

## Communiqué de presse

Mardi 29 juin 2010

# Investir avec efficience

## Tour d'horizon des infrastructures de réseau en Suisse

**Les infrastructures sont à la base du bon fonctionnement de l'économie et de la société et représentent donc un facteur clé pour une place économique. Comme l'étude d'economiesuisse l'atteste, la Suisse possède de très bonnes infrastructures en comparaison internationale. Cependant, certains pays rattrapent leur retard. La modernisation ciblée des infrastructures à un stade précoce, la transparence dans le financement et la promotion d'éléments favorisant la concurrence revêtent une importance centrale pour la prospérité future de la Suisse.**

Depuis les années 1990, les infrastructures sont en plein bouleversement au niveau mondial. D'après Pascal Gentinetta, président de la direction d'economiesuisse, c'est davantage la qualité que la quantité des infrastructures qui est déterminante pour l'attrait de la place économique. À l'occasion de l'extension des réseaux, il faut veiller à maintenir un bon rapport prix-prestation. Ainsi, dans les domaines où les utilisateurs ne peuvent payer un prix couvrant les coûts, il convient de fixer des limites plus étroites au financement des infrastructures par l'État, ceci tant au niveau de leur extension que de leur exploitation. À cet égard, c'est surtout le phénomène d'éviction des dépenses en faveur des infrastructures par les dépenses sociales qui pose problème. Il s'agit d'atténuer cette évolution sournoise.

La politique en matière d'infrastructure doit également relever d'autres défis. D'une part, il s'agit de satisfaire des besoins croissants avec des ressources limitées, d'autre part, la Suisse doit conserver son avance en termes de qualité des infrastructures, avance qui tend à diminuer. « Aux yeux d'economiesuisse, il convient d'instaurer la transparence et de définir des critères uniformes pour la prise de décision. En outre, il faut privilégier les investissements les plus rentables sous l'angle de l'économie publique », a expliqué Dominique Reber, membre de la direction. Par la présente étude, economiesuisse dresse un panorama de la question dont les conclusions, sous forme de recommandations et de lignes directrices générales, doivent servir de boussole.

Les milieux économiques sont surtout préoccupés par les questions de financement dans le domaine des transports. Le système actuel est trop compliqué pour être efficace. L'utilisation des ressources est complexe et le montant transféré de la route au rail (près de 2 milliards de francs par an) très élevé. economiesuisse demande que le système de financement des transports soit radicalement simplifié. Selon Hanspeter Rentsch, président de la Commission des infrastructures, la tarification de la mobilité est une bonne stratégie : « L'abandon du système de financement actuel en faveur d'une vraie tarification de la mobilité intégrant la route et le rail serait judicieux à long terme. » economiesuisse s'oppose à l'instauration d'une prétendue tarification de la mobilité, telle que la Confédération la propose : l'introduction d'une taxe

supplémentaire sur la route en vue de financer les transports publics ne ferait que renchérir les transports et diminuer encore la transparence du système.

Les infrastructures électriques constituent un autre chapitre important de l'étude. Rudolf Hug, président de la Commission de l'énergie et de l'environnement, a déclaré à cet égard que « la sécurité de l'approvisionnement était primordiale et qu'il convenait par ailleurs de trouver une solution équitable pour la tarification de l'utilisation des réseaux. » La garantie d'un approvisionnement sûr, avantageux et respectueux de l'environnement relève désormais d'une course contre la montre. Des pénuries menacent les prochaines décennies. La Suisse n'a aujourd'hui pas de solution pour surmonter la pénurie d'électricité pendant le semestre d'hiver, ses installations de production n'ayant pas une capacité suffisante. À l'avenir aussi, l'approvisionnement en électricité ne pourra être garanti que grâce à l'association des énergies renouvelables et du nucléaire.

\*Définition de la « tarification de la mobilité » : un dispositif remplaçant les taxes perçues actuellement sur le rail et la route qui s'appliquerait à tous les moyens de transport et respecterait le principe de causalité.

Pour toutes questions :  
Roberto Colonnello  
Téléphone : 044 421 35 50  
roberto.colonnello@economiesuisse.ch

**Conférence de presse**

**Présentation de l'étude « Infrastructures de réseau : investir avec efficience »**

Mardi 29 juin 2010

Seul le discours prononcé fait foi.

## Infrastructures de réseau : le courage d'investir avec efficience

Pascal Gentinetta, président de la direction d'economiesuisse

Mesdames, Messieurs

En comparaison internationale, la Suisse possède globalement des infrastructures de réseau de bonne qualité. Ce constat est largement partagé dans notre pays. La qualité des infrastructures constitue un avantage concurrentiel certain qu'il convient de défendre. Dans cette optique, il s'agit de poser tôt les jalons des décisions politiques futures. Des projets importants comme l'achèvement du réseau des routes nationales, le projet Rail 2030, la révision de la loi sur la poste et les autorisations générales pour le remplacement des centrales nucléaires serviront de tests.

Jusqu'à présent, economiesuisse a surtout approfondi des dossiers de politique économique importants, comme la conjoncture, la politique financière et fiscale, les questions de concurrence, le droit des sociétés, la politique de formation ou la politique économique extérieure. Dans le domaine des infrastructures et de l'énergie, notre organisation n'a pris position que ponctuellement par le passé. La présente étude vise à présenter pour la première fois un panorama, exercice nécessaire pour différentes raisons. Premièrement, parce que les libéralisations en cours soulèvent dans plusieurs secteurs des questions similaires et représentent des défis sociopolitiques semblables. Comment faut-il réguler des systèmes devenus très complexes et quel rôle l'État doit-il jouer ? Deuxièmement, l'industrialisation et la mondialisation incitent les pays émergents à accélérer le développement de leurs infrastructures et à améliorer à moyen terme l'attrait de leurs places économiques – ainsi, la concurrence entre les places économiques s'intensifie aussi pour la Suisse, tous secteurs d'infrastructures confondus. Troisièmement, des défis identiques doivent être relevés pour toutes les infrastructures de réseau, notamment la définition d'un approvisionnement adéquat, son financement et la gestion des éventuels conflits d'intérêts inhérents au système.

Dans les domaines où les utilisateurs ne sont pas prêts à payer un prix couvrant les coûts, principalement, on peut prédire qu'il faudra fixer des limites plus étroites au financement des infrastructures de réseau, tant au niveau de leur extension que de leur exploitation. À cet égard, le

processus d'éviction des dépenses d'infrastructures par les dépenses sociales, en lien avec l'évolution démographique, pose tout particulièrement problème. On assiste en effet à une évolution dangereuse et sournoise – en raison de la politique financière et de la propension à dépenser actuelles en faveur de la croissance. Autrement dit, on investit de moins en moins et on consomme de plus en plus. Il faut rectifier le tir.

economiesuisse est convaincue que c'est la qualité des infrastructures suisses – et non la quantité – qui détermine l'attrait de la place économique. À l'occasion de l'extension des réseaux, il faut veiller à maintenir un bon rapport prix-prestation. Si ce n'est pas le cas en effet, il faut du temps pour corriger les erreurs et la mauvaise allocation de ressources limitées a de lourdes conséquences, notamment sous forme de coûts permanents. À cela s'ajoute que le progrès technologique a fortement accru la complexité : les monopoles d'État ont donc été abolis dans certains secteurs, qui ont adopté des structures d'économie de marché. Bien que la libéralisation des marchés soit, de manière générale, un succès, les défis politiques se sont multipliés. Les questions concernant la régulation, la propriété et le marché sont au centre des discussions. En tant qu'organisation faîtière, nous sommes tenus à ce titre d'élaborer des solutions constructives et de les soumettre au processus de décision politique.

Dans ce contexte, economiesuisse a identifié l'importance des questions d'infrastructures et créé un domaine spécifique afin de suivre l'évolution de ce secteur, et plus particulièrement celle des infrastructures de réseau. Les travaux en vue de l'élaboration de la présente étude ont démarré en octobre 2009. En collaboration avec nos membres, nous avons procédé à une analyse complète des principaux secteurs d'infrastructure du pays, avec pour objectif de fournir une vue d'ensemble de l'état actuel des infrastructures du point de vue de l'économie.

Permettez-moi de dire les choses clairement en ce qui concerne nos priorités : au vu des difficultés financières qui menacent les budgets publics – la situation financière extrêmement critique des pays européens en dit long – il importe de garantir des conditions-cadre et des structures de financement qui permettront de construire des infrastructures en obtenant une valeur ajoutée pour la société et l'économie. La Suisse doit donc se concentrer sur des investissements aussi rentables et efficaces que possible dans le cadre des projets d'extension des réseaux. Nous ne pouvons pas nous permettre de satisfaire les multiples revendications cantonales aux dépens de la caisse fédérales, même si de nombreux projets régionaux sont en soi légitimes. Afin de définir des priorités entre projets concurrents, il convient de procéder à une évaluation fondée sur des critères de rentabilité uniformes. Dans ce sens, il convient d'instaurer la transparence nécessaire, de privilégier la concurrence ainsi que l'ouverture aux capitaux privés. C'est à ces conditions que nos infrastructures de réseau pourront rester à la pointe sur le long terme.

**Conférence de presse**

**Présentation de l'étude « Infrastructures de réseau : investir avec efficience »**

Mardi 29 juin 2010

Seul le discours prononcé fait foi.

## Une boussole pour une politique en matière d'infrastructures cohérente

Dominique Reber, membre de la direction d'economiesuisse

Mesdames, Messieurs,

economiesuisse s'est dotée d'une boussole pour la politique en matière d'infrastructures, sous la forme de lignes directrices, que je me propose de vous présenter :

### **Efficience, économicité, concurrence**

Le modèle auquel se référer dans le cas des entreprises qui fournissent des infrastructures devrait être celui d'entreprises privées exposées à la concurrence. En effet, les entreprises privées fournissent des services de manière efficiente et génèrent une plus-value pour l'économie. Il devrait aussi en être ainsi dans le domaine des infrastructures. Les implications de cette approche, dont les avantages sont démontrés, sont importantes. Prenons par exemple La Poste, Swisscom ou les CFF. Il suffirait de réduire les parts détenues par l'État pour résoudre des conflits d'intérêts. Dans les domaines où des monopoles naturels perdurent, l'État doit réguler le marché afin qu'une concurrence équitable puisse s'établir entre des concurrents se battant à armes égales.

### **Approvisionnement durable et de qualité**

La sécurité de l'approvisionnement est l'objectif d'une politique des infrastructures cohérente et axée sur le long terme. Les offres doivent être planifiées en temps voulu et adaptées aux besoins. Les ressources étant limitées, il convient d'évaluer les projets de développement en fonction de critères prenant en compte les aspects d'économie publique et de gestion d'entreprise.

### **Réglementation adéquate**

La réglementation des infrastructures doit se limiter au strict nécessaire et s'adapter aux réalités économiques et techniques. Il s'agit d'éviter tout conflit d'intérêts lié à la propriété, au service public et à la surveillance du marché. Permettez-moi de vous donner un exemple : les CFF sont une société anonyme contrôlée par l'Office fédéral des transports (OFT). Toutefois, l'autorité de régulation et

l'entreprise ne sont pas indépendantes car elles rendent des comptes au même « chef » – ce qui crée nécessairement des conflits d'objectifs. De tels conflits entravent un débat transparent.

### **Financement durable**

C'est au marché qu'il appartient de financer l'exploitation, l'approvisionnement de base et l'extension des infrastructures. De plus, il faut éviter les subventions croisées qui créent des incitations erronées et se révèlent contre-productives (cf. l'exemple de la banque postale). En ce qui concerne le financement, il importe de respecter le principe de subsidiarité (Confédération, cantons, communes) et celui d'équivalence selon lequel l'utilisateur principal doit assumer la majeure partie des coûts. La commune paie pour la route communale parce que c'est elle qui en retire le plus grand bénéfice. Parallèlement, le financement par les pouvoirs publics doit être transparent et neutre du point de vue concurrentiel. Par ailleurs, il doit tenir compte des coûts consécutifs. Sur ce plan, il convient toutefois d'œuvrer en faveur d'une plus grande ouverture aux partenariats public-privé. Ces derniers doivent être clairement préférés au financement public pour les investissements dans les infrastructures.

### **Innovation dans les infrastructures**

La Suisse doit rester à la pointe dans le domaine des infrastructures. Elle n'y parviendra que si des investissements privés dans les innovations bénéficient d'une protection adaptée. Cette question est surtout difficile dans le contexte de réglementations d'accès neutres au niveau technologique – dans le doute, il faut toujours pencher pour la protection des investissements. L'accès à des infrastructures au prix de revient n'est en aucun cas un bon moyen d'encourager les investissements.

En résumé, ces lignes directrices, présentées dans leur intégralité dans l'étude, doivent permettre de maintenir et de renforcer les excellents fondements des infrastructures de réseau en Suisse. Elles doivent aussi contribuer à améliorer le rapport prix-prestation et à garantir l'approvisionnement de base.

Permettez-moi également de dire quelques mots sur la structure du rapport et de vous expliquer comment nous avons procédé et pourquoi :

Les travaux se sont fondés sur de récentes publications de l'OCDE, du DETEC, d'Avenir Suisse ainsi que d'autres auteurs spécialisés dans les infrastructures. Sur la base de ces données, nous avons fait un état des lieux au sein des groupes de travail de notre Commission des infrastructures et de l'énergie. Toutes les organisations membres ont participé depuis le début. La Commission a coordonné l'analyse des différents secteurs d'infrastructure réalisée par les experts des domaines concernés. Cette vue d'ensemble est complétée d'une comparaison internationale, fondée principalement sur les chiffres de l'OCDE et les analyses du World Economic Forum. Le catalogue de mesures qui clôt l'étude représente les résultats consolidés, lesquels sont soutenus par l'ensemble des membres d'économiesuisse.

**Conférence de presse**

**Présentation de l'étude « Infrastructures de réseau : investir avec efficience »**

Mardi 29 juin 2010

Seul le discours prononcé fait foi.

## La tarification de la mobilité : une solution à long terme

Hanspeter Rentsch, président de la Commission des infrastructures d'economiesuisse

Mesdames, Messieurs,

Comme c'est le cas des infrastructures dans les domaines de l'énergie et des télécommunications, des infrastructures de transport efficaces et de bonne qualité sont importantes pour des économies florissantes. La Suisse dispose d'excellentes infrastructures ferroviaires. Comme le montrent les classements du World Economic Forum (WEF) relatifs à la qualité des infrastructures ferroviaires, la Suisse se trouve à la pointe depuis plusieurs années. Elle devance le Japon, la France, l'Allemagne et d'autres États comme Hong Kong et le Danemark.

Notre pays occupe aussi une bonne position dans le domaine des infrastructures routières. La majorité des dirigeants d'entreprise interrogés par le WEF considèrent qu'elles sont de bonne voire de très bonne qualité, ce qui place la Suisse entre les troisième et quatrième rangs. La France, Singapour et l'Allemagne nous devancent. À cet égard, il convient de noter que les deux petits États asiatiques que sont Singapour et Hong Kong figurent dans le peloton de tête en ce qui concerne la concurrence internationale entre places économiques. Certains pays émergents investissent dans des infrastructures modernes et rattrapent leur retard. Ces pays peuvent sauter des étapes de l'évolution technologique et mettent sous pression les pays industrialisés.

La politisation du processus de financement constitue un défi supplémentaire pour les pays dont les infrastructures doivent être renouvelées. Les ressources doivent être mises à disposition aujourd'hui alors que la population bénéficiera des investissements seulement à l'avenir. Aussi le financement de l'entretien des infrastructures n'est-il guère attrayant pour les milieux politiques. En Suisse, le système de financement des transports se caractérise par sa grande complexité. D'une part, les dépenses sont couvertes par les recettes affectées de l'impôt sur les huiles minérales, de la RPLP, de la vignette autoroutière et du pour mille de TVA, d'autre part, ces secteurs reçoivent des ressources de la caisse générale de la Confédération. L'utilisation des ressources est particulièrement compliquée. Il existe notamment un transfert élevé (près de 2 milliards de francs par an) de recettes de la fiscalité routière aux autres modes de transport.

Le degré d'autofinancement du rail avoisine deux tiers. Ce taux est insuffisant dans la mesure où la route représente 80 % des transports de personnes et près de 60 % des transports de marchandises. Les infrastructures routières revêtent une importance encore plus grande pour le trafic national. Le financement croisé et la non-application du principe de causalité sur le plan de l'utilisation sont des problèmes fondamentaux. En effet, un service est surutilisé lorsque son prix ne reflète pas complètement les coûts correspondants.

C'est le cas des routes, mais surtout du rail. Le prix payé par les utilisateurs ne couvre pas totalement les coûts occasionnés. On constate par exemple la surcharge de certains tronçons routiers et lignes ferroviaires aux heures de pointe ou encore les difficultés des CFF en termes de revenu au vu de l'augmentation des kilomètres parcourus par les titulaires d'un abonnement général. L'économiste suisse réitère une mesure réclamée de longue date, celle d'une meilleure prise en compte du principe de causalité pour le financement. Il est urgent de corriger le système actuel, excessivement enchevêtré et source de distorsions. Ainsi, les goulets d'étranglement du côté des capacités entraîneraient une augmentation des coûts d'utilisation et les flux de trafic pourraient être optimisés à certains endroits et à certaines heures.

Une solution possible serait l'abandon du mécanisme actuel de financement, très complexe, pour passer à une tarification de la mobilité, qu'il ne faut pas confondre avec un péage routier. La tarification de la mobilité concernerait tous les moyens de transport et remplacerait les taxes actuelles. Elle suppose l'introduction de taxes pour l'utilisation des infrastructures et des services pour le trafic individuel **et** les transports publics. Une personne qui se déplace beaucoup, paierait beaucoup, une personne qui circule peu, paierait peu. Il ne faut en aucun cas introduire un péage routier sous couvert de tarification de la mobilité, comme cela a été le cas aux Pays-Bas. Les systèmes de tarification focalisés sur un seul moyen de transport ne contribuent pas à résoudre durablement les problèmes de capacité et sont désavantageux sur le plan de l'efficience.

Néanmoins, une approche intégrative, comme la tarification de la mobilité, est efficace à long terme pour la politique des transports. Le rail **et** la route fournissent des services importants en termes de mobilité. La route contribue à la flexibilité des transports pour les marchandises de petite taille, tandis que le rail soutient judicieusement le transport de marchandises lourdes, volumineuses et dangereuses sur de longues distances.

Le financement selon le principe de causalité permet une utilisation optimale des capacités. Dans l'éventualité de l'introduction d'une tarification de la mobilité, il est également crucial de supprimer d'autres charges (fiscales) pesant sur la mobilité et de prendre en compte les coûts de perception. Ces derniers ne devraient pas être supérieurs à l'utilité du dispositif. Les coûts de perception sont particulièrement élevés lorsque le nombre de véhicules ou d'acteurs soumis à la taxe est faible ou que le système est coûteux. Les dispositifs mis en place en Norvège et à Londres ne sont pas de bons exemples.

*En guise de résumé, on peut dire que :*

- En ce qui concerne les infrastructures ferroviaires, la Suisse est très bien positionnée, mais il existe un certain besoin de rattrapage du côté de la route.
- Le financement devrait être simplifié et aménagé selon le principe de causalité.

La tarification de la mobilité serait une solution pour remplacer le système actuel à condition d'intégrer tous les moyens de transport. Il convient de refuser un péage routier masqué ou une tarification de la mobilité qui ne s'appliquerait qu'à la route, car ils renchériraient les transports et compliqueraient encore le système.



**Conférence de presse**

**Présentation de l'étude « Infrastructures de réseau : investir avec efficience »**

Mardi 29 juin 2010

Seul le discours prononcé fait foi.

## Pour un approvisionnement en électricité sûr et économique

Rudolf Hug, membre du Comité d'economiesuisse et président de la Commission de l'énergie et de l'environnement

Mesdames, Messieurs,

En comparaison européenne, l'approvisionnement électrique de la Suisse est d'une qualité supérieure à la moyenne. Il s'appuie sur des infrastructures mises en place et renouvelées au fil des décennies. Grâce à la grande disponibilité de la force hydraulique et de l'énergie nucléaire et à la densité du réseau de transport et de distribution, un approvisionnement en électricité avantageux et propre va de soi depuis longtemps.

L'approvisionnement en électricité est devenu un facteur économique. Les investissements dans le développement et le renouvellement des infrastructures contribuent à créer et à préserver de nombreux emplois. Caractérisée par des coûts de production stables, la production indigène réduit la dépendance envers l'étranger et atténue les fluctuations de prix sur les marchés helvétiques et européens. La Suisse est devenue une plaque tournante majeure pour l'électricité en raison de sa position géographique au cœur de l'Europe : 23 % du courant produit en Europe y transitent, 80 % étant ensuite réexportés.

On est toutefois encore loin de l'objectif. Actuellement, le marché de l'électricité n'est que partiellement ouvert. Et la partie ouverte ne fonctionne que de manière limitée. En outre, il importe de corriger les incitations négatives qui induisent une distorsion de la concurrence.

Il est important que la révision imminente de la loi sur l'approvisionnement en électricité pose les bons jalons. En tout état de cause, il faut renoncer à la compliquer davantage. Il convient par ailleurs de trouver une solution équitable pour la tarification de l'utilisation des réseaux. D'une part, les prix doivent être avantageux pour les consommateurs, les utilisateurs du réseau, d'autre part, les recettes doivent permettre aux exploitants du réseau de financer le remplacement et l'extension du réseau. Sans son extension, les nouvelles grandes centrales et les installations de production utilisant des énergies renouvelables ne pourront pas être reliées au réseau.

Non seulement les structures institutionnelles, mais aussi la sécurité de l'approvisionnement doivent faire l'objet d'un débat. Cette dernière question est aujourd'hui au cœur de mon exposé. Une grande partie des infrastructures ont été planifiées dans les années 1950 et construites dans les années 1970. Notre pays n'a plus construit de grande centrale électrique depuis 25 ans environ, alors que la consommation a massivement augmenté. Il faut souvent plusieurs décennies pour mettre en place des lignes à haute et à très haute tension, alors que leur construction et mise en service ne nécessitent que quelques mois. La mesure la plus urgente est le remplacement des centrales nucléaires de première génération. Les centrales de Beznau et de Mühleberg construites à la fin des années 1960 et au début des années 1970 arriveront au terme de leur durée d'exploitation entre 2020 et 2025. Les contrats d'achat à long terme avec les centrales nucléaires françaises s'éteindront également dans cette période. En conséquence, nous perdrons dans quelques années une part considérable de notre approvisionnement en électricité hivernal. Depuis trois ou quatre ans, la Suisse importe entre 10 % et 15 % de l'électricité consommée pendant le semestre d'hiver et cette part augmente. Cela s'explique principalement par la vigueur de la croissance économique et de la croissance démographique, par des exigences de confort accrues, une nouvelle ère d'électrification liée à l'informatique et aux télécommunications ainsi que par les mesures de protection du climat visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. D'autres moteurs de l'augmentation de la consommation sont le chauffage (pompes à chaleur, etc.) et la mobilité électriques.

La Suisse s'est fixé pour objectif d'accroître la part des nouvelles énergies renouvelables (géothermie, petites centrales hydrauliques, énergie éolienne, biomasse et énergie solaire) dans la production électrique à 5400 GWh d'ici à 2035, ce qui couvrirait 10 % des besoins actuels. À l'avenir aussi, l'approvisionnement en électricité ne pourra être garanti que grâce à l'association des énergies renouvelables et du nucléaire.

La garantie d'un approvisionnement sûr, avantageux et respectueux de l'environnement relève maintenant d'une course contre la montre. Des pénuries menacent déjà de se produire au cours des prochaines décennies. Bien que la consommation totale d'énergie diminue grâce à des applications et des réseaux intelligents, aux transports publics, aux voitures électriques et aux bâtiments à faible consommation énergétique, la consommation d'électricité augmente continuellement.

La Suisse ne pourra pas non plus compter sur l'importation d'électricité. La consommation de nos voisins augmente aussi et ils ne construisent aucune nouvelle centrale. C'est en particulier l'avenir des centrales électriques fossiles sans réduction active des émissions de CO<sub>2</sub> qui est compromis. La menace d'une pénurie d'électricité plane donc aussi sur notre voisin allemand et sur l'UE en général.

### **Des décisions clés doivent être prises rapidement en matière de politique énergétique**

Au cours des dix prochaines années, la Suisse devra prendre des décisions clés en matière de politique énergétique :

- Les cantons devront prendre position sur les conditions-cadre du remplacement des centrales nucléaires dès 2011. Leurs gouvernements et parlements sont tenus de suivre un processus de décision lourd. Des votes consultatifs auront lieu dans plusieurs cantons.
- Les autorisations générales accordées par le Conseil fédéral et le Parlement national seront soumises au peuple à partir de 2013. Nous attendons du souverain qu'il soutienne clairement le maintien d'un approvisionnement associant les énergies renouvelables et nucléaire qui a fait ses preuves.
- Il ne faut pas non plus oublier les décisions de politique climatique ayant une incidence sur la politique énergétique générale.

- Et, enfin, la décision, prévue pour 2014, concernant l'ouverture totale du marché de l'électricité et l'entrée en vigueur de la LApEI révisée devrait corriger des défauts substantiels de la régulation actuelle.



Netzinfrastrukturen – effizient in die Zukunft investieren

# Medienkonferenz

# Medienkonferenz

1. Pascal Gentinetta:  
Mut zum effizienten Investieren
2. Dominique Reber:  
Kompass für eine kohärente Infrastrukturpolitik
3. Hans Peter Rentsch:  
Mobility Pricing als langfristige Lösung
4. Rudolf Hug:  
Für eine sichere und preiswerte Stromversorgung
5. Rückfragen an die Referenten

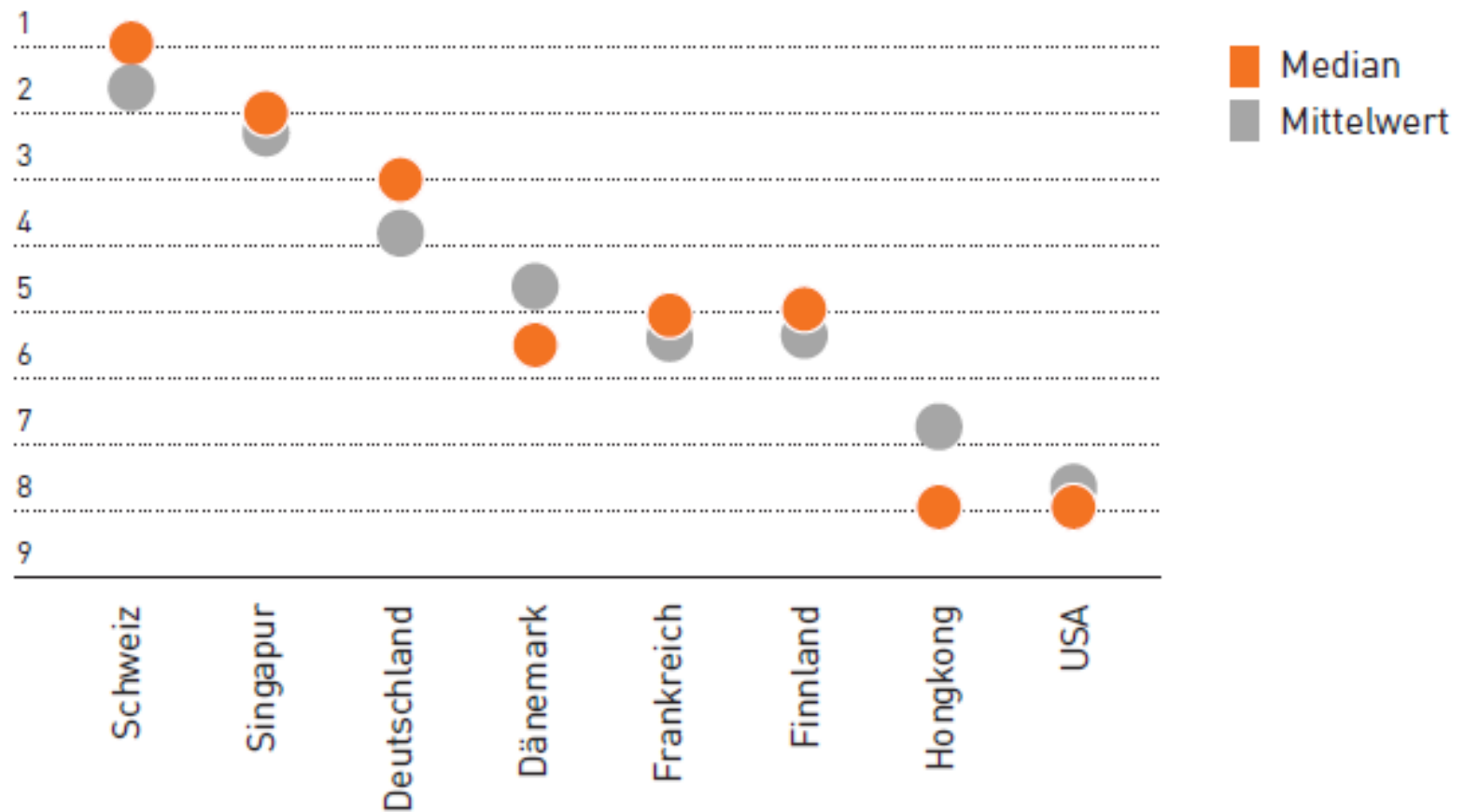
Netzinfrastrukturen – effizient in die Zukunft investieren

# Mut zum effizienten Investieren



Dr. Pascal Gentinetta,  
Vorsitzender der  
Geschäftsleitung

# WEF Rangliste aller Infrastrukturen 2001-2009



Quelle: WEF, 2001-2009



# Warum eine Publikation?

## Marktöffnung

- Staatliche werden zu privaten Akteuren
- Komplexität steigt mit Entwicklung
- Viele offene Fragen

## Internationale Entwicklung

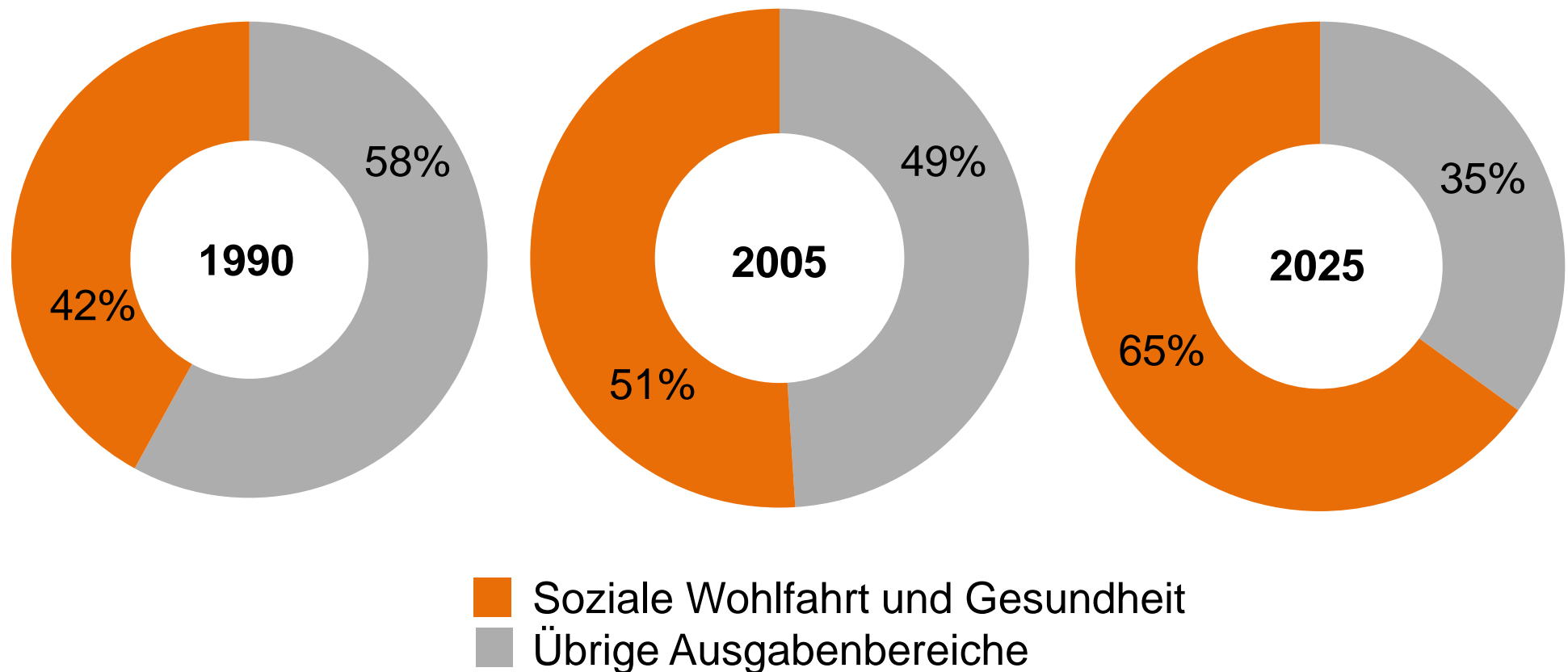
- Standortwettbewerb wird härter
- Infrastrukturkonkurrenz nimmt zu
- Privates Kapital wird aktiviert

## Herausforderungen (Beispiele)

- Finanzierung: Strasse und Schiene
- Versorgung: Stromlücke
- Ordnung: Interessenkonflikte

# „Crowding-out-Effekt“ der sozialen Wohlfahrt und Gesundheit 1990-2025

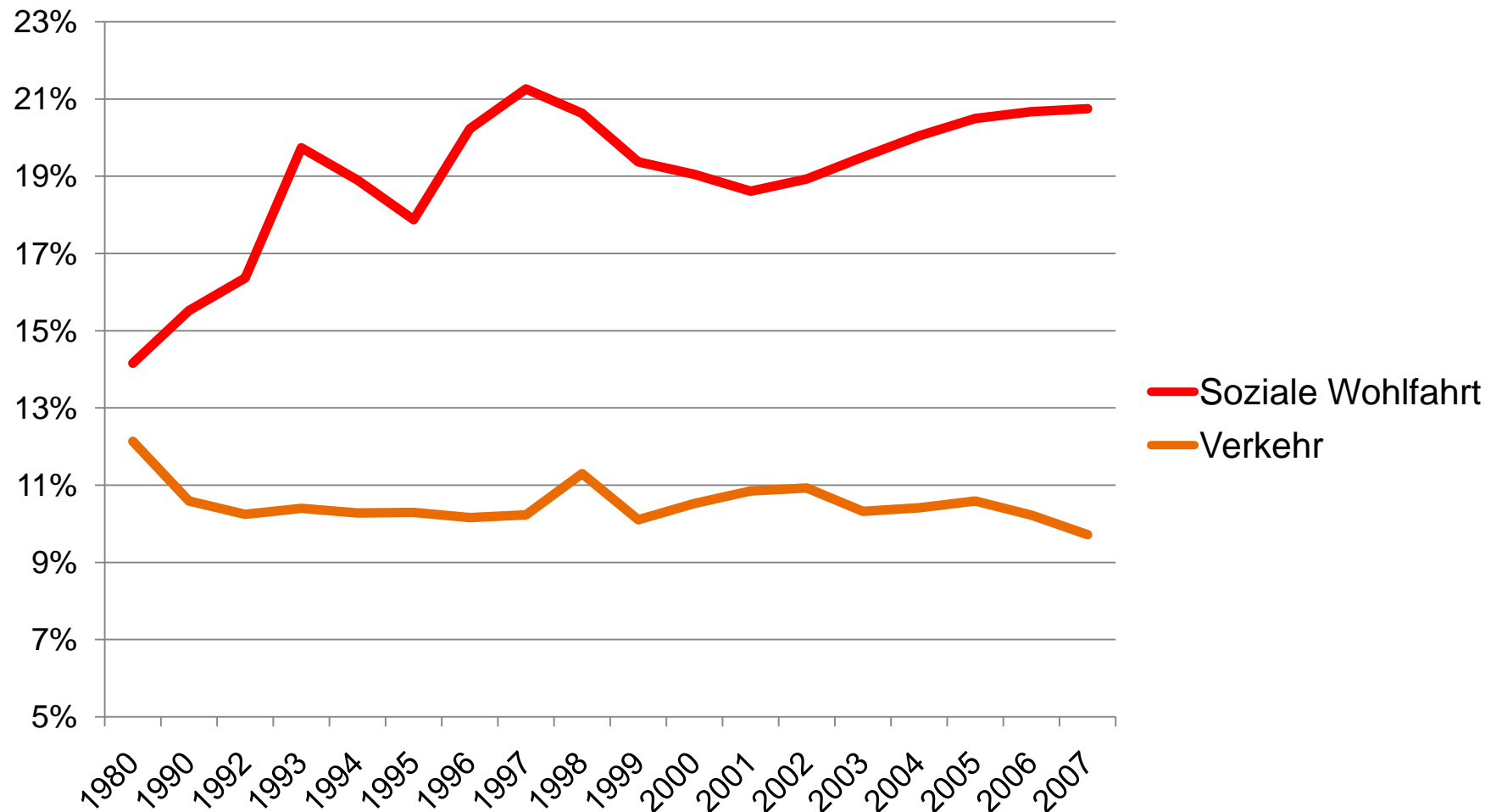
Entwicklung der staatsquotenrelevanten Ausgaben



Quellen: EFV, Öffentliche Finanzen der Schweiz 2005, Bundesamt für Sozialversicherungen (BSV), Schweizerische Sozialversicherungsstatistik 2006, economiesuisse Ausgabenkonzept 2002. Zahlen für 2025 gemäss eigener Schätzung.

# Verteilungskampf zu Lasten der Infrastruktur

Ausgaben von Bund, Kantonen und Gemeinden für Verkehr und Soziale Wohlfahrt (Anteile an den Gesamtausgaben), am Beispiel Verkehr



Quelle: EFV - Öffentliche Finanzen der Schweiz

# Hauptanliegen für den weiteren Ausbau

- ▶ Fokussierung auf rentable und effiziente Investitionen
- ▶ Transparente Kriterien und konsequente Förderung der Wettbewerbselemente
- ▶ Rahmenbedingungen zur Erschliessung privaten Kapitals zur Finanzierung

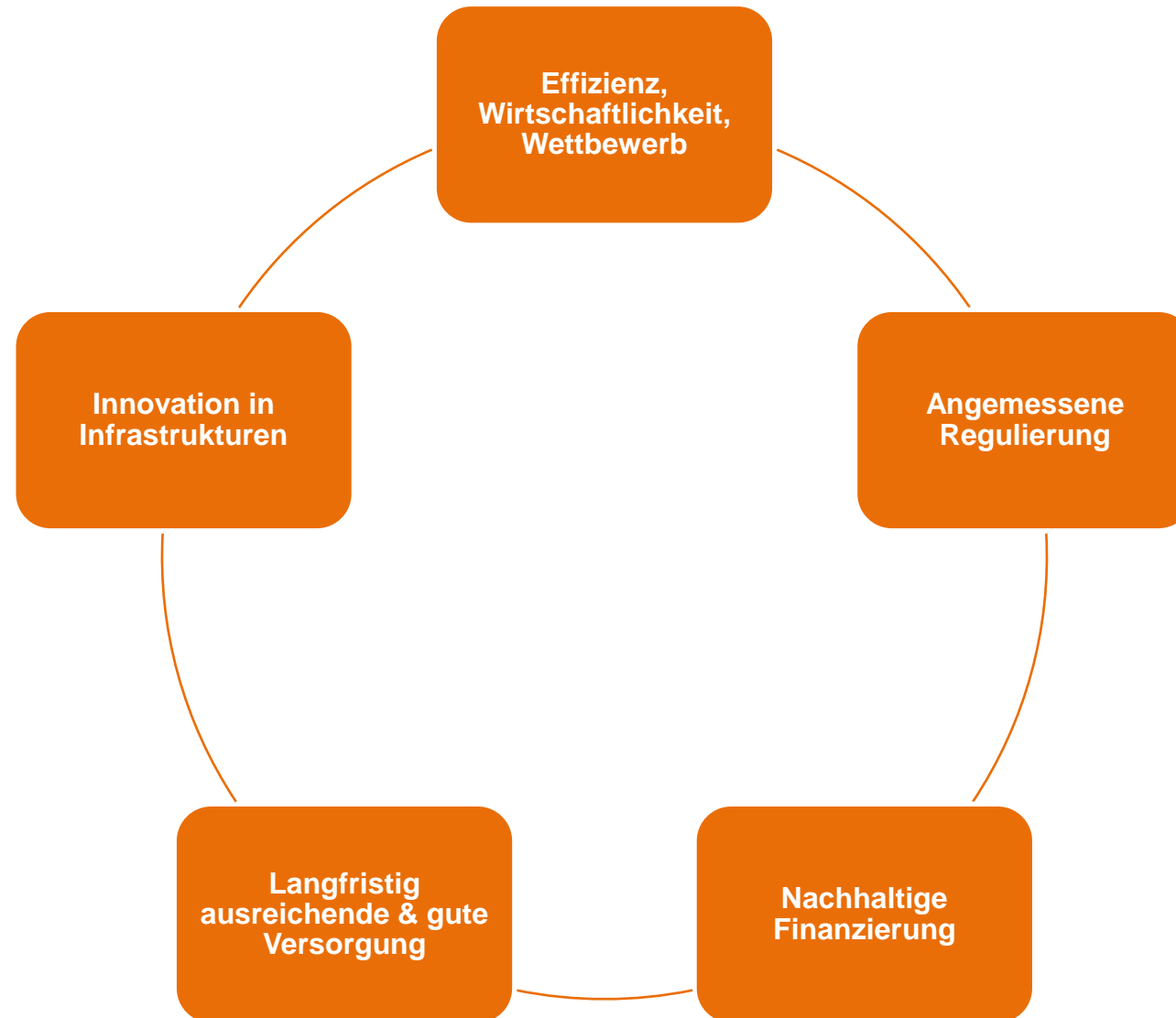
Netzinfrastrukturen – effizient in die Zukunft investieren

# Kompass für eine kohärente Infrastrukturpolitik



Dominique Reber,  
Mitglied der Geschäftsleitung

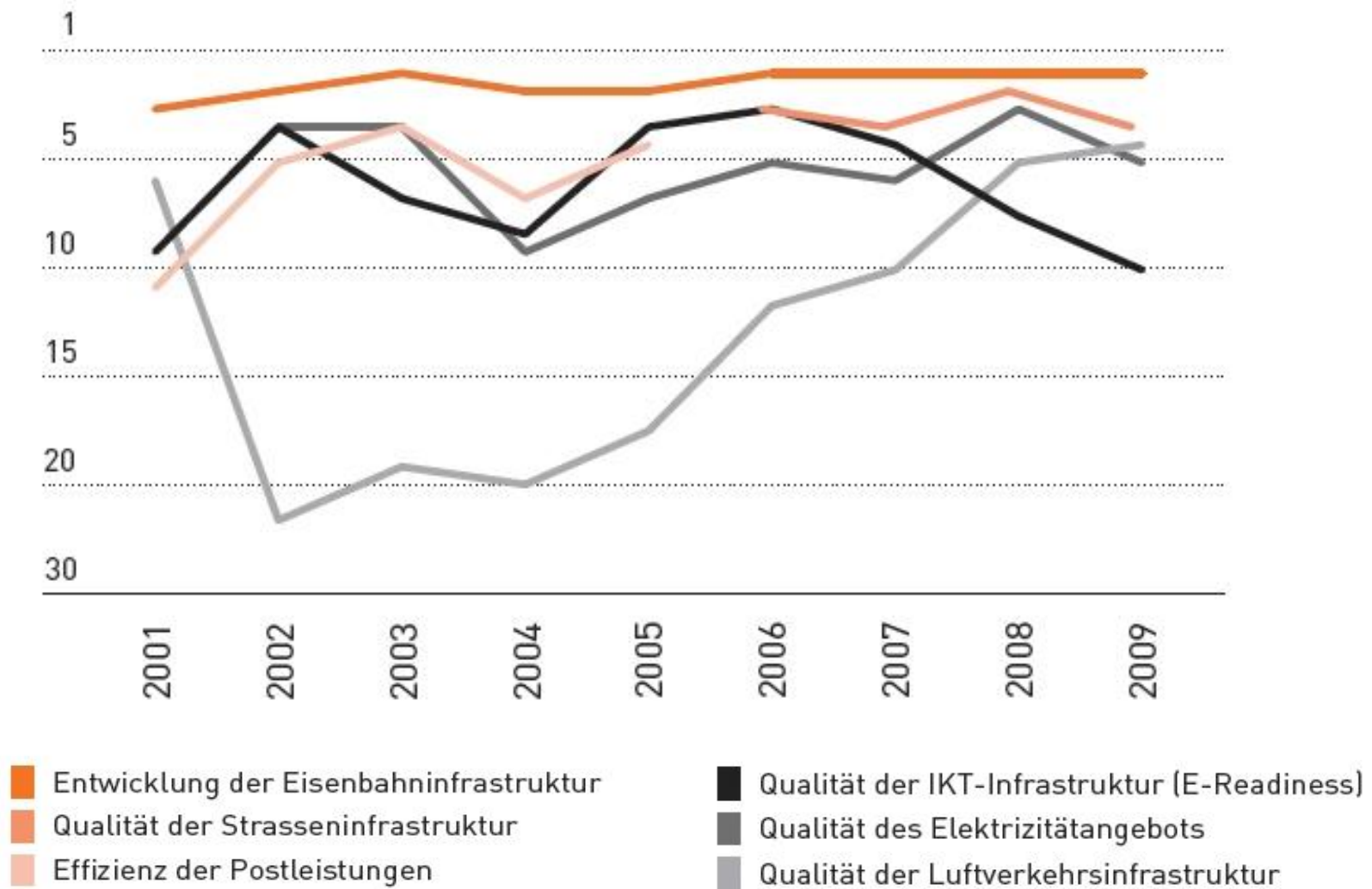
# Die Leitlinien der economiesuisse



# Aufbau des Berichts



# Die Schweiz ist gut positioniert



Quelle: WEF: The Global Competitiveness Report, 2001–2009 und Economist Intelligence Unit, 2001–2009.



Netzinfrastrukturen – effizient in die Zukunft investieren

# Mobility Pricing als langfristige Lösung



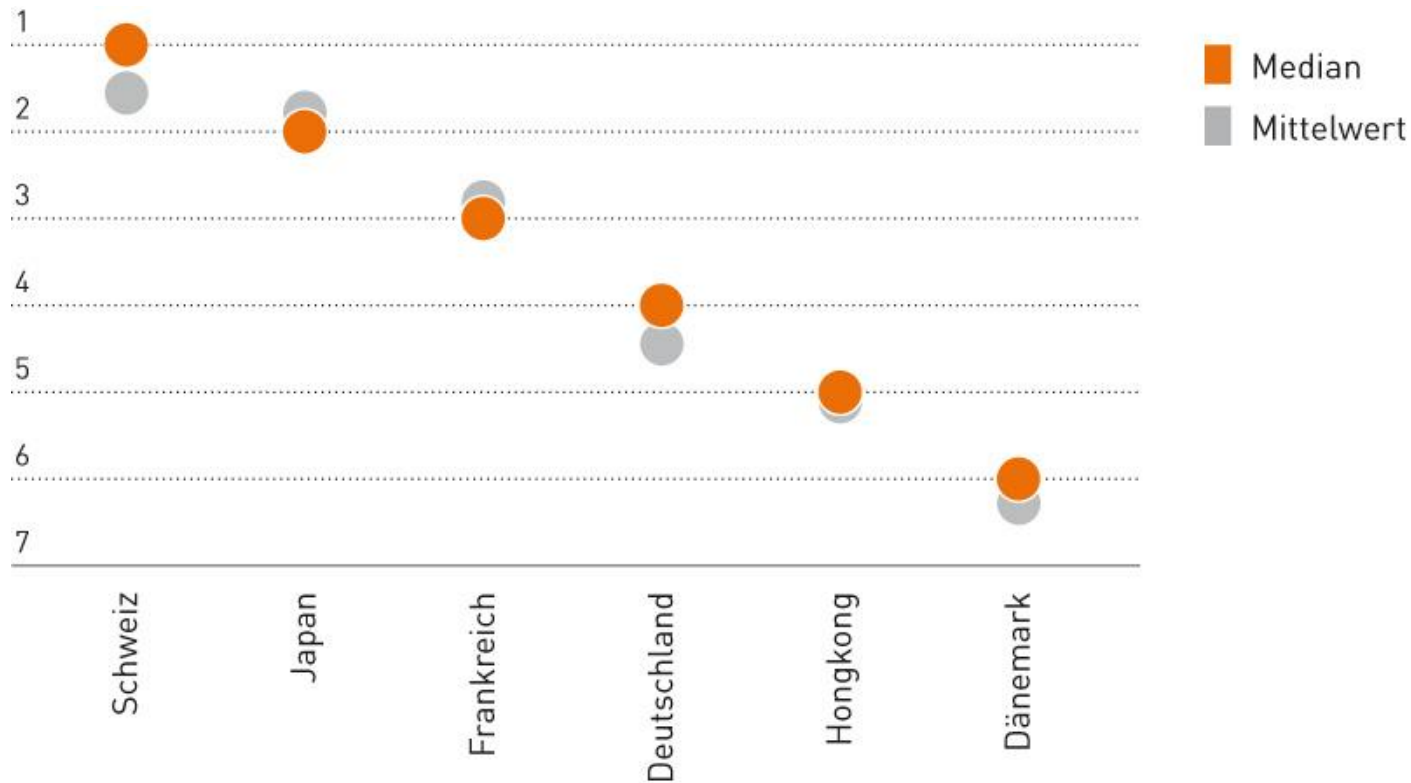
Dr. Hanspeter Rentsch

Präsident der Infrastrukturkommission

economisesuisse

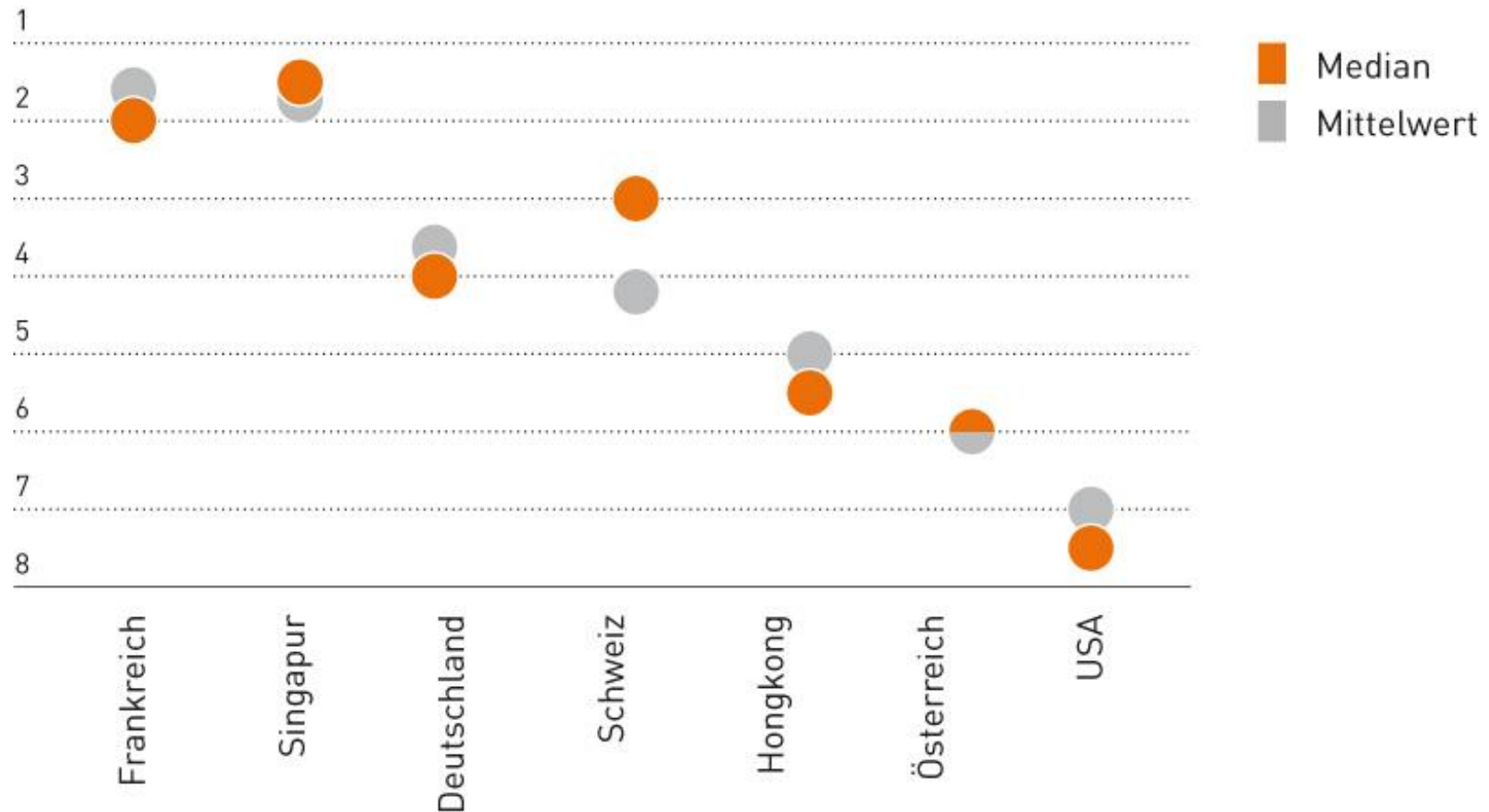
# Die Schweiz besitzt hervorragende Eisenbahninfrastrukturen

**WEF-Rangliste der Eisenbahninfrastrukturen (2001 bis 2009)**



# Auch die Strasseninfrastruktur ist gut – verschiedene Länder holen aber auf

## WEF-Rangliste der Strasseninfrastrukturen (2001 und 2006 bis 2009)



# Quersubventionierung Strasse-Schiene von fast CHF 2 Mrd.



Quelle: Eigene Darstellung gemäss Voranschlag 2008.

# Zusammenfassung

- ▶ Schieneninfrastruktur ist sehr gut
- ▶ Strasseninfrastruktur ist gut – Nachholbedarf ist gegeben
- ▶ Finanzierung des Verkehrs vereinfachen und verursacherorientiert ausrichten
- ▶ Langfristig Einführung eines verkehrsträgerübergreifenden „Mobility Pricing“ als Ersatz heutiger Finanzierungen

Netzinfrastrukturen – effizient in die Zukunft investieren

# Für eine sichere und preiswerte Stromversorgung

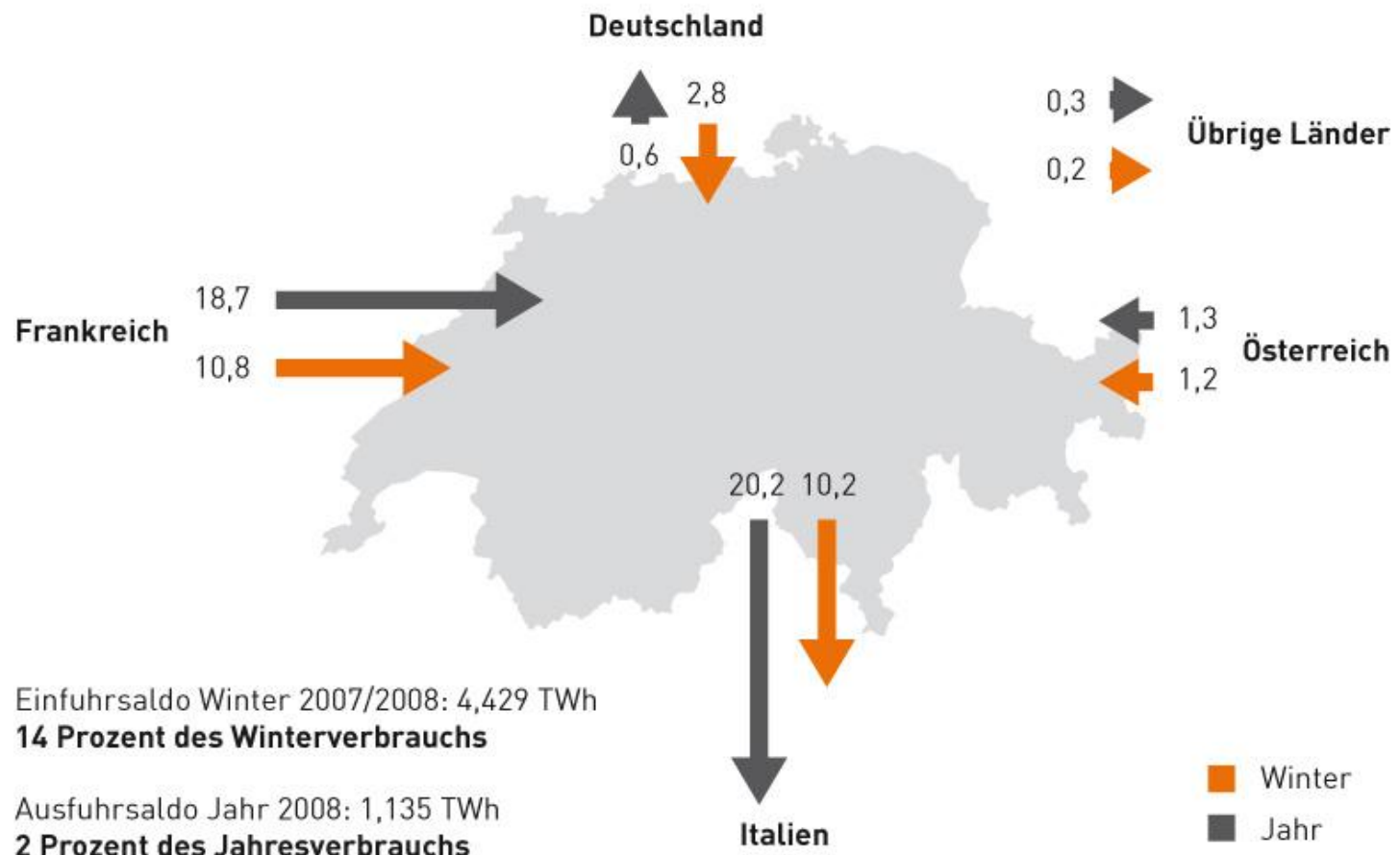


Rudolf Hug

Präsident der Energie und  
Umweltkommission economisesuisse

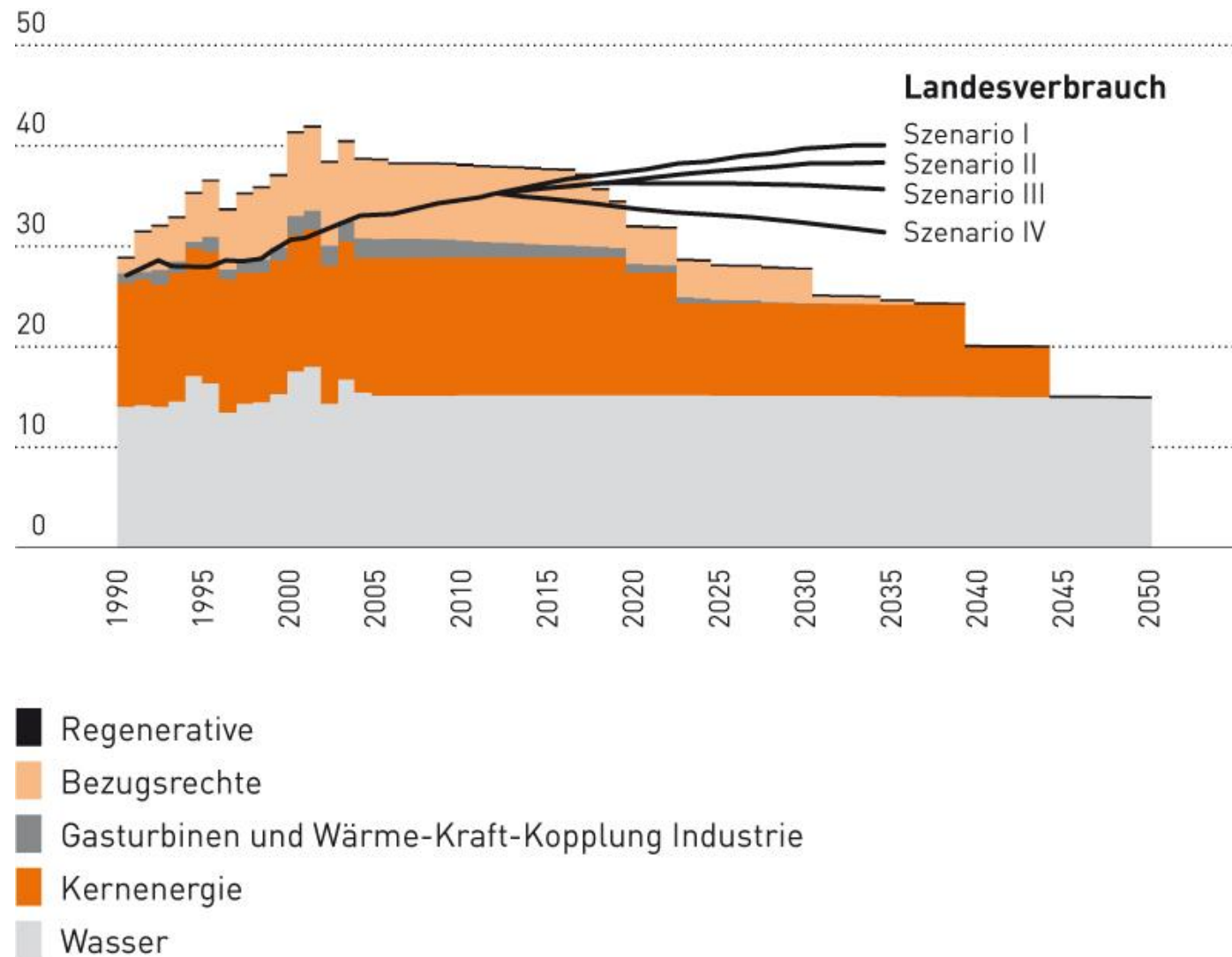
# Schweiz importiert Strom im Winter

## Elektrizitätsflüsse 2008



Quelle: Schweizerische Elektrizitätsstatistik 2008, Bundesamt für Energie.

# Auch bei 2000-Watt-Gesellschaft droht Stromlücke

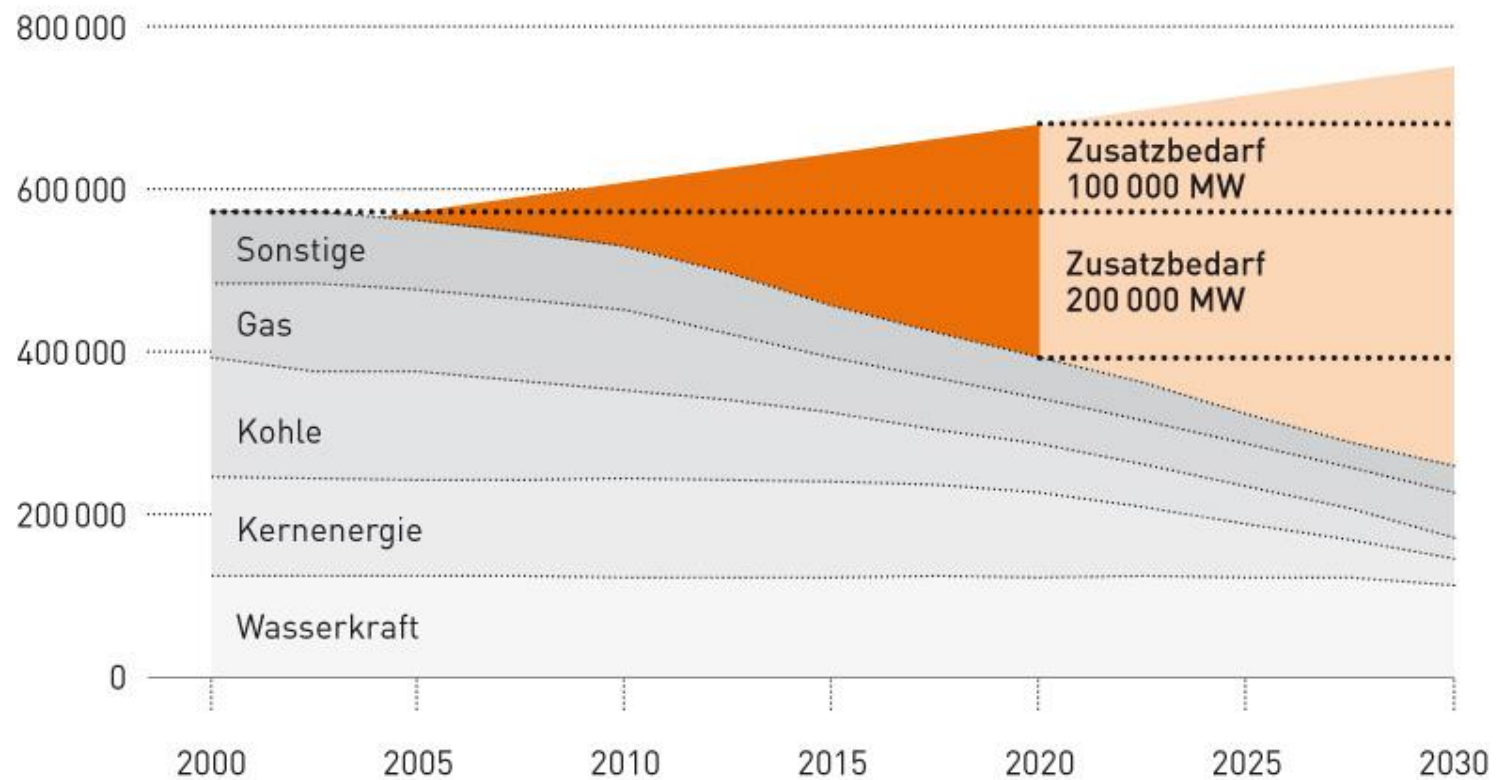




# Stromlücke droht auch der EU

## Stromlücke in der EU-27

Installierte Leistung in Megawatt



Quelle: Eurelectric 2008.

# Fazit

- ▶ CH-Strominfrastruktur im internationalen Vergleich überdurchschnittlich zuverlässig und sicher
- ▶ Grosser Nachholbedarf bei der Regulierung des Strommarktes und Schaffung geeigneter Anreize
- ▶ Zentrale Aufgabe: Vermeidung der drohenden Stromversorgungslücke in kommenden 10-15 Jahren durch Ersatz der Grosskraftwerke
- ▶ Oberste Priorität bei bevorstehenden politischen Weichenstellungen: sichere, wirtschaftliche und umweltfreundliche Versorgung