

Infrastructures de réseau : investir avec efficacité

dossier politique

27 septembre 2010 Numéro 17

Les infrastructures en plein bouleversement.

L'État a assumé pendant des décennies la responsabilité de l'exploitation des réseaux d'infrastructures et des prestations qui en découlent. Aujourd'hui des entreprises privées prennent de plus en plus le relais. Ce changement est notamment induit par les exigences croissantes des clients et les besoins croissants en termes d'investissement. La concurrence mondiale entre les places économiques joue aussi un rôle important, car des infrastructures de qualité élevée sont un facteur de succès décisif. Les infrastructures suisses sont souvent comparées à celles de l'UE. Ce cadre devrait toutefois être élargi. Les économies dynamiques axées sur la concurrence se situent pour la plupart en Asie où un énorme besoin de rattrapage existe et où les États se donnent les moyens d'atteindre leurs objectifs. La Suisse doit se mesurer aux pays qui mettent en place leurs premières infrastructures en recourant aux dernières technologies. Si la Suisse ne prend pas garde aux signes des temps, ces pays auront sur nous, d'ici quelques années, un avantage considérable en termes d'infrastructures.

Position d'economiesuisse

- ▶ La Suisse ne doit pas se fermer aux changements mondiaux, mais les voir comme une opportunité. C'est le seul moyen de gagner la course à l'attractivité.
- ▶ Pour pouvoir résister à la pression concurrentielle croissante, la Suisse doit disposer d'une analyse cohérente de l'évolution mondiale, une planification stratégique à long terme et une priorisation des mesures à mettre en œuvre, fondée sur des critères économiques.
- ▶ economiesuisse juge préoccupante l'évolution actuelle dans le domaine des infrastructures. Elle demande une politique cohérente en termes de planification, de définition des priorités et de financement des infrastructures futures.

Une situation de départ excellente, mais des défis de taille

Les infrastructures helvétiques restent parmi les meilleures du monde. Cependant, la concurrence est plus forte que jamais. Les pays émergents, les nouvelles technologies et le manque de ressources pour renouveler des réseaux vieillissants placent la Suisse devant de grands défis. Il est donc d'une importance cruciale de mener, à long terme, une politique en matière d'infrastructures qui soit davantage axée sur la concurrence. C'est à cette condition qu'il sera possible de garantir le financement des projets de développement qui accroîtront l'efficacité de l'économie suisse et qui contribueront de manière déterminante à renforcer l'attrait de notre place économique.

La situation actuelle de la politique suisse des infrastructures se présente comme suit :

- ▶ Notre pays est très bien équipé à l'heure actuelle en particulier si l'on considère l'échelle régionale.
- ▶ À moyen et long termes, toutefois, la Suisse risque de prendre du retard aux chapitres de la planification, du développement et de l'extension de ses infrastructures. Sur certains points, elle est d'ailleurs déjà tombée au-dessous de la moyenne de l'OCDE.
- ▶ De nombreux pays de l'OCDE, surtout ceux de l'UE, sont parvenus à améliorer leur compétitivité en ouvrant leurs marchés et en abandonnant des monopoles. Les expériences faites jusqu'ici en Suisse en matière d'ouverture des marchés et de privatisation peuvent être considérées comme des succès, sauf pour le marché de l'électricité. Il convient donc de poursuivre dans cette voie à l'avenir et même d'accélérer le pas (par exemple pour le rail, la poste et Swisscom).
- ▶ Les infrastructures de la Suisse, pays de transit densément peuplé, sont soumises à une forte pression. La surcharge dont elles souffrent ainsi que l'évolution technologique exigent de renouveler les infrastructures existantes, d'en construire de nouvelles et d'augmenter les capacités dans les vingt ans à venir. Cet ajustement s'accompagnera de dépenses considérables.
- ▶ Le financement des infrastructures futures exigera toujours plus de capital privé. Il importe donc de veiller à ce que les conditions-cadre autorisent, encouragent et protègent ces investissements privés.
- ▶ À l'avenir, les infrastructures seront de plus en plus étroitement reliées entre elles, en particulier dans le secteur des transports et celui de l'alimentation électrique (songeons au réseau intelligent – « smart grids », au comptage évolué – « smart metering », etc.). Pour l'heure, la Suisse n'est pas suffisamment active dans la mise en valeur de ces possibilités.
- ▶ En matière de financement des infrastructures, des priorités devront être définies, fondées davantage qu'aujourd'hui sur des critères de rentabilité relevant tant de la gestion d'entreprise que de l'économie nationale.
- ▶ Les besoins financiers grandissants, ces dernières années, dans les domaines de la prévoyance sociale et de la santé, ne doivent pas se traduire par l'éviction d'investissements à long terme en faveur de la place économique suisse.

Le secteur de l'électricité

Importance pour l'économie

► En comparaison européenne, l'approvisionnement électrique en Suisse présente une qualité élevée

En comparaison européenne, l'approvisionnement électrique en Suisse présente une qualité supérieure à la moyenne. Il est économique et d'une qualité technique élevée en raison de la vaste infrastructure existante, de l'association des énergies hydraulique et nucléaire ainsi que de la densité du réseau de transport et de distribution. En Suisse, le secteur de l'électricité se caractérise par sa structure décentralisée. Près de 850 entreprises s'occupent de la production, du transport et de la distribution du courant électrique. Le regroupement de plusieurs parties du réseau de transport électrique au sein de la société d'exploitation du réseau Swissgrid SA a permis d'épurer la structure relative au transport. Toutefois, le marché de l'électricité est encore loin de l'objectif visé, ce qui ne permet pas de bénéficier des avantages d'une libéralisation.

Conditions-cadre en Suisse

► La LApEl devait poser les bases d'un marché électrique concurrentiel

Une première tentative de libéralisation du marché de l'électricité en Suisse selon les règles de l'UE a donné naissance à la loi sur l'approvisionnement en électricité (LApEl), qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2008. Les dispositions d'exécution sont définies dans l'ordonnance sur l'approvisionnement en électricité (OApEl). La LApEl a pour objectif de « créer les conditions propres à assurer un approvisionnement en électricité sûr ainsi qu'un marché de l'électricité axé sur la concurrence ». Pour ce faire, l'ouverture du secteur de l'électricité est réalisée en deux étapes : les grands consommateurs (plus de 100 MWh par an) ont un libre accès au marché depuis le 1^{er} janvier 2009, celui-ci devant être entièrement ouvert à tous les consommateurs au terme d'une période de transition de cinq ans.

Les principaux aspects de la LApEl et de l'OPApEl

Accès au réseau : Les gestionnaires de réseau sont tenus de garantir un accès au réseau non discriminatoire pour les tiers. La rémunération de l'utilisation du réseau est basée sur les coûts.

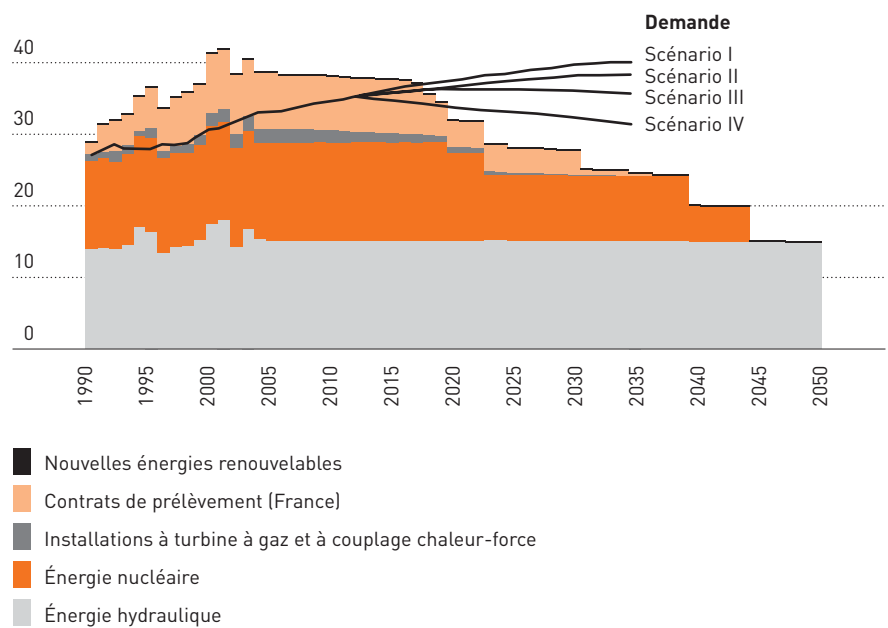
Séparation des activités : Les entreprises d'électricité doivent assurer l'indépendance de l'exploitation du réseau. Les subventions croisées entre ce dernier et les autres secteurs d'activité sont interdites.

Autorité de régulation : La Commission de l'électricité (ElCom) veille au respect des prescriptions légales.

Approvisionnement de base : La LApEl oblige les gestionnaires de réseau à raccorder au réseau électrique tous les consommateurs finaux et tous les producteurs d'électricité dans leur zone de desserte.

Graphique 1

▶ À moins d'étendre les capacités de production, nous risquons une pénurie d'électricité dès 2020.

Projection de l'offre d'électricité avec le parc de centrales actuelles (sans nouvelles constructions), jusqu'en 2050, en TWhel


Source : Prognos, Perspectives énergétiques 2007

▶ La Suisse est passée du statut d'exportatrice d'électricité à celui d'importatrice

Depuis 1990, la consommation d'électricité de la Suisse a augmenté de 24 % alors que la production nationale n'a progressé que de 13 %. Ces dernières années, le pays est passé du statut d'exportateur net à celui d'importateur net d'électricité durant le semestre d'hiver. En cas de chaleur ou de froid persistant, l'approvisionnement en Suisse pourrait devenir critique dès 2012. De plus, la durée d'exploitation des centrales nucléaires helvétiques de première génération prendra fin en 2020. Les contrats à long terme conclus avec la France en vue de l'importation d'électricité arrivent aussi à échéance et ne pourront pas être renouvelés. Le Conseil fédéral a posé les bases de la nouvelle politique énergétique en février 2007. La réorientation de celle-ci repose sur quatre piliers : efficacité énergétique, énergies renouvelables, grandes centrales électriques et politique énergétique extérieure. En ce qui concerne le nucléaire, le Conseil fédéral s'est déclaré favorable au remplacement des centrales existantes, par la construction de nouvelles centrales.

Recommandations de l'économie

- ▶ Ouvrir le marché, éliminer des barrières à l'entrée sur le marché
- ▶ Achever l'intégration dans le réseau électrique européen
- ▶ Ouvrir le marché à des acteurs économiques significatifs
- ▶ Appliquer un modèle réglementaire fonctionnel et pragmatique (modèle scandinave, par exemple)
- ▶ Garantir la sécurité de l'approvisionnement de la Suisse

Le secteur du gaz

Importance pour l'économie

► L'importance du gaz va croissant

Le gaz naturel est une source d'énergie de plus en plus importante, notamment dans le contexte de l'ouverture du marché de l'électricité, car la combustion du gaz génère beaucoup moins de CO₂ que celle du charbon. Notre pays ne produit pas de gaz naturel. Ce sont surtout les Pays-Bas, la Norvège, la Russie et l'Algérie qui jouent un rôle déterminant pour l'approvisionnement en gaz naturel du pays. En Suisse, le gaz est surtout utilisé pour le chauffage et les processus industriels. Depuis quelques années, il est également utilisé comme carburant. Avec une part de 12 % à la consommation d'énergie totale, la Suisse se situe 50 % en dessous de la moyenne de l'UE et des pays environnants.

Conditions-cadre en Suisse

► Swissgas SA assure l'approvisionnement en gaz

La Suisse autorise depuis 1964 déjà, en vertu de l'art. 13 de la loi sur les installations de transport de conduites (LITC), l'accès de tiers au réseau à haute pression pour les combustibles liquides ou gazeux. Depuis les années 1970, les gaziers suisses s'approvisionnent sur le marché européen du gaz naturel en gros via Swissgas SA. Le gaz naturel acheté par Swissgas SA (80 % de l'ensemble des importations de gaz naturel) est livré à prix coûtant aux sociétés régionales, puis à leurs actionnaires respectifs – distributeurs finaux et entreprises industrielles. En plus de la centralisation des achats, Swissgas et les sociétés régionales ont une autre mission importante sur le marché du gaz. En tant que propriétaires du réseau de transport du gaz naturel en Suisse, elles sont responsables de l'extension et de l'exploitation des infrastructures concernées.

► La sécurité de l'approvisionnement l'emporte sur les besoins d'ouverture du marché

Pour la Suisse, la question est de savoir si une ouverture du marché du secteur gazier entraînerait une baisse des prix pour tous les consommateurs, étant donné que le marché du gaz naturel suisse est petit comparé au marché européen. Le marché helvétique ne représente en effet que 0,7 % du gaz naturel consommé en Europe. Par rapport à des nations productrices de gaz, l'économie gazière suisse ne jouit donc que d'un faible pouvoir de négociation sur les marchés internationaux et ne peut espérer des réductions de coûts par des conditions d'achat plus favorables.

Recommandations de l'économie

- Privilégier des solutions privées et assurer une transparence maximale en matière de réglementation
- Créer des structures d'offres plus adaptées en dissociant notamment le réseau, la distribution et la vente
- Intégrer l'industrie à la réglementation actuelle de la branche
- Renforcer la transparence en matière de prix et de conditions d'accès
- Corriger les principaux défauts existants du système, sans le bouleverser

Le secteur de l'aviation

Importance pour l'économie

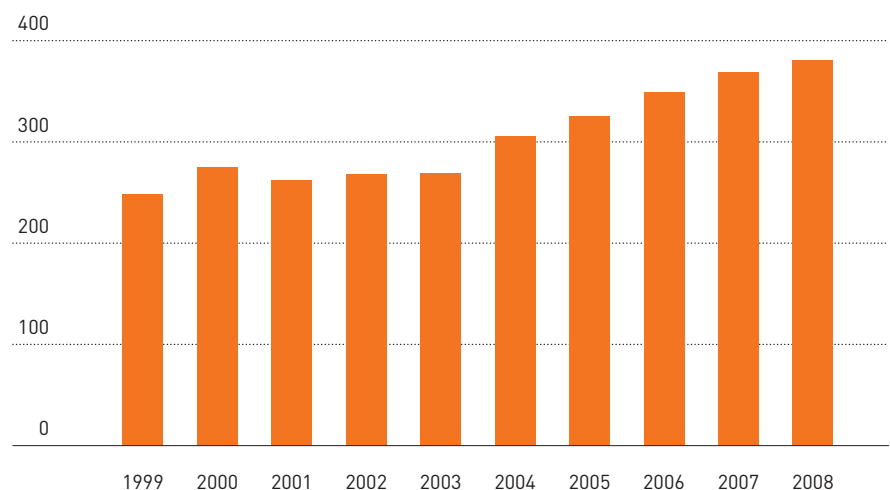
► L'aviation a une grande importance économique

Pour pouvoir fonctionner, le système aéronautique doit comprendre quatre acteurs en interaction, à savoir : des compagnies aériennes, des aéroports, des services de navigation aérienne et des entreprises connexes. Souvent réunies en alliances internationales, les compagnies aériennes sont la plupart du temps des entreprises de droit privé. Les aéroports sont quant à eux majoritairement en mains étatiques, tandis que les services de la navigation aérienne, aujourd'hui exploités par des sociétés nationales, jouissent d'un monopole légal. Parmi les entreprises connexes, quatrième acteur du secteur aéronautique, il convient de citer notamment les entreprises d'entretien, d'assistance au sol et de fret aérien ainsi que les services de restauration. Le secteur de l'aviation suisse emploie directement quelque 50 000 personnes et, indirectement, plus de 130 000 personnes supplémentaires. Pour 2004, la création de valeur totale a été estimée à plus de 26 mrd fr. par an. Le transport aérien a continué de croître en 2008, tendance qui devrait se poursuivre à long terme malgré la crise économique.

Graphique 2

► Le trafic aérien international augmentera à long terme, malgré des baisses dues à des facteurs conjoncturels.

Évolution du trafic aérien international
Tonnes-kilomètres réalisées, 1999-2008



Source : Rapport annuel et l'OACI 2008

Conditions-cadre en Suisse

► Les réglementations de l'UE ont profondément modifié les marchés aéronautiques européen et suisse

Ce secteur possède une vocation internationale. Par conséquent, les questions de sécurité et les réglementations y sont principalement régies par des prescriptions internationales (OACI) et européennes (Commission européenne, AESA, Eurocontrol). Autrement dit, la Suisse n'a pas intérêt à faire cavalier seul dans ce domaine. L'évolution au sein de l'UE a aussi profondément modifié le marché aéronautique suisse. On a assisté en Europe à un processus d'assainissement du marché qui a débouché sur des fusions, des cessations d'activité et des restructurations ainsi qu'à l'arrivée sur le marché de nouveaux acteurs et à la conclusion d'alliances aériennes. La Suisse est aussi représentée dans les principales organisations et institutions européennes, telles que l'Agence Euro-

péenne de la Sécurité Aérienne (AESA), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et Eurocontrol. Toutefois, l'égalité de traitement n'est pas totale entre les sociétés suisses et européennes : si le trafic transfrontalier est ouvert dans les deux sens, le cabotage (c'est-à-dire l'offre de destinations à l'intérieur d'autres États membres) reste interdit aux entreprises helvétiques. Reste ouverte la question de savoir comment les autres régions du monde réagiront aux changements opérés par l'Europe. Pour la Suisse, il sera vital de trouver une solution sur mesure.

Recommandations de l'économie

- ▶ Il est indispensable que toutes les compagnies aériennes soient soumises au niveau international aux mêmes conditions. C'est pourquoi l'économie suisse attend des autorités helvétiques qu'elles s'investissent au sein de comités internationaux en faveur d'une concurrence loyale
- ▶ Le secteur de l'aviation ne doit pas adhérer au système européen d'échange de quotas d'émission européen car celui-ci pénalise les compagnies d'aviation suisses par rapport à leurs concurrents internationaux
- ▶ Les négociations avec l'UE en vue de l'instauration de la liberté réciproque de cabotage doivent être menées avec détermination et aboutir à la signature d'un accord
- ▶ Il importe d'encourager l'exploitation de services de navigation aérienne autonomes intégrés dans le système européen (SES, SESAR, FABEC et AESA)
- ▶ Le financement des services de navigation aérienne et des aéroports doit être couvert par le secteur « aviation ». Les dépenses doivent être réduites autant que faire se peut et les recettes intégralement reversées au secteur de l'aviation

Le secteur routier

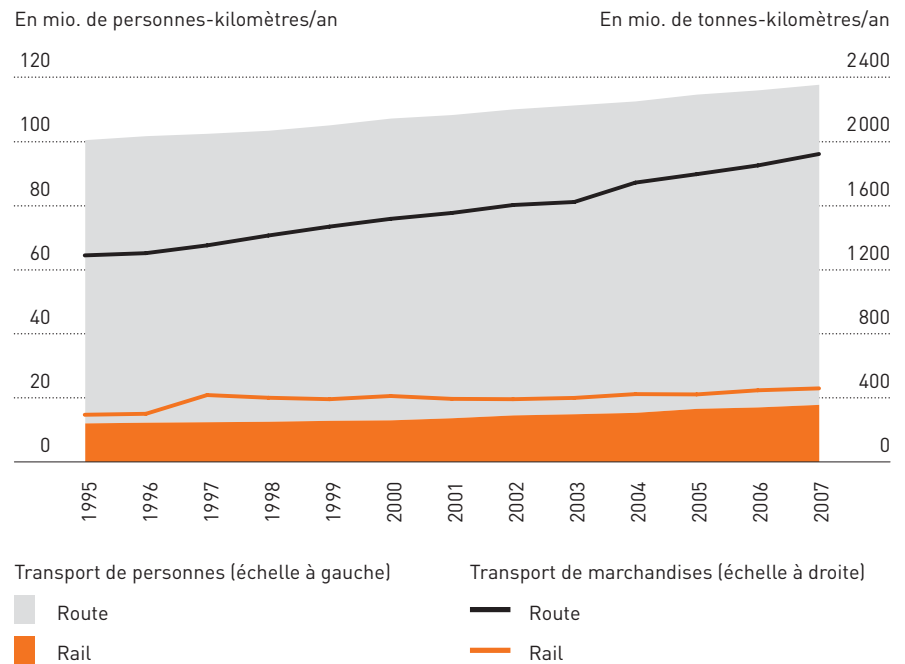
Importance pour l'économie

▶ À l'échelle nationale, près des trois quarts des prestations de transport de marchandises s'effectuent par les routes

La Suisse jouit d'un des réseaux routiers les mieux aménagés du monde. La longueur totale de ce réseau est estimée à 72 000 kilomètres, dont 3 % sont des autoroutes, 26 % des routes cantonales et les 71 % restants des routes communales. Bien qu'elles représentent une faible part du réseau routier, les routes nationales revêtent une grande importance pour l'économie. Si on considère les prestations nationales et internationales, la route représente 80 % du total des transports de personnes et 57 % des transports de marchandises.

Graphique 3

► La répartition modale rail-route n'a pas beaucoup changé au cours des dix dernières années.

Prestations de transport dans le trafic voyageur et de marchandises 1995-2007

Source : Office fédéral de la statistique, Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im Personenverkehr, Encyclopédie statistique de la Suisse.

► Dans les agglomérations, on n'est pas loin d'une surcharge de trafic

En 2001, 12 % du PIB suisse, soit 52,4 mrd fr., provenaient directement ou indirectement de prestations de transport ferroviaires ou routières. En 2007, le trafic routier représentait quelque 256 000 postes, soit l'équivalent de 6,5 % de l'ensemble des travailleurs de Suisse. Le trafic routier va continuer d'augmenter ces prochaines années. Il est donc indispensable de développer encore l'infrastructure existante afin de garantir la fluidité du trafic. C'est en particulier le cas pour le réseau des routes nationales aux abords des agglomérations, où le trafic régional et interrégional s'additionne.

Conditions-cadre en Suisse

► Le trafic routier couvre entièrement ses coûts, conformément au principe de causalité

La politique en matière de circulation routière doit répondre aux exigences parfois contradictoires de l'économie, de l'écologie et de la société. L'économie juge préoccupant le financement des transports. Le système actuel est complexe et manque de transparence. En 2008, 8,4 mrd fr. ont été dépensés pour les transports à l'échelle fédérale, dont quelque 5 mrd fr. étaient financés par le biais de recettes affectées (impôts sur les huiles minérales, RPLP, vignette autoroutière, pour-mille de TVA). Le reste provient des ressources générales ou est financé par le biais de l'endettement. Malgré d'importants transferts de moyens tirés des ressources routières au profit d'autres domaines, les routes nationales ont pu être jusqu'ici intégralement financées par les taxes routières, conformément au principe de causalité.

Péage routier et tarification de la mobilité

Bien que le financement de nos routes soit aujourd'hui couvert par les instruments existants, le monde politique se penche régulièrement sur de nouvelles propositions pour compléter ou remplacer les recettes routières actuelles. On trouve dans cette catégorie des taxes telles que les péages routiers et la tarification de la mobilité. Les principaux inconvénients du péage routier résident dans sa focalisation sur un mode de transport et dans les coûts d'encaissement, qui représentent généralement entre 30 % et 40 % des recettes. Par comparaison, le coût de perception de l'impôt sur les huiles minérales représente 1,5 % de son produit brut. Pour que l'introduction d'un tel système fasse sens du point de vue économique, les coûts devraient être compensés par une utilité élevée. La tarification de la mobilité ou « mobility pricing » qui doit concerner l'ensemble des modes de transport, constitue une meilleure solution. Un tel concept n'a encore été mis en œuvre dans aucun pays. En particulier dans le domaine des transports publics, où le taux d'autofinancement est plutôt bas (environ 50 %), une taxe liée aux prestations pourrait parfaitement faire sens comme instrument de financement.

Recommandations de l'économie

- ▶ Définir des priorités pour les projets d'extension selon des critères d'économie nationale et de rentabilité d'exploitation
- ▶ Examiner rapidement des mesures contre les surcharges de trafic prévisibles
- ▶ Envisager de nouvelles taxes augmentant les coûts de la mobilité que si l'impôt sur les huiles minérales ne couvre plus les dépenses routières et que les provisions du financement spécial de la circulation routière sont investies dans l'infrastructure routière
- ▶ Séparer les flux financiers entre le rail et la route de manière transparente
- ▶ À long terme : examiner le remplacement de toutes les taxes sur le trafic par une taxation de la mobilité conforme au principe de causalité

Le secteur ferroviaire

Importance pour l'économie

- ▶ La distance parcourue en personnes-kilomètres a progressé de plus de 40 % entre 2000 et 2008

La Suisse est championne du monde pour l'utilisation du rail. Dans le secteur du fret, une part importante du transport est assurée par le train. Ce dernier joue également un rôle important pour le trafic pendulaire aux abords des grandes agglomérations. Il représente par ailleurs un segment important de l'économie, avec quelque 47 000 salariés et une part du PIB d'environ 1,5 % (2001). Le transport des voyageurs par le rail a régulièrement augmenté au cours de ces dernières années. La distance parcourue en personnes-kilomètres a progressé de plus de 40 % entre 2000 et 2008. Durant la même période, le transport de marchandise s'est accru de 10 % (en tonnes-kilomètres nettes).

Conditions-cadre en Suisse

► Une réforme ferroviaire en profondeur pour augmenter la concurrence

Actuellement, le degré d'autofinancement du trafic ferroviaire est d'à peine 50 %. L'autre moitié est financée par les pouvoirs publics. La Suisse fédéraliste est confrontée à la question récurrente de savoir dans quelle mesure la Confédération et les cantons doivent financer l'infrastructure ferroviaire. La Confédération a jusqu'à maintenant financé intégralement l'infrastructure des CFF (financement public), même si certaines lignes ont clairement une vocation régionale.

La Suisse calque sa politique ferroviaire sur les efforts entrepris par l'Europe pour développer le transport par le rail et renforcer la concurrence ferroviaire au profit des consommateurs et de l'économie. Dès le milieu des années 1990, notre pays a entamé un vaste processus de réforme des chemins de fer. Cette réorganisation comprend quatre étapes principales dont la révision de la loi sur les chemins de fer de 1996, concrétisée par la réforme des chemins de fer 1 (1999), la première phase de la réforme des chemins de fer 2 (2010) et la deuxième phase de la réforme des chemins de fer 2 (prévue pour 2012).

► La Suisse développe activement ses infrastructures ferroviaires

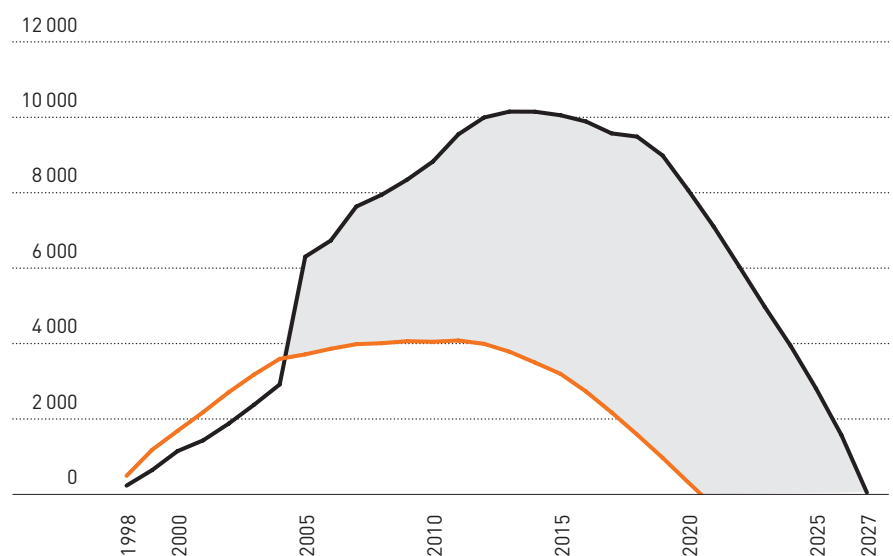
Outre les changements importants apportés à la réglementation du secteur ferroviaire, la Suisse est très active dans le développement de son infrastructure. Des projets comme Rail 2000 ou les raccordements NLFA contribuent à renforcer l'attrait du transport de voyageurs et de fret par le rail. En vertu de l'article 10 de la loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), le Conseil fédéral doit soumettre en 2010 un projet de développement de l'infrastructure ferroviaire (paquet d'investissement « Rail 2030 »), dont le coût prévisionnel oscille entre 12 et 21 mrd fr. Si le financement de ce projet n'est pas encore déterminé, on sait déjà que les moyens du fonds FTP ne seront pas suffisants pour financer de nouveaux projets.

Graphique 4

► Les ressources du fonds FTP sont déjà largement épuisées. Il faut trouver d'autres sources de financement pour les nouveaux projets ferroviaires.

Marge financière étroite pour le fonds FTP

Avances en millions de francs



■ Évolution globale du FTP
 ■ Concept de financement initial

Source : Administration fédérale des finances (AFF)

Recommandations de l'économie

- ▶ Séparer totalement l'infrastructure et l'exploitation des transports afin d'accroître les performances et d'éviter l'opacité des flux de ressources
- ▶ Aménager des corridors en faveur du trafic marchandises
- ▶ Fixer un prix des sillons à sa juste valeur, notamment sur la base de critères qualitatifs
- ▶ Définir des priorités pour les projets de développement futurs sur la base de critères de rentabilité clairs au sens de la gestion d'entreprise et de l'économie publique
- ▶ Établir un financement durable du secteur ferroviaire selon le principe de causalité

Le secteur postal

Importance pour l'économie

▶ Grâce à l'optimisation des processus et aux investissements dans les technologies modernes, la Poste a amélioré sa rentabilité

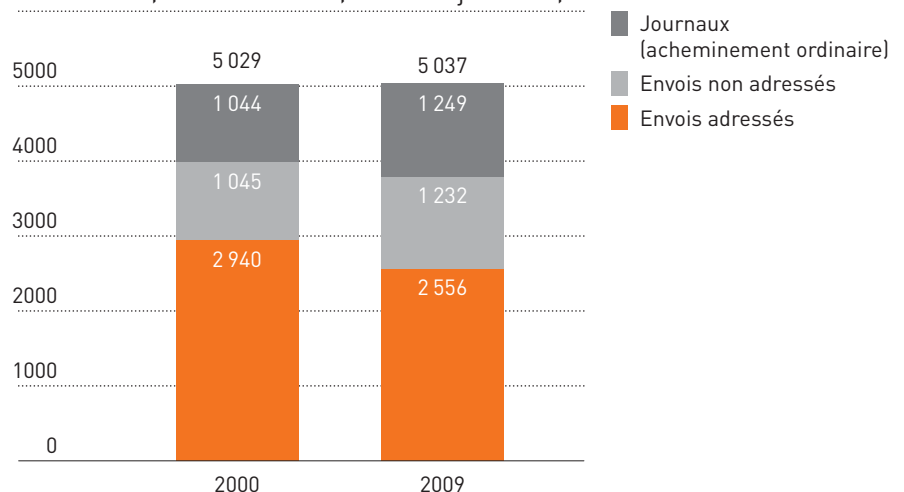
La Suisse possède l'un des réseaux d'offices de poste traditionnels les plus denses, et ce malgré la fermeture de plus de 1000 d'entre eux depuis 2001. Malgré le développement des communications électroniques, la lettre demeure un important instrument de communication. La distribution de colis se maintient. Avec le développement du commerce électronique, il faut même s'attendre à une progression du nombre de colis acheminés. Après avoir évolué pendant des décennies en marge de la concurrence, le secteur postal prend de plus en plus la forme d'un marché. Grâce à l'optimisation des processus et aux investissements dans des technologies modernes, les régies d'État qui étaient naguère largement déficitaires améliorent sensiblement leur rentabilité depuis l'ouverture du marché. La desserte de base est un thème important dans le domaine postal. Les opérateurs historiques utilisent souvent cet argument pour susciter des craintes propres à bloquer l'ouverture du marché. Les chiffres les plus récents attestent pourtant qu'elle s'améliorerait avec l'ouverture du marché : d'après l'autorité de régulation postale, le prestataire suisse qui assure cette desserte de base a dégagé des excédents pour ce segment (857 mio.fr. en 2008).

Graphique 5

▶ Les moyens de communication électroniques séduisent de plus en plus de monde. Pourtant, le nombre de lettres envoyées n'a pas diminué depuis 2000.

Évolution du nombre d'envois

2000 et 2009, La Poste Suisse, lettres et journaux, en millions d'envois



Source : La Poste Suisse, Rapports de gestion 2000 et 2009

Conditions-cadre en Suisse

► Les tarifs du monopole des lettres jusqu'à 20 g sont parmi les plus élevés d'Europe.

Le secteur postal suisse évolue dans le sens du système européen, mais avec un retard dans la libéralisation de l'ordre de trois ans. Le marché postal s'est ouvert progressivement et de manière contrôlée. La garantie de financement du service universel ainsi que la prise en compte de l'évolution dans l'UE ont été les points clés de l'ouverture. Le marché des colis est ouvert depuis 2004 et le monopole des lettres a été abaissé à 100 g en 2006 et à 50 g en juillet 2009. Il existe aussi depuis 2004 un système de concession obligatoire pour tous les services postaux non réservés ainsi qu'une autorité de régulation postale (Postreg) qui surveille le respect des dispositions légales. Les prestations de La Poste sur les segments du marché ouverts sont relativement avantageuses en comparaison internationale. Mais les tarifs du monopole des lettres jusqu'à 20 g sont parmi les plus élevés d'Europe. En Suisse, le processus d'ouverture a été engagé sur la base d'une loi sur la poste et non d'une loi sur le marché postal. Ainsi, la législation postale est toujours unilatéralement axée sur La Poste Suisse.

Recommandations de l'économie

- Ouvrir complètement le marché et abolir le monopole
- Réguler l'accès à certaines prestations de La Poste Suisse
- Éliminer toutes les distorsions de concurrence (interdiction de rouler la nuit, etc.)
- Étendre la liberté d'entreprise de La Poste Suisse et la coupler avec une ouverture complète du marché supprimant toutes les distorsions
- Refuser une distorsion des marchés postaux et financiers par la création d'une banque postale étatique

Le secteur des télécommunications

Importance pour l'économie

► La clé du succès de la libéralisation est l'utilisation de la capacité d'innovation technologique

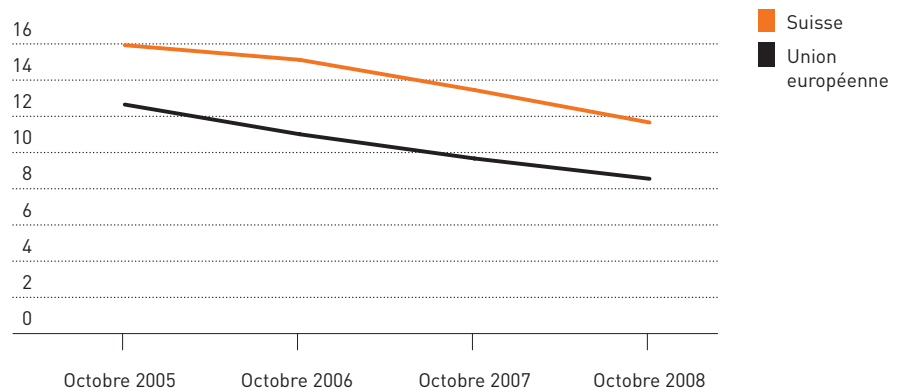
Dans le processus de transformation du pays en société de l'information, les télécommunications jouent un rôle clé : un système de télécommunications bien conçu et abordable contribue à la croissance ainsi qu'à la compétitivité d'un pays. Selon Ecoplan, le secteur des télécommunications suisse a contribué en 2005 à la création directe et indirecte de valeur à hauteur de respectivement 4,8 mrd fr. et 10 mrd fr. À la suite de la libéralisation du marché, le client final a bénéficié d'une baisse significative du niveau des prix sur le marché des télécommunications. Selon l'OFCOM, l'indice des prix à la consommation des services de télécommunications a chuté de 40 % entre début 1998 et fin 2007. Corrigés du pouvoir d'achat, les prix suisses en comparaison internationale se situent au niveau inférieur pour le réseau fixe et au niveau supérieur pour les connexions à haut débit et la téléphonie mobile (OCDE, 2009). On constate que les réductions massives des prix n'ont eu aucune influence négative sur le chiffre d'affaires des entreprises et ont été plus que compensés par la croissance.

Graphique 6

► En comparaison avec l'UE, les prix de la téléphonie mobile en Suisse sont supérieurs à la moyenne.

Prix de la téléphonie mobile

Centimes d'euro par minute



Source : OFCOM, Rencontre avec la presse de juin 2009

La clé du succès de la libéralisation est l'utilisation de la capacité d'innovation technologique afin d'instaurer la libre concurrence sur le marché libéralisé. Les réseaux de communication sans fil en sont un exemple frappant : l'octroi de concessions à plusieurs opérateurs a créé des réseaux parallèles en libre concurrence.

Conditions-cadre en Suisse

► La loi sur les télécommunications (LTC) a guidé la libéralisation du marché suisse

La loi sur les télécommunications (LTC) a guidé la libéralisation du marché suisse. Elle a ouvert (partiellement) le marché du réseau fixe et de téléphonie mobile et créé une autorité de régulation, la Commission fédérale de la communication (ComCom). Les tâches de la ComCom comprennent également l'attribution des licences, la détermination des critères de licence, la régulation qualitative et la gestion des conflits. L'ordonnance sur les services de télécommunications (OST) a servi de base supplémentaire. Selon l'art. 11 LTC, les fournisseurs de services de télécommunication occupant une position dominante sur le marché sont tenus de garantir aux autres fournisseurs « à des conditions transparentes et non discriminatoires et à des prix orientés en fonction des coûts, l'accès à leurs ressources et à leur services ». Par conséquent, Swisscom a dû ouvrir ses réseaux à d'autres opérateurs.

► Le secteur des télécommunications est confronté à des défis de taille

Le secteur des télécommunications est confronté à des défis de taille. Dans les dix prochaines années, le développement de la fibre optique pourrait coûter 4500 francs par connexion privée, ce qui représente un investissement total de 8 à 12 mrd fr. Le développement des réseaux de téléphonie mobile de nouvelle génération (LTE) pourrait coûter entre 2 et 3 mrd fr. par réseau.

Recommandations de l'économie

- ▶ Maintenir la concurrence en termes d'infrastructures entre les réseaux, les technologies et les prestations de service
- ▶ Remplacer les réglementations sectorielles par une réglementation de la concurrence dans les domaines ouverts
- ▶ Préparer la privatisation de Swisscom

Pour toutes questions :

dominique.reber@economiesuisse.ch

urs.naef@economiesuisse.ch

stefan.vannoni@economiesuisse.ch

dominique.rochat@economiesuisse.ch

Pour plus d'informations :

L'étude « Infrastructures de réseau : investir avec efficacité » est disponible sur le site www.economiesuisse.ch