dans un premier temps par l'accroissement simultané des capacités de réseau et des volumes d'énergie disponibles. L'introduction progressive des couplages des marchés européens exerce une influence sur l'exploitation des réseaux en Suisse également. L'Europe modifie de fait les règles du jeu pour les exploitants de réseaux. La Suisse, berceau du réseau européen interconnecté, ne peut toutefois y participer, faute d'un accord sur l'électricité. Pour les perspectives de développement du secteur électrique, ainsi que pour l'ensemble de l'économie, il importe de mettre en œuvre le plus rapidement possible cet accord sur l'électricité, qui est d'ores et déjà conclu sur le plan technique.



Assurer la sécurité d'approvisionnement à long terme

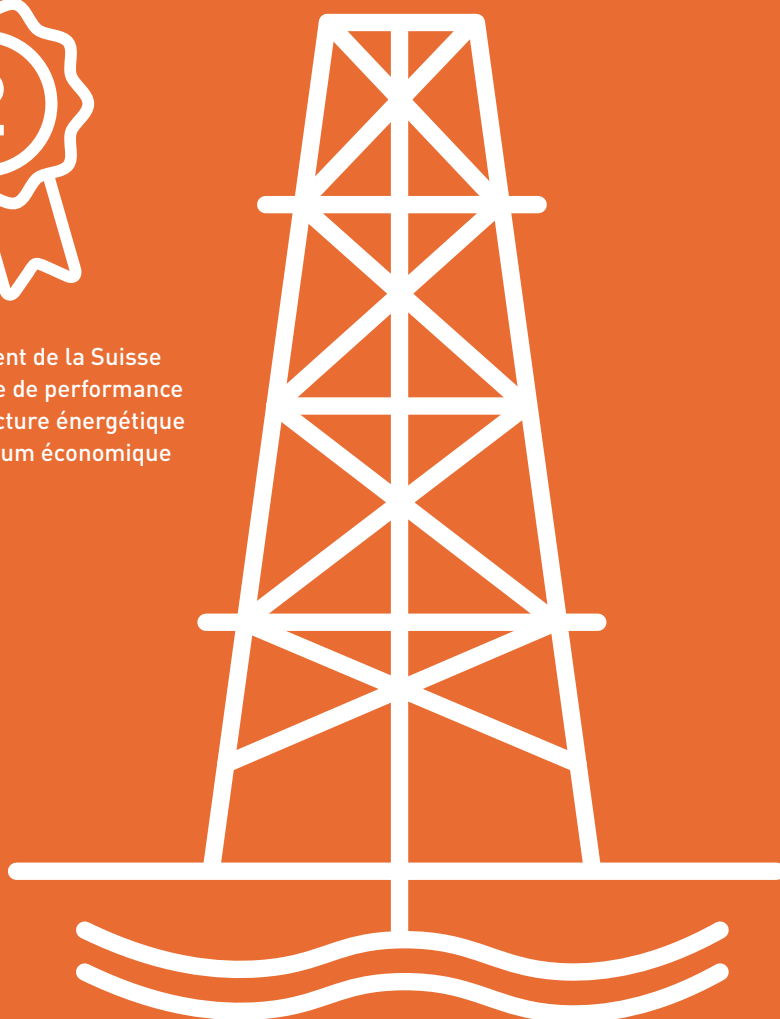
L'objectif est de s'assurer que nous pourrions continuer à disposer d'un approvisionnement fiable à des prix compétitifs. Une intégration dans le marché électrique européen et suffisamment de lignes électriques transfrontalières permettront à la Suisse de s'assurer les importations nécessaires. Plutôt que s'appuyer sur des instruments protectionnistes, il s'agit d'intégrer le plus grand nombre possible d'éléments de marché afin d'obtenir un approvisionnement sûr et suffisant. Une intégration plus étroite au réseau et au marchés électriques européens fournira une contribution importante à la sécurité d'approvisionnement future.

Il convient de prendre en considération les incertitudes liées à l'abandon de la production nucléaire en Suisse et aux difficultés d'importation dues à une baisse de production d'électricité nucléaire et au charbon dans les pays voisins. Si l'on entend sauvegarder à plus long terme un approvisionnement majoritairement basé sur une production indigène, des centrales à gaz devront jouer un rôle.

Approvisionnement en combustibles et carburants



→ Classement de la Suisse pour l'indice de performance de l'architecture énergétique 2019 du Forum économique mondial



62,8 %

Part des combustibles et carburants liquides et gazeux dans la couverture des besoins de la Suisse en énergie

16 %

Baisse de la consommation finale de produits pétroliers en Suisse entre 2008 et 2018

20 000

Longueur en kilomètres du réseau suisse d'approvisionnement en gaz naturel

14,5

Facteur de multiplication de la vente de biocarburants depuis 2011

86,61

Montant moyen, en centimes par litre, des taxes prélevées sur les carburants

Thèmes d'actualité de la législature



2019–2023

- Révision totale de la loi sur le CO₂
- Renforcement de la sécurité d'approvisionnement
- Libéralisation partielle du marché du gaz naturel (loi sur l'approvisionnement en gaz naturel)

→ Toujours aussi important pour l'économie et la société

LES COMBUSTIBLES ET CARBURANTS LIQUIDES ET GAZEUX COUVRENT PRÈS DES DEUX TIERS DES BESOINS ÉNERGÉTIQUES DE LA SUISSE. OUTRE LEUR IMPORTANCE POUR LE CHAUFFAGE DES IMMEUBLES ET LA MOBILITÉ, ILS CONSTITUENT UN FACTEUR DE PRODUCTION PRIMORDIAL POUR LES ENTREPRISES SUISSES

Situation actuelle : Intégration de la politique climatique

Par rapport à tous les pays industrialisés, la Suisse présente l'une des intensités CO₂ les plus basses. Elle n'a cessé de baisser au cours des vingt dernières années. Simultanément toutefois, le volume des émissions dues aux produits importés a augmenté²⁰. Dans le secteur des transports, on a aussi observé une diminution de l'intensité de CO₂. Mais au vu de l'augmentation massive des prestations, il n'a pas été possible de réduire le volume des émissions de gaz carbonique dans ce domaine.

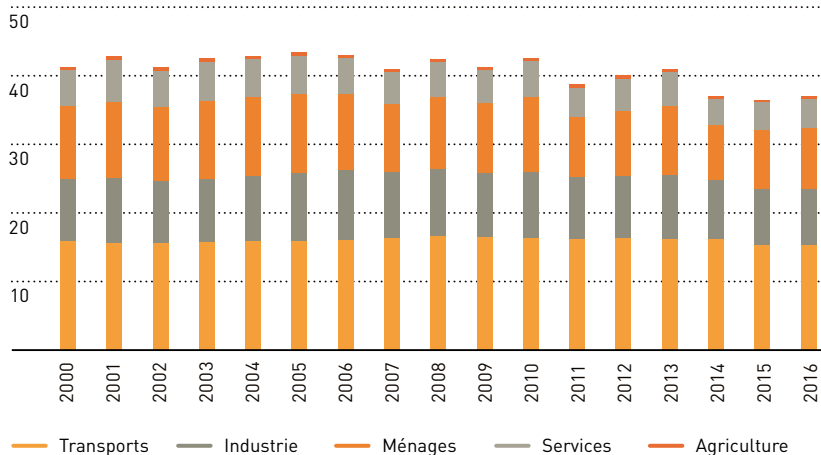
Les combustibles et carburants peuvent contribuer à l'atteinte des objectifs climatiques.

Entre 1990 et 2017, les émissions de CO₂ issues de la combustion des énergies fossiles ont diminué de 12% en Suisse²¹. De substantielles réductions ont été réalisées dans les secteurs du bâtiment et de l'industrie. Dans le même temps, le produit intérieur brut a pratiquement doublé. Les combustibles et carburants liquides et gazeux restent nos principaux agents énergétiques. Ils présentent une part croissante de sources renouvelables résultant du recours à la biomasse, complétée par des sources synthétiques (production d'hydrogène par électrolyse d'électricité renouvelable).

Figure 17:
Émissions de CO₂ dues à la consommation d'énergie, totales et par secteur

En millions de tonnes de CO₂ hors trafic aérien international

→ Les émissions de CO₂ dues à la consommation d'énergie ont diminué pendant la période sous revue.



Source : Office fédéral de l'énergie (OFEN) (2018)

→ ²⁰ Office fédéral de l'environnement (OFEV) (2017)

→ ²¹ Office fédéral de l'environnement (OFEV) (2019)

Une politique climatique efficace doit être coordonnée à l'échelle internationale.

Engagements globaux et mesures pour la protection du climat

En ratifiant l'accord de Paris sur le climat, la Suisse s'est engagée à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 50% d'ici à 2030. L'accord prévoit aussi qu'il faut viser la neutralité climatique au cours de la seconde moitié du XXI^e siècle. La mise en œuvre des instruments prévus à l'échelle internationale, tels le rattachement au 1^{er} janvier 2020 du système suisse d'échanges des quotas d'émissions à celui de l'UE et l'utilisation du marché international des quotas d'émission, devrait permettre aux entreprises suisses de ne pas se retrouver pénalisées par rapport à leurs concurrents étrangers.

Un approvisionnement fiable est crucial pour l'économie.

Rentabilité et sécurité d'approvisionnement restent des atouts d'implantation décisifs

Avec le premier paquet de mesures pour la stratégie énergétique 2050, la Suisse a lancé un programme ambitieux pour améliorer l'efficacité énergétique, accroître la part des sources renouvelables et abandonner l'énergie nucléaire. L'importance majeure d'un approvisionnement compétitif, économique et sûr ne doit toutefois pas être perdue de vue du fait de ces ambitions. Les combustibles et carburants liquides et gazeux, étant donné leurs capacités de stockage et leurs multiples applications, restent un pilier de la sécurité d'approvisionnement. Les stocks obligatoires pour les différents combustibles et carburants s'élèvent à quatre mois et demi de besoins ²².

Défi : Objectifs climatiques : trouver le bon équilibre

Outre la révision totale de la loi sur le CO₂, le Parlement, compte tenu de l'accord climatique de Paris, devra débattre d'une stratégie à long terme de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit dans cette perspective d'élaborer une stratégie qui renforce la capacité d'innovation et la compétitivité de la Suisse à l'échelle internationale, et qui favorise des réductions d'émissions globalement efficaces, afin d'atteindre l'objectif de neutralité climatique (net zéro) d'ici à 2050.

Une politique climatique avisée atteint les objectifs fixés, renforce la place économique et rend possible une sécurité d'approvisionnement élevée.

L'organisation des marchés doit préserver la compétitivité

L'approvisionnement en combustibles et carburants liquides par le secteur privé a largement fait ses preuves et ne nécessite pas d'adaptations réglementaires. En revanche, la réglementation de l'approvisionnement en gaz naturel doit être précisée dans une future loi fédérale, afin de clarifier des incertitudes créées par le droit de la concurrence. Selon ce dernier, des consommateurs de gaz, à certaines conditions, peuvent déjà solliciter des prestations sur le marché libre. Il reste à savoir s'il convient de viser une ouverture totale du marché pour tous les clients résidentiels, ou si une ouverture partielle suffirait pour des raisons de politique énergétique, climatique, et sous l'angle de l'efficacité économique.

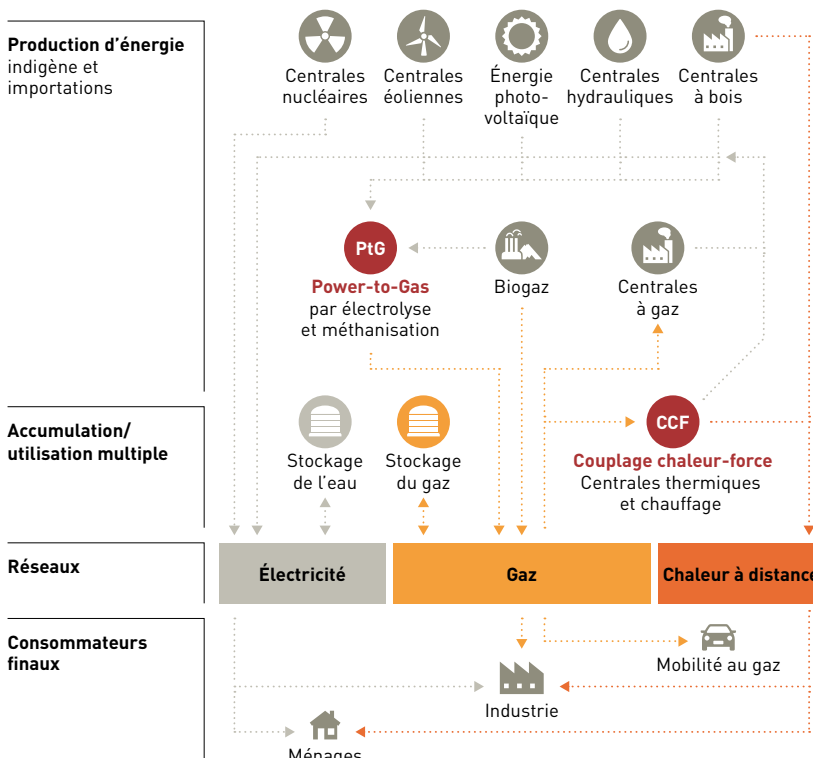
→ ²² Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays (OFAE) (2019)

Pilier de la sécurité d’approvisionnement

La révision totale de la loi fédérale sur l’approvisionnement économique du pays (LAP) offre une base moderne pour éviter de sérieuses situations de pénurie. En revanche, la stratégie énergétique 2050 comporte des défis structurels qui concernent notamment la sécurité d’approvisionnement hivernale. Outre les stocks obligatoires de combustibles et de carburants déjà constitués, les infrastructures de gaz naturel et d’hydrogène peuvent fournir une contribution importante à l’élimination des déséquilibres croissants entre la production et la consommation d’électricité au cours des semestres d’été et d’hiver, au moyen du power-to-X en été et du couplage chaleur-force en hiver.

Figure 18:
Couplage sectoriel dans les domaines de l’électricité et de l’énergie

→ Le couplage sectoriel apporte plus de flexibilité et de sécurité d’approvisionnement.



Source : economiesuisse, sur la base de l’Association suisse de l’industrie gazière (2019)

Les exigences fédérales sont multiples et complexes.

Les conditions-cadre cantonales et communales sont une base importante

Avec les prescriptions dans le domaine du bâtiment, les réglementations pour les grands consommateurs d’électricité et de chaleur ainsi que les dispositions en matière d’aménagement du territoire, les cantons édictent d’importantes conditions-cadre pour l’approvisionnement en pétrole et en gaz. La mise en œuvre du modèle de prescriptions (MoPEC) décidée par la Conférence des directeurs de l’énergie est en cours dans de nombreux cantons. Des planifications énergétiques et objectifs communaux de dé-carbonisation accélérés mettent davantage de pression sur l’infrastructure gazière. Il convient, ce faisant, de viser une réglementation basée sur des objectifs, plutôt que sur des prescriptions de détails restrictives. C’est ainsi que les exigences en matière de substitution des chauffages devraient pouvoir être satisfaites par le recours à des combustibles renouvelables. D’autre part, il s’agit de s’assurer que dans le domaine de l’aménagement du territoire des cantons et des communes, les intérêts d’utilité et de protection fassent l’objet d’une évaluation équilibrée. Une préférence unilatérale à l’égard de la protection au détriment de l’utilité serait contraire aux besoins de la société et de l’économie.

→ Attentes de l'économie en vue de la législature 2019–2023

L'OBJECTIF DE L'ÉCONOMIE SUISSE EST CLAIR : IL FAUT CONTINUER D'ASSURER L'APPROVISIONNEMENT DE LA SUISSE EN COMBUSTIBLES ET EN CARBURANTS TOUT EN INTÉGRANT JUDICIEUSEMENT LES OBJECTIFS DE LA POLITIQUE CLIMATIQUE. POUR Y PARVENIR, LES MILIEUX POLITIQUES DOIVENT PRENDRE DES MESURES



Conserver une vision globale de la politique climatique

Les effets des changements climatiques constituent un défi global qui ne pourra être relevé qu'au moyen d'une démarche coordonnée à l'échelle internationale. Il convient par conséquent de consolider cette coordination internationale, tout en mettant simultanément fin aux initiatives nationales unilatérales, inefficaces et dommageables pour l'économie.



Pas de nouvelle imposition de la place industrielle

Une éventuelle taxe incitative sur l'énergie devrait se limiter à l'internalisation des effets externes et ne pas présenter de caractère fiscal. En contrepartie, il y a lieu de supprimer entièrement les subventions actuelles et de restituer directement les recettes. D'éventuelles nouvelles taxes ne doivent pas alourdir l'imposition des entreprises et être coordonnées sur le plan international. Pour les carburants, il convient en outre de prendre en considération la charge fiscale existante. Les instruments incitatifs nationaux ne font pas que renchérir les coûts de l'énergie, mais également, et de manière unilatérale, les produits et services. Ce faisant, ce sont notamment les régions périphériques qui sont affectées par des effets négatifs, suite par exemple à des transferts vers l'étranger (à l'exemple du tourisme à la pompe).

Améliorer les conditions-cadre pour les énergies synthétiques

La Suisse, avec sa recherche, sa finance et son innovation présente les meilleures conditions pour développer et positionner sur le marché des technologies susceptibles de contribuer globalement à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les carburants liquides et gazeux tirés des sources renouvelables (biomasse, électrolyse au moyen d'électricité verte, etc.) ont à cet égard un potentiel élevé qu'il ne faut pas négliger. Les énergies synthétiques constitueront à l'avenir un marché à prix stables pour l'électricité renouvelable. Dans un monde de l'électricité aux perspectives imprévisibles, des accès simplifiés à des marchés alternatifs seront d'une importance décisive pour ceux qui investissent dans les énergies renouvelables.

Développer les infrastructures et renforcer la sécurité d'approvisionnement

Dans le contexte de la stratégie énergétique 2050, il sera déterminant de préserver et de développer les infrastructures (réseaux, capacités de transport et de stockage). Tant les combustibles que les carburants, au regard de l'instabilité récurrente des sources renouvelables, conserveront un rôle important dans l'approvisionnement de base et de crise. En tant qu'importatrice d'énergie, la Suisse restera dépendante de l'étranger pour ses approvisionnements futurs. Raison pour laquelle il faudra améliorer la résilience du transport international des marchandises et prendre des mesures pour fiabiliser les infrastructures de transport.

Créer un cadre réglementaire pérenne

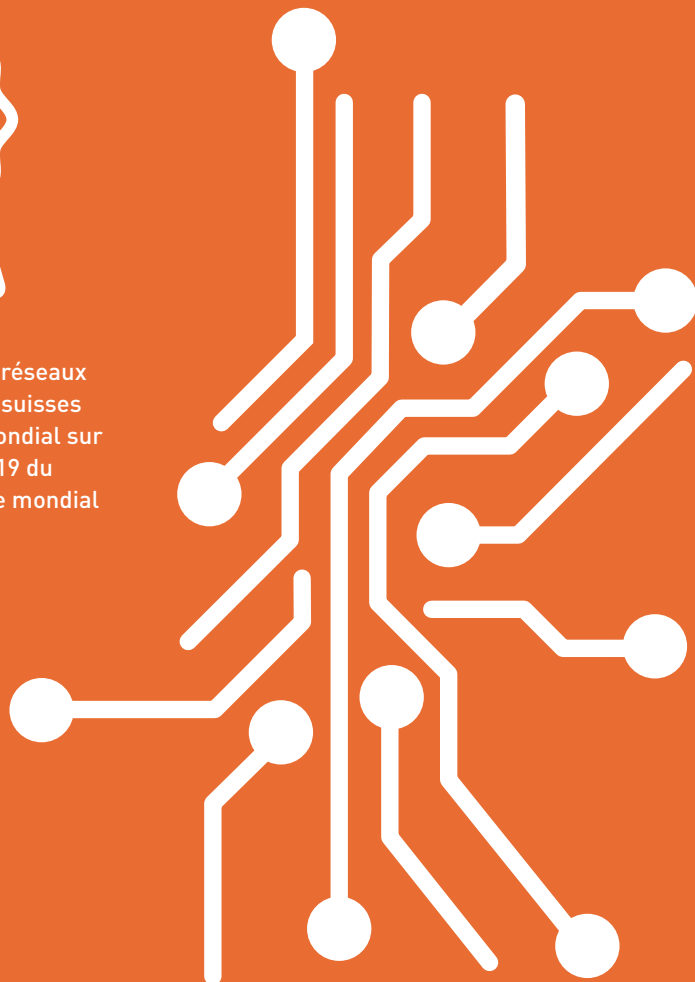
La réglementation future (lois sur l'électricité et le gaz) devra favoriser la convergence des réseaux de manière technologiquement neutre et contre-carrer les déséquilibres saisonniers qui se dessinent dans l'offre et la demande en électricité.

La création d'une loi sur le gaz naturel devrait permettre de clarifier des incertitudes dues au droit de la concurrence. Une loi souple assurera les conditions d'un approvisionnement compétitif, qui représente un important facteur d'implantation.

Réseaux de communication



→ Classement des réseaux de communication suisses dans le Rapport mondial sur la compétitivité 2019 du Forum économique mondial



50

Nombre de raccordements à haut débit ou très haut débit pour 100 habitants

98 %

Part du pays ayant accès à un réseau fixe d'une vitesse de 100 Mbps au moins

25 %

Baisse des prix pour les raccordements au réseau fixe entre 2015 et 2017

137 000

Nombre d'emplois qui pourraient être créés en Suisse jusqu'en 2030 grâce à la 5G

412

Volume des données, en millions de gigabytes, transférées sur les réseaux mobiles en 2017

Thèmes d'actualité de la législature



2019–2023

- Extension des réseaux sans subvention étatique (initiative du canton du Tessin)
- Valeurs limites adéquates pour le rayonnement non ionisant émis par les installations de téléphonie mobile

→ La 5G et des réseaux fixes performants sont des infrastructures de base indispensables

GRÂCE AUX INVESTISSEMENTS DE L'ÉCONOMIE PRIVÉE ET À UN CADRE RÉGLEMENTAIRE FAVORABLE, LA SUISSE DISPOSE DE TRÈS BONS RÉSEAUX DE COMMUNICATION. CES INFRASTRUCTURES SUR LESQUELLES REPOSE LA NUMÉRISATION SONT D'UNE IMPORTANCE CENTRALE POUR L'ÉCONOMIE, NOTAMMENT POUR D'AUTRES INFRASTRUCTURES. LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX DOIT RESTER L'AFFAIRE DE L'ÉCONOMIE PRIVÉE

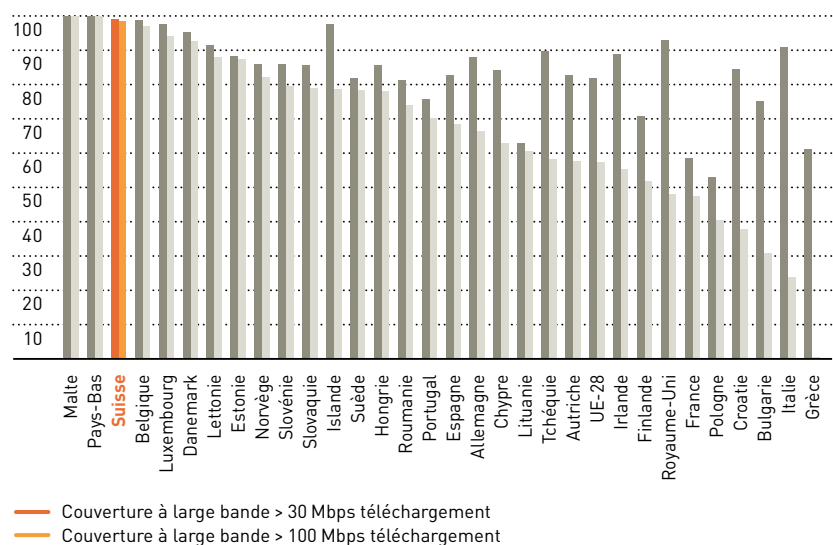
Situation actuelle : Couverture réseau, la Suisse confirme sa position dans le peloton de tête

Presque tous les habitants ont une connexion internet à très large bande en constante amélioration.

En comparaison internationale, la Suisse dispose actuellement d'excellents réseaux de communication. Près de 98% des ménages sont raccordés à un réseau fixe à haut débit (plus de 100 Mbps); dans la téléphonie mobile, la couverture avec les technologies usuelles (GSM à 4G) s'élève à 100%. Dans un marché des télécommunications libéralisé, ce niveau de développement a pu être atteint sans aucune intervention étatique. Tant la qualité de l'offre que le niveau des prix ont évolué très favorablement. Aucune branche ou presque n'a enregistré en vingt ans une baisse des prix similaire à celle des télécommunications. En dépit de cette situation enviable, la pression reste forte, et la branche s'emploie en permanence à faire passer ses réseaux à un niveau qualitatif et quantitatif supérieur, pour offrir la meilleure technologie de transmission aux utilisateurs.

Figure 19 :
Qualité des raccordements au réseau de téléphonie fixe en Suisse

→ Plus de 98% de la population suisse ont accès à un raccordement de téléphonie fixe avec une vitesse de téléchargement de 100 mégabits au moins.

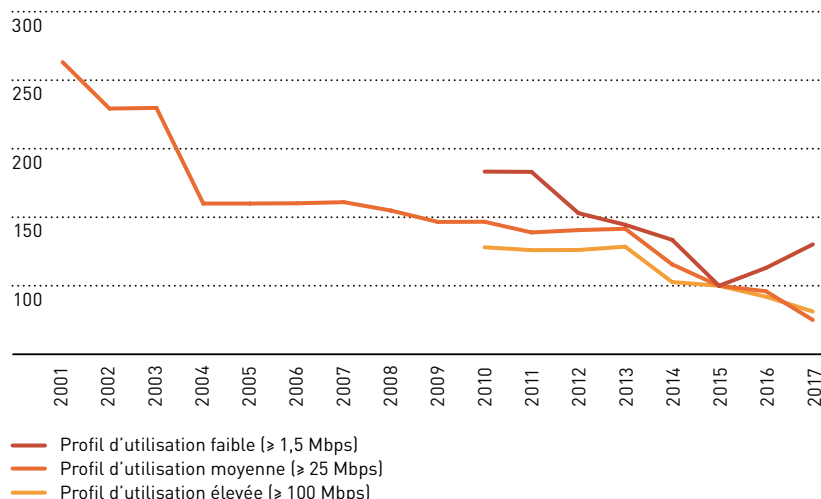


Source : IHS Markit (2019)

Figure 20:
Érosion du prix des raccordements au réseau fixe

2015 = 100 %

→ Les prix pour un raccordement au réseau fixe ont reculé de 25 % environ entre 2015 et 2017.



Source : Office fédéral de la communication (OFCOM) (2018)

Un réseau disponible rapidement est décisif pour exploiter le potentiel commercial.

Un saut quantique pour la téléphonie mobile grâce à la 5G

La technologie 5G succèdera à la 4G utilisée actuellement pour la téléphonie mobile. La 5G apportera d'importantes nouveautés avec lesquelles aucune autre technologie ne peut rivaliser : un standard performant, sûr et fiable, des antennes intelligentes ciblant précisément les appareils et une architecture réseau basée sur des logiciels (network slicing). La 5G permettra d'accroître sensiblement les performances du réseau mobile en termes de capacités, de débit et de temps de latence. Le saut est donc non seulement quantitatif, mais aussi qualitatif. C'est ce qui distingue la situation actuelle de celle qui prévalait au moment de l'introduction de la 4G. Quelques-unes des nouvelles propriétés de la 5G seront rapidement disponibles pour de nouvelles applications et de nouveaux modèles d'affaires. La rapidité du déploiement de la 5G en Suisse n'intéresse donc pas seulement les exploitants et les utilisateurs. Des pans entiers de l'économie sont concernés : si la 5G n'est pas disponible en Suisse, c'est ailleurs que de nouveaux produits, services et innovations seront créés.

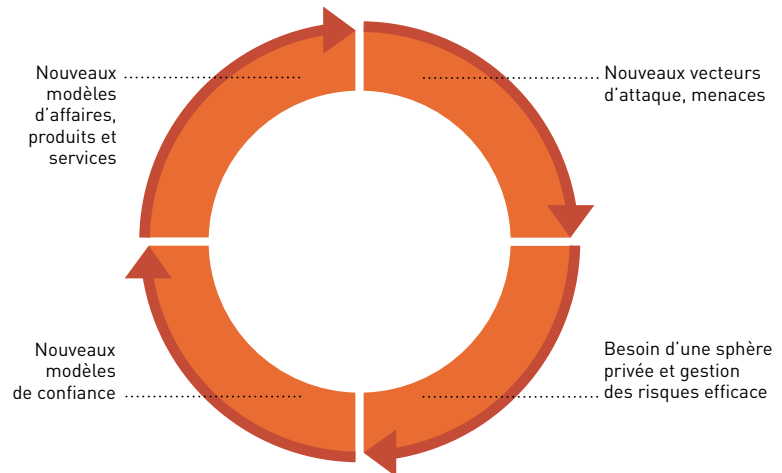
Des compétences accrues et une gestion avisée des risques sont décisifs.

La cybersécurité, un défi permanent

Avec les performances grandissantes des réseaux de communication et l'utilisation toujours plus poussée des applications numériques dans les domaines privé et professionnel, les risques de cyberattaques augmentent. Pour maintenir un niveau élevé de confiance et de sécurité, il faut un engagement commun et coordonné de tous les acteurs de la branche des télécommunications. Le dispositif de protection devrait s'articuler autour de trois axes : un travail de sensibilisation auprès des utilisateurs finaux, des mesures techniques et une évaluation continue des risques.

Figure 21 :
La cybersécurité incite à adapter les modèles d'affaires

→ L'amélioration du savoir-faire chez les prestataires et les utilisateurs finaux crée un processus d'amélioration continue.



Source : Ericsson (2019)

Défi : Technologies d'avenir dans le développement des réseaux

Le réseau doit se développer en fonction de la demande et tirer profit des avantages des différentes technologies.

La 5G et la fibre optique représentent les canaux de transmission les plus performants et les plus aptes à affronter l'avenir. Ces technologies disposent des capacités nécessaires pour offrir à long terme une vaste palette d'applications. La 5G ne rend pas la fibre optique et le câble coaxial obsolètes, mais les complète dans certains domaines d'application. Elle crée aussi une redondance dans l'approvisionnement, utile par exemple en cas de panne de courant dans un bâtiment. Les différentes infrastructures se soutiennent les unes les autres. Les réseaux câblés resteront une composante indispensable des infrastructures de télécommunication. Les technologies précédentes continueront de jouer un rôle non négligeable pour garantir la capacité et la stabilité des réseaux. Nul ne sait l'importance qu'auront les réseaux low range wide area (réseau étendu à courte portée) dans le futur. Pour pouvoir rester souple et répondre aux besoins du marché, il faut offrir à chaque client ou à chaque domaine d'application la meilleure prestation possible et la plus avantageuse en utilisant le canal de transmission adéquat.

Figure 22 :
Comparaison des technologies réseau existantes

→ Les différents moyens de transmission se complètent en raison de leurs propriétés respectives.

	Cuivre	Fibre optique	Câble coaxial (HFC)	Téléphonie mobile
Couverture du réseau en Suisse	ADSL : 99,5% VDSL : 90%	FOTP / FTTH : 29,5%	Docsis 3.0 : 84,3%	4G : 99,8% 5G : en cours
Capacité téléchargement/chargement	ADSL : 24/3 Mbps VDSL : 100/40 Mbps G.Fast : 1/1 Gbps	FOTP : 1/1 Gbps FTTH : 10/10+ Gbps	Docsis 2.0 : 40/30 Mbps Docsis 3.0 : 1 Gbp/100 Mbps Docsis 3.1 : 10/2 Gbps	LTE (4G) : 100/30 Mbps 5G : 10/10 Gbps
Forces	Disponible sur tout le territoire, bon rapport qualité-prix pour le développement du réseau	Potentiellement, immenses, capacité symétrique	Disponible sur tout le territoire, bon rapport qualité-prix pour le développement du réseau	Disponible sur tout le territoire, faibles coûts du raccordement de régions périphériques
Faiblesses	A presque atteint ses limites techniques	Techniquement limité du fait des appareils de réception, raccordement final coûteux	Shared medium	Shared medium, développement difficile en raison de la législation

Source : IHS Markit (2019), Commission européenne (2018)

La 5G ouvre des opportunités de taille.

La nouvelle technologie de téléphonie mobile bonne pour la croissance

Les propriétés particulières de la 5G offrent d'énormes opportunités économiques. Même des branches qui avaient été épargnées jusqu'à présent par la numérisation sont concernées. La nouvelle technologie représente en quelque sorte le système d'exploitation de l'internet des objets (Internet of Things ou IoT). Dans la production industrielle, on peut en attendre par exemple des gains d'efficacité sous l'effet de l'automatisation et de la mise en réseau. Grâce à la hausse de la productivité, l'industrie suisse reste compétitive face à l'étranger, ce qui permet de maintenir en Suisse les emplois et la création de richesse. Pour l'économie suisse, très innovante et très interconnectée à l'échelle internationale, de nouvelles opportunités commerciales sous forme de nouveaux produits et services basés sur la 5G voient le jour. Ce sont des opportunités à ne pas manquer.

La cybersécurité doit être coordonnée à l'échelle internationale.

Augmenter la résilience avec une réglementation bien dosée

Du fait des multiples risques dus à la cybercriminalité, la protection efficace des réseaux de communication modernes représente un défi majeur. Il convient d'adopter des stratégies pour réduire ces risques le plus possible et augmenter la capacité de résistance des réseaux de communication, tout en évitant l'excès de réglementations nuisible à l'économie. Les standards des réseaux 5G accroissent déjà le niveau de sécurité des réseaux mobiles. Le système de transmission des données contient encore d'autres maillons potentiellement dangereux, qu'il faut prendre en compte. En dernier recours, on peut imaginer des mesures spécifiques pour la Suisse, dans la mesure où cela est nécessaire et judicieux.

→ Attentes de l'économie en vue de la législature 2019–2023

LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX DE COMMUNICATION PAR LE SECTEUR PRIVÉ DOIT RESTER POSSIBLE AFIN DE MAINTENIR UNE QUALITÉ ÉLEVÉE. L'ÉCONOMIE RÉCLAME DES MESURES DANS CE SENS



Le développement des réseaux fixes et mobiles doit se poursuivre

Le déploiement de la 5G en Suisse est en cours. Selon le calendrier prévu par les fournisseurs, elle sera disponible dans toute la Suisse d'ici au début de 2020. Il est important de respecter ce calendrier pour que le développement des applications B2B puisse rapidement commencer. La mise en place de réseaux toujours plus performants est cependant un processus continu, qui prendra encore du temps. D'où la nécessité de réexaminer en permanence les conditions-cadre. Dans le domaine des réseaux fixes, le maintien d'un environnement propice aux investissements grâce à la loi sur les télécommunications constitue un bon préalable à leur développement. Il importe de préserver cette sécurité juridique pour que cette extension puisse se poursuivre à l'avenir sur tout le territoire en fonction des besoins des clients et sur la base de la concurrence.



Pas de subventions fédérales pour le développement des réseaux

Le développement des réseaux de communication par l'économie privée fait partie des grandes forces de la Suisse. Il lui permet de disposer d'un accès de qualité à l'internet à haut débit, avantageux et sur tout le territoire. Les demandes de subventions au niveau politique pour des projets de développement locaux et régionaux sont contreproductives. Elles entraînent le développement d'infrastructures trop coûteuses, dans le cadre de projets fiber-to-the-home (fibre à domicile) dans les régions périphériques par exemple. À l'avenir, les hauts débits nécessaires pourront être fournis par la 5G ou d'autres technologies avec plus de souplesse et à un moindre coût. En concurrençant des projets privés, ces subventions entraînent des distorsions de la concurrence. À partir du 1^{er} janvier 2020, la vitesse minimale de connexion à internet dans le cadre de la desserte de base passera à 10 mégabits par seconde. Selon les prévisions, après 2022, 0,5% environ seulement de tous les raccordements auront une vitesse inférieure à 80 Mbps.



De l'objectivité dans la discussion sur la protection contre le rayonnement non ionisant

La discussion sur le rayonnement non ionisant (RNI) dans le sillage de l'introduction de la 5G suit un cours parfois polémique et éloigné des faits. Il incombe à la politique et à l'administration d'encourager une discussion objective sur les opportunités et les risques de la téléphonie mobile. Il est possible de déployer intégralement la 5G en respectant le principe de précaution. Ce déploiement est cependant rendu difficile par les mesures de précaution actuelles qui vont incontestablement trop loin. Des limites de rayonnement trop sévères provoquent des goulets d'étranglement pour la transmission de données. Elles n'apportent aucune contribution à la protection de la santé et nuisent à la compétitivité de l'économie suisse.



Analyse méthodique des cyberrisques

Si elle ouvre de nouvelles possibilités techniques, la 5G comporte aussi des risques. Pour les utilisateurs, les exploitants de réseaux, les fabricants d'appareils et l'État, tout le défi consiste à maîtriser cette nouvelle catégorie de menaces dans le cadre d'une gestion intelligente des risques. La stratégie poursuivie par la Suisse doit se fonder sur une évaluation des risques, être coordonnée avec l'étranger et chercher à réduire les plus grands dommages possibles de manière dynamique et flexible. Il s'agit d'une tâche transversale qu'un seul acteur ne peut accomplir seul et qui doit être internationale. Du côté de la Confédération, la Stratégie nationale de protection de la Suisse contre les cyberrisques (SNPC) constitue une bonne base, dans laquelle le rôle de l'État est décrit d'un point de vue holistique. La coordination avec l'économie doit s'effectuer en permanence et sans lourdeurs bureaucratiques.

Services postaux



271

Coûts, en millions de francs,
du service universel (2018)

3480

Nombre de points d'accès
à des prestations du service
universel (2018)

1/3

Baisse du volume des lettres
envoyées en vingt ans

22%

Augmentation des envois
CEC entre 2014 et 2018

9,5

Chiffre d'affaires, en milliards
de francs, du commerce
en ligne en Suisse (2018)

Thèmes d'actualité de la législature



2019–2023

- Égalité de concurrence
(révision de la loi sur la poste)
- Externalisation et privatisation de PostFinance
et CarPostal
- Ouverture complète du marché des lettres

→ Accroître la concurrence pour améliorer l'offre, repenser le service universel

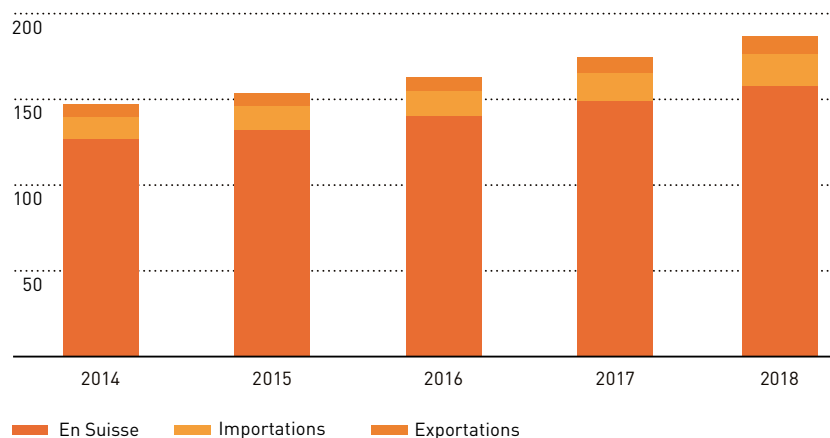
POUR LES PRESTATAIRES PRIVÉS, OFFRIR DES SERVICES INNOVANTS ET AVANTAGEUX DANS LE DOMAINE DES LETTRES ET DES COLIS CONTINUE DE SE RÉVÉLER DIFFICILE TANT LES BARRIÈRES À L'ENTRÉE DU MARCHÉ DEMEURENT ÉLEVÉES. DURANT LA LÉGISLATURE À VENIR, LE MONDE POLITIQUE DOIT RENONCER À MAINTENIR LES STRUCTURES EXISTANTES ET OPÉRER UNE OUVERTURE POUR FAVORISER UNE ÉVOLUTION DYNAMIQUE DU MARCHÉ POSTAL ET ASSURER L'INTEROPÉRABILITÉ EN FAVEUR DE LA CLIENTÈLE

Situation actuelle : Évolution en sens contraire des lettres et des colis

Les changements structurels sur le marché postal se poursuivent : durant les vingt dernières années, le volume des lettres a diminué d'un tiers environ, soit une baisse de 2% à 4% par an. Les différents segments sont cependant diversement touchés. Si les volumes sont demeurés relativement constants s'agissant de la publicité adressée, ceux concernant les journaux et le courrier ont fortement reculé. Simultanément, le volume des colis a continué de croître de 3% à 5% par an depuis 2010. Le chiffre d'affaires pour l'ensemble du marché s'est légèrement replié durant ces dernières années, du fait principalement de la numérisation et du bas niveau des marges.

Figure 23 :
Évolution du nombre de colis et d'envois par express et coursier (CEC) acheminés
En millions d'envois

→ Le nombre d'envois CEC a fortement augmenté en Suisse et à l'importation.



Source : Commission fédérale de la poste (PostCom) [2019]

Un fossé se creuse entre l'évolution de la demande et l'accès aux services.

Des barrières élevées à l'entrée sur le marché rendent difficile une évolution positive des coûts et des prix.

Financement du service universel sous pression

En vertu de la législation, La Poste doit financer l'obligation du service universel dans les domaines de la distribution des lettres et du trafic des paiements de manière autonome. Pour ce faire, elle dispose d'un monopole résiduel sur le transport des lettres adressées du service intérieur jusqu'à 50 grammes. La qualité, l'accessibilité et la ponctualité du service universel continuent d'être au rendez-vous. Selon PostCom, les coûts nets du service universel se sont élevés à 271 millions de francs en 2018. Du fait du recul de la demande pour les services postaux protégés par le monopole, l'actuelle base de financement est de plus en plus sous pression. Au cours de ces dernières années, La Poste a réagi en fermant des offices de poste et en étendant son réseau d'agences, de sorte que les coûts nets ont pu être réduits. Il n'en reste pas moins que l'actuelle base de financement (monopole sur les lettres) risque de ne plus suffire à moyen terme pour financer le service universel voulu politiquement.

Prestataires privés toujours désavantagés

Depuis la fin des années 1990, la Suisse s'est engagée dans un lent et timide processus d'ouverture du marché postal. Les barrières à l'entrée du marché restent toutefois élevées et les prestataires privés continuent d'être désavantagés même dans les secteurs libéralisés. Cela concerne par exemple les rabais combinés de La Poste, qui consistent à faire dépendre le prix d'un produit hors monopole de l'achat d'un autre produit soumis au monopole, des indemnités discriminatoires pour des prestations préalables ou l'accès aux installations de cases postales ou de boîtes aux lettres dans des bâtiments d'habitation ou commerciaux ainsi que dans les offices de poste, pour des envois non distribuables par exemple.

Défi : Le dernier monopole sur les lettres en Europe

Depuis le 1^{er} janvier 2013, tous les pays de l'UE ont entièrement ouvert leur marché postal. Le monopole en vigueur en Suisse sur l'envoi de lettres de moins de 50 grammes représente une désolante exception qui pèse sur l'innovation et sur l'évolution des prix. La rente de situation résultant du monopole sert à financer une gamme coûteuse de prestations dans le service universel. Cette utilisation des ressources se révèle de moins en moins efficace.

Figure 24:
Service universel et autres services

→ Les prestataires de services privés n'ont pas accès au marché des lettres de 0 à 50 grammes.

Service universel		Autres services
Service réservé Monopole de La Poste	Services non réservés Offre obligatoire de La Poste / offre possible du secteur privé	Accessibles à La Poste et aux privés
Lettres jusqu'à 50 g en Suisse et de l'étranger (importation)	Lettres de plus de 50 g jusqu'à 1 kg en Suisse et à l'étranger et lettres de 0 à 50 g en partance pour l'étranger	Lettres de 1001 à 2000 g, lettres en express, services de coursier
	Colis jusqu'à 20 kg en Suisse et à l'étranger	Colis de 20 à 30 kg en Suisse et à l'étranger, en express, par coursier
	Journaux en abonnement / journaux avec distribution dans la journée	Journaux en abonnement / journaux avec distribution matinale

Source : Commission fédérale de la poste (PostCom) (2019)

En raison des changements sur le marché, la structure du groupe ne semble plus adaptée.

La Poste, un groupe mixte

Actuellement, La Poste est occupée sur plusieurs fronts en raison des changements structurels en cours. Son cœur de métier rétrécit comme peau de chagrin. PostFinance, son ancienne «vache à lait», est dans une position délicate du fait de l'environnement des taux et CarPostal a sapé une bonne partie de son capital sympathie à la suite du scandale de la fraude aux subventions. Ces symptômes d'un environnement commercial en mutation remettent fondamentalement en question la structure du groupe. Les synergies entre les différentes parties de l'entreprise sont de moins en moins manifestes, de sorte que l'on est en droit de se demander si le groupe mixte La Poste est encore en phase avec son époque dans sa forme actuelle.

Les exigences politiques compliquent la mise en place d'un service public moderne.

Durcissement des exigences pour le service universel

En automne 2018, le Parlement a encore une fois durci les exigences d'accessibilité pourtant déjà sévères. Dorénavant, les services postaux et de paiement doivent être accessibles à pied ou par les transports publics en 20 minutes et non plus en 30 minutes. De plus, les agences doivent offrir tous les services postaux. Enfin, le courrier doit être distribué à tous les ménages à 12 heures 30 au plus tard. Le durcissement de la réglementation va à l'encontre de l'évolution du marché et accentue la pression sur les coûts. En outre, il contribue à créer d'importantes surcapacités qui, au lieu de renforcer le service public, l'affaiblissent à long terme en entravant et en ralentissant la modernisation de l'offre. Tous les participants au marché en pâtissent : les entreprises qui voudraient recourir à ces services postaux, les consommateurs et, finalement, les prestataires eux-mêmes du fait de la diminution de la clientèle.

→ Attentes de l'économie en vue de la législature 2019–2023

L'ÉCONOMIE ASPIRE À DES SERVICES POSTAUX RÉPONDANT AUX BESOINS DES CLIENTS ET OFFRANT UN BON RAPPORT QUALITÉ-PRIX. DES PRESTATAIRES DE SERVICES PRIVÉS PEUVENT CONTRIBUER À LA MISE EN PLACE D'UNE TELLE OFFRE. CELA NÉCESSITE TOUTEFOIS UNE ADAPTATION DES CONDITIONS-CADRE



Libéralisation complète du marché des lettres jusqu'à 50 grammes

Les étapes de l'ouverture du marché effectuées jusqu'à ce jour en Suisse sont un succès. Elles ont déclenché une dynamique importante et encouragé des services de qualité. Elles ont favorisé l'émergence d'une branche des prestataires privés de services postaux créatrice de richesse avec près de 10 000 emplois et un chiffre d'affaires d'un milliard de francs environ. Le marché des lettres jusqu'à 50 grammes, qui représente encore 75 % de tous les envois, doit enfin être libéralisé pour qu'une dynamique comparable puisse s'installer. Cette exigence n'est pas en contradiction avec le recul des envois, d'abord parce que le segment du publipostage direct reste un marché intéressant et ensuite parce qu'il est indispensable que les prestataires privés puissent eux aussi proposer des offres combinées pour les colis et les lettres.



Concurrence équitable pour tous les participants au marché

Sur les segments libéralisés du marché, La Poste dispose toujours d'une position extrêmement forte qu'elle doit à sa taille et à son rôle historique. Cette position entraîne des distorsions de concurrence qui doivent être éliminées de toute urgence en raison du bas niveau des marges et des pressions pour plus d'efficacité. Il faut en particulier assurer un accès identique aux installations de cases postales, aux boîtes à lettres et aux offices de poste, ainsi que des systèmes de rabais équitables.



Repenser la desserte de base, encourager une vision moderne du service public

La numérisation ne met pas seulement à l'épreuve le modèle d'affaires de La Poste. Elle offre aussi d'énormes opportunités pour améliorer le niveau des prestations et diminuer sensiblement les coûts. Le mandat du service universel doit être assoupli. Il devra s'orienter sur les prestations, être technologiquement neutre et faire l'objet d'un appel d'offres pour être attribué au prestataire le plus innovant et avec le meilleur rapport qualité-prix. Il ne faut pas vouloir s'accrocher à des infrastructures surannées. À l'ère de l'e-banking et de la connectivité, on est en droit de remettre en question le mandat du service universel dans le trafic des paiements. La demande en services de paiement aux guichets de poste a diminué d'un tiers depuis 2006.

Au lieu de chercher à maintenir des structures, le système politique devrait plutôt contribuer à façonner une vision moderne du service public. Ce faisant, il conviendra de prendre en considération la contribution apportée aujourd'hui déjà par les nombreux prestataires privés. Si rien n'est fait, le secteur postal risque de se transformer en fardeau pour l'économie. La législature écoulée n'a pas apporté ici les résultats escomptés.



Externaliser et privatiser PostFinance et CarPostal

Malgré les difficultés financières de PostFinance, l'interdiction d'octroyer des crédits et des hypothèques ne devrait en aucun cas être assouplie. Il n'y a pas de place sur le marché pour une banque étatique de plus. En lieu et place, il faudrait plutôt privatiser entièrement PostFinance, dont La Poste Suisse pourrait devenir tout au plus actionnaire minoritaire. Les distorsions de la concurrence seraient ainsi évitées et PostFinance, devenue banque à part entière, ne serait plus soumise à aucune restriction.

Idem pour CarPostal: la Suisse est le seul pays d'Europe où La Poste dispose d'une entreprise de transport. Le scandale CarPostal a montré clairement que cet anachronisme doit être corrigé. Si CarPostal était une entreprise de transport autonome entièrement privatisée, elle pourrait participer au marché très dynamique de la mobilité avec plus de succès et de facilité. Et cela sans faire courir de risques aux pouvoirs publics.

Bibliographie

→ A

- Aerosuisse (2018) : Vadémécum 2018
- Aerosuisse (2019) : Le poids économique – site internet
- Association Suisse de l'Industrie Gazière (2019) : Desserte – site internet
- Association Suisse de l'Industrie Gazière (2019) : Couplage des secteurs – site internet
- Association suisse de navigation et d'économie portuaire (2019) : SVS Aktuell – mars 2019
- Association Suisse de Vente à Distance (2019) : Commerce en ligne et à distance en Suisse 2018
- Avenergy Suisse (2019) : Rapport annuel 2018

→ C

- CFF (2019) : Faits et chiffres – site internet
- Commission européenne (2018) : Comparison of technologies – site internet
- Commission fédérale de la poste (2019) : Rapport annuel de la PostCom 2018
- Commission fédérale de l'électricité (2018) : La sécurité d'approvisionnement en électricité de la Suisse 2018
- Contrôle fédéral des finances (2018) : Rentabilité des unités territoriales et leur surveillance – Office fédéral des routes

→ E

- EBP (2017) : Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen
- Emch+Berger AG (2019) : BIM : Un projet pilote de l'OFROU dans la partie ouest de la ville de Berne – site internet
- Ericsson (2019) : 5G security – scenarios and solutions – site internet

→ F

- Forum économique mondial (2019) : Energy Transition Index 2019 – site internet
- Forum économique mondial (2019) : Rapport mondial sur la compétitivité 2018 – site internet

→ H

- Hanseatic Transport Consultancy (2017) : Volkswirtschaftliche Schäden aus dem Rastatt-Unterbruch – Folgenabschätzung für die schienenbasierte Supply-Chain entlang des Rhine-Alpine Corridor 2017

→ I

- IHS Markit (2019) : Broadband Coverage in Europe 2018

→ L

- LITRA Service d'information pour les transports publics (2018) : Transports en chiffres 2018

→ O

- Office fédéral de la communication (2018) : Prix – Services à large bande – site internet
- Office fédéral de la communication (2019) : Services sur les réseaux de radiocommunication mobiles
- Office fédéral de la communication (2019a) : Observatoire statistique – site internet
- Office fédéral de la statistique (2018) : Produit intérieur brut, longue série – site internet
- Office fédéral de la statistique (2018a) : Le réseau des différents modes de transport – site internet
- Office fédéral de la statistique (2018b) : Mobilité et transport – Rapport statistique 2018
- Office fédéral de la statistique (2018c) : Le transport de marchandises en Suisse 2017
- Office fédéral de la statistique (2018d) : Statistique de l'aviation civile 2017 – 6. Fret et poste – site internet
- Office fédéral de la statistique (2019) : Prestations du transport de personnes – site internet
- Office fédéral de la statistique (2019a) : Prestations du transport de marchandises – site internet
- Office fédéral de la statistique (2019b) : Transport de personnes :
Prestations kilométriques et mouvements des véhicules – site internet
- Office fédéral de la statistique (2019c) : Coûts et financement des transports 2015
- Office fédéral de la statistique (2019d) : Aviation civile – site internet
- Office fédéral de la statistique (2019e) : Statistique de l'aviation civile 2018 – 4. Mouvements – site internet
- Office fédéral de l'aviation civile (2019) : Monitoring de la compétitivité de l'aviation en Suisse 2018 (en allemand)
- Office fédéral de l'énergie (2018) : Stratégie énergétique 2050 : Rapport de monitoring 2018 – graphiques
- Office fédéral de l'énergie (2018a) : Markt- und Wettbewerbsanalyse –
Grundlagenpapier für den erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage StromVG vom Oktober 2018
- Office fédéral de l'énergie (2019) : Stratégie globale de l'énergie
- Office fédéral de l'énergie (2019a) : Production et consommation totales d'énergie électrique en Suisse
- Office fédéral de l'environnement (2017) : Indicateurs de l'évolution des émissions de gaz
à effet de serre en Suisse 1990–2015
- Office fédéral de l'environnement (2019) : Inventaire des émissions de gaz à effet de serre – site internet
- Office fédéral des routes (2019) : Trafic et disponibilité des routes nationales –
Rapport annuel 2018 (en allemand)
- Office fédéral des routes (2019a) : Réseau de routes nationales – site internet
- Office fédéral des transports (2017) : Rapport sur le transfert 2017
- Office fédéral du développement territorial (2016) : Perspectives d'évolution 2040
- Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays (2019) : Réserves stratégiques énergie –
site internet
- Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (2019) : CORSIA States for Chapter 3 State Pairs –
site internet

→ P

- Ports rhénans suisses (2019) : Facts & Figures 2018
- Ports rhénans suisses (2019) : Rapport annuel 2018 (en allemand)

→ R

- routesuisse : données non publiques

→ S

- Swissgrid (2019) : L'étoile de Laufenburg – site internet
- Swissgrid (2019) : Prix de l'électricité – site internet
- Swiss International Airlines SA : données non publiques
- Swiss International Airports Association (SIAA) : données non publiques

Cette publication paraît en français, en allemand et en italien.

Concept: Wirz Corporate AG, Zurich

Rédaction: Hannes Egger, economiesuisse

Réalisation: Wernlis, grafische Gestalter, Bâle

Impression: DAZ Druckerei Albisrieden AG, Zurich

Édition: novembre 2019

© economiesuisse 2019

economiesuisse

Fédération des entreprises suisses
1, carrefour de Rive
Case postale
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
Via S. Balestra 9
Casella postale 5563
CH-6901 Lugano

economiesuisse

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