

# L'AVENIR DES RÉSEAUX D'INFRASTRUCTURE NATIONAUX EN SUISSE

## PROCÉDURE D'AUDITION



Rapport rendant compte des résultats  
Septembre 2010



## Table des matières

<b>I</b>	<b>Introduction et aperçu .....</b>	<b>3</b>
<b>A</b>	<b>Rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux .....</b>	<b>3</b>
<b>B</b>	<b>Participation à la consultation.....</b>	<b>4</b>
<b>C</b>	<b>Aperçu des résultats de la consultation.....</b>	<b>4</b>
	1. Evaluation générale .....	4
	2. Avis relatifs aux thèmes centraux de la stratégie en matière d'infrastructures .	5
<b>D</b>	<b>Structure et méthode appliquées au rapport sur les résultats.....</b>	<b>8</b>
<b>II</b>	<b>Résumé des résultats de la consultation .....</b>	<b>9</b>
<b>A</b>	<b>Partis politiques.....</b>	<b>9</b>
	1. Parti démocrate-chrétien (PDC) .....	9
	2. PLR. Les Libéraux-Radicaux.....	9
	3. Union Démocratique du Centre (UDC).....	10
<b>B</b>	<b>Représentants des cantons et des communes.....</b>	<b>10</b>
	1. Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP) / Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) .....	10
	2. Conférence des ingénieurs cantonaux (CIC).....	11
	3. Union des villes suisses (UVS) .....	11
<b>C</b>	<b>Economie, société, partenariat social .....</b>	<b>11</b>
	1. Fédération des entreprises suisses (economiesuisse) .....	11
	2. Union suisse des arts et métiers (USAM).....	12
	3. Centre Patronal.....	13
	4. Fédération des entreprises romandes.....	13
	5. Union syndicale suisse (USS) .....	13
	6. Travail.Suisse .....	14
	7. Fédération suisse du tourisme (FST) .....	14
	8. Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB).....	15
	9. Cargo Forum Schweiz (CFS) .....	16
	10. Chargeurs, Embranchements particuliers, Wagons privés (VAP).....	16
	11. Société coopérative Coop .....	17
	12. Fédération Infra.....	17
	13. Infrastruktur Strasse.....	18
	14. Association des propriétaires immobiliers (HEV).....	19
	15. Association PPP Suisse.....	19
<b>D</b>	<b>Aménagement du territoire et environnement.....</b>	<b>19</b>
	1. Fédération suisse des urbanistes (FSU) .....	19
	2. Association suisse pour l'aménagement national (VLP-ASPAN).....	20
	3. Conseil de l'organisation du territoire, COTER .....	20
	4. Commission fédérale de géologie (CFG) .....	20

5.	Association transports et environnement (ATE) et WWF Suisse .....	21
<b>E</b>	<b>Route .....</b>	<b>21</b>
1.	routesuisse – Fédération routière suisse FRS.....	21
2.	Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA) .....	22
3.	Automobile Club de Suisse (ACS).....	22
4.	Association Suisse des transports routiers (ASTAG).....	23
5.	touring club Schweiz (TCS).....	23
<b>F</b>	<b>Rail.....</b>	<b>23</b>
1.	Union des transports publics (UTP).....	23
2.	LITRA – Service d'information pour les transports publics.....	24
3.	Chemins de fer fédéraux (CFF).....	24
4.	HUPAC .....	25
<b>G</b>	<b>Aviation .....</b>	<b>25</b>
1.	Aerosuisse .....	25
2.	Swiss International Airport Association (SIAA) .....	26
3.	Association Suisse des Aéroports .....	26
4.	Flughafen Zürich AG (Unique) .....	27
5.	skyguide.....	27
<b>H</b>	<b>Energie .....</b>	<b>27</b>
1.	Association des entreprises électriques suisses (AES) et Organisation des entreprises du réseau d'interconnexion suisse d'électricité (swisselectric) ....	27
2.	Association Suisse de l'Industrie Gazière (ASIG).....	28
3.	Groupement d'intérêts des industries intensives en consommation d'énergie (IGEB) .....	29
4.	Groupe gros consommateurs d'électricité (GGS) .....	29
5.	Swissgrid .....	29
<b>I</b>	<b>Télécommunications.....</b>	<b>30</b>
1.	Association suisse des télécommunications (asut).....	30
2.	Sunrise.....	30
3.	Swisscom.....	30
<b>J</b>	<b>Autorités de régulation au niveau fédéral .....</b>	<b>31</b>
1.	Commission fédérale de la communication (ComCom).....	31
2.	Commission fédérale de l'électricité (ECom) .....	31

## Avis

Les différents avis émis dans le cadre de la consultation sur le rapport concernant l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux sont reproduits textuellement dans un document séparé qui peut être téléchargé sur internet à l'adresse suivante:

<http://www.uvek.admin.ch/themen/verkehr/00653/01743/index.html?lang=fr>

# I Introduction et aperçu

## A *Rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux*

Le rapport stratégique "L'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux en Suisse" (ci-après "stratégie en matière d'infrastructures") fournit pour la première fois une vue d'ensemble sur l'état et les défis futurs des six réseaux nationaux couvrant l'ensemble du territoire et relevant partiellement ou entièrement de la Confédération, qui sont:

- les routes nationales
- le réseau ferroviaire
- les aéroports nationaux et le contrôle aérien
- les centrales électriques et les lignes à haute tension
- les conduites de gaz à haute pression
- les réseaux de télécommunication et de radiodiffusion terrestres

Faisant partie intégrante du train de mesures en faveur de la croissance 2008-2011 du Conseil fédéral, la stratégie en matière d'infrastructures s'intéresse plus particulièrement à l'importance économique des réseaux de transport, d'énergie et de télécommunication. Afin que ces réseaux jouent un rôle déterminant pour la compétitivité de la place économique suisse, la qualité de vie de la population et la cohésion du pays en 2030 et au-delà de manière durable, d'importants efforts s'imposent malgré les excellentes conditions de départ en comparaison internationale. Dans ce but, la stratégie en matière d'infrastructures comprend des lignes directrices générales et des axes propres à chaque secteur pour la future politique de la Confédération en matière d'infrastructures.

L'élaboration du rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux en Suisse sous la direction du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a été suivie par un groupe d'experts scientifiques, à savoir :

- Prof. Dr. Thomas Bieger, Université de Saint-Gall
- Prof. Dr. Matthias Finger, EPF Lausanne
- Prof. Dr. René L. Frey, crema-research, Bâle
- Dr. Matthias Rapp, Rapp AG, Bâle
- Prof. Dr. Ulrich Wiedmann, ETH Zurich

Le 3 décembre 2009, le DETEC a ouvert une consultation publique sur la stratégie en matière d'infrastructures. En raison d'un grand intérêt de la part des milieux intéressés, le délai de la consultation fixé initialement au 15 décembre 2009 a été reporté au 12 février 2010.

## ***B Participation à la consultation***

Au total, 30 organismes ont été invités à participer à la consultation. 28 organismes y ont donné suite. En outre, 24 autres institutions ont participé à la consultation. Au total, 52 avis ont été remis au DETEC, soit:

- 3 avis émanant de partis politiques;
- 3 avis émanant de conférences des directeurs cantonaux ainsi que de l'Union des villes suisses;
- 15 avis émanant d'associations et de représentants des intérêts de l'économie, de la société et de partenaires sociaux;
- 6 avis émanant d'associations et de représentants des intérêts de l'environnement et de l'aménagement du territoire;
- 5 avis émanant d'associations et de représentants des intérêts du trafic routier;
- 4 avis émanant d'associations et de représentants des intérêts du trafic ferroviaire;
- 5 avis émanant d'associations et de représentants des intérêts du secteur de l'aviation civile;
- 6 avis émanant d'associations et de représentants des intérêts du secteur énergétique;
- 3 avis émanant d'associations et de représentants des intérêts de la branche des télécommunications;
- 2 avis émanant des autorités de régulation fédérales.

## ***C Aperçu des résultats de la consultation***

### **1. Evaluation générale**

Le fait que le Conseil fédéral élabore une stratégie en matière d'infrastructures couvrant plusieurs secteurs est largement salué par les participants à la consultation. Seule une minorité critique le principe du concept de stratégie ou estime que le rapport dans la forme présentée ne remplit pas les exigences.

La grande majorité des participants ne s'exprime pas sur les thèmes transsectoriels mais se concentre sur les différents réseaux d'infrastructure, voire sur des aspects spécifiques au sein d'un seul secteur. De nombreux participants critiquent le fait que la stratégie se limite aux réseaux nationaux d'infrastructure relevant essentiellement de la Confédération et exigent la prise en compte des réseaux d'infrastructure régionaux et locaux relevant des responsabilités cantonale ou communale. La prise en compte de la Poste est également souvent souhaitée. Le Conseil fédéral a présenté dans sa réponse au postulat Amherd "Voir les

différents réseaux d'infrastructure comme constitutifs d'un système global" du 11 décembre 2009 (09.4248) les raisons d'une délimitation de la stratégie en matière d'infrastructure.

Ci-après, vous trouverez en condensé les principales réactions par rapport aux trois thèmes centraux qui ont souvent suscité un large intérêt dans le cadre de la procédure de consultation. Les questions régulièrement soulevées en matière de politique des transports, de l'énergie et des télécommunication ainsi que celles concernant la régulation, la réglementation du marché et le service universel dans les différents secteurs d'infrastructure, auxquelles le Conseil fédéral a déjà amplement répondu à d'autres occasions ne seront pas abordées. Ces questions sont secondaires par rapport au thème de la stratégie en matière d'infrastructures, à savoir le développement des réseaux d'infrastructure physiques au niveau national.

## 2. Avis relatifs aux thèmes centraux de la stratégie en matière d'infrastructures

### a) Goulets d'étranglement

Plusieurs participants à la consultation s'interrogent concernant la gestion des goulets d'étranglement actuels ou prévisibles dans les réseaux nationaux d'infrastructure. La majorité des participants est d'avis que les gains d'efficacité à eux seuls ne suffiront pas à couvrir la demande future et exigent donc un aménagement supplémentaire des réseaux d'infrastructure. Le concept des coûts d'opportunité, à savoir les répercussions économiques en cas de renoncement à un investissement, suscite un vif intérêt.

Les **partis politiques**, les représentants **des cantons et des communes**, les associations et les représentants des intérêts de **l'économie** ainsi que les représentants des secteurs de la **route**, du **rail**, de l'**aviation**, de l'**électricité** et des **télécommunications** considèrent pour la plupart que la stratégie en matière d'infrastructures n'est pas assez ambitieuse. Afin de garantir à long terme la position de leader de la Suisse en matière de qualité de ses infrastructures, le maintien de la qualité et la modernisation des réseaux d'infrastructure existants ne suffisent pas. Un aménagement des réseaux axé sur la demande s'impose de toute urgence. Il est toutefois difficile de s'accorder quant aux réseaux pour lesquels il convient d'investir en priorité. Dans le secteur des transports terrestres en particulier et selon les points de vue, on argumente que les coûts marginaux et les coûts d'opportunité seraient favorables à l'aménagement, soit de la route, soit du rail. En ce qui concerne le trafic aérien, ce sont surtout les exigences quant à un élargissement des capacités, notamment de l'aéroport de Zurich, qui prévalent. Dans le secteur énergétique, les appréciations quant à l'ampleur des lacunes escomptées en matière d'approvisionnement en électricité et donc quant à la nécessité et à l'urgence de construire de nouvelles centrales thermiques varient considérablement: selon les approches, la stratégie en matière d'infrastructures sous-estime, soit l'évolution de la demande énergétique, soit le potentiel des mesures d'économie d'énergie et des énergies

renouvelables. Dans le secteur des télécommunications, les problèmes de capacité sont moins importants; malgré cela, certains participants exigent un aménagement si possible rapide et sur l'ensemble du territoire du réseau de raccordement à fibre optique.

En revanche, les **organisations environnementales** et les **syndicats** sont d'avis qu'au lieu d'éliminer constamment les goulets d'étranglement, ce qui engendrerait directement d'autres goulets d'étranglement à d'autres endroits du réseau, il convient plutôt de marquer une rupture au niveau de la croissance de la mobilité et de la consommation d'énergie. Les participants à la consultation, qui s'occupent de questions liées à l'**aménagement du territoire**, rejettent également un aménagement des réseaux d'infrastructure uniquement axé sur la demande; il convient bien plus de fixer les priorités du futur développement des infrastructures en tenant compte des objectifs de politique d'aménagement figurant dans le Projet de territoire Suisse.

## **b) Mobility pricing**

La question du financement des réseaux d'infrastructure étatiques que sont la route et le rail et notamment la proposition d'un système cohérent de taxes sur la mobilité valables pour tous les modes de transport et liées aux prestations (mobility pricing) en remplacement de l'actuel modèle de financement a suscité un très grand intérêt de la part des participants à la consultation.

Parmi les **partis politiques**, qui ont participé à la consultation, le PDC demande une analyse complète et précise des effets socio-économiques du mobility pricing. Les libéraux sont fondamentalement disposés à discuter de nouveaux modèles de financement de type «pay as you drive», mais exigent toutefois d'abord une simplification du système existant. L'UDC s'oppose de manière générale à toute taxe incitative dans le domaine des transports.

Alors que les **cantons** ne s'expriment pas au sujet du financement des infrastructures de transport au vu des discussions en cours, l'**Union des villes suisses** rappelle qu'un éventuel mobility pricing devrait également porter sur les réseaux d'infrastructure locaux et communaux.

La majorité des **associations économiques** rejette le mobility pricing. Economiesuisse considère que les conditions dans lesquelles l'introduction d'un tel système devrait intervenir ne sont pas (encore) remplies. Les représentants des PME (Union des arts et métiers, Centre Patronal, Fédération des Entreprises Romandes) s'opposent au principe de taxes sur la mobilité. En revanche, les organisations représentant les entreprises de génie civil (Fédération Infra, Infrastruktur Strasse) considèrent que le mobility pricing est une option qui mérite d'être examinée pour autant qu'elle n'engendre aucun transfert drastique de la charge des modes de transport. Les chargeurs suisses (VAP, Cargo Forum Schweiz) sont favorables à une taxe sur la mobilité respectant les principes de base de la comodalité et du principe de causalité intégré. L'Association PPP Suisse est favorable à la réalisation de ce projet complexe en collaboration étroite avec les responsables privés et publics.

Les **syndicats** rejettent le concept de mobility pricing essentiellement pour des raisons de politique sociale (pénalisation des pendulaires domicile-travail), les représentants des **régions de montagne** pour des raisons de politique régionale (désavantage des régions rurales). La **Fédération suisse du tourisme** est moins sceptique et considère le mobility pricing comme une option intéressante sous certaines conditions. Les **organisations environnementales** partagent également en principe ce point de vue, à condition que le mobility pricing n'engendre pas un renchérissement disproportionné des transports publics. Le **Conseil de l'organisation du territoire** ainsi que la Fédération suisse des urbanistes (FSU) sont en général convaincus de l'importance accrue des taxes d'incitation dans le secteur des transports et soutiennent donc le concept de mobility pricing.

Par contre, les **fédérations routières** (strasseschweiz, ACS, UPSA, ASTAG, TCS) sont totalement opposées à l'introduction d'un mobility pricing dans le domaine de la circulation routière. Parmi les principaux arguments avancés, il y a le fait que le système de financement actuel est suffisant, qu'il ne faut pas introduire de nouveaux impôts ni taxes, que les prix différenciés de la mobilité ne présentent qu'un effet incitatif minime et que la perception de taxes sur la mobilité serait (trop) coûteuse par rapport aux recettes. Par ailleurs, la saisie centralisée des courses individuelles est jugée comme une atteinte inacceptable à la sphère privée et certains doutes sont émis quant à la protection des données. Finalement, l'argumentation se fonde sur les effets de répartition non souhaités du point de vue de la politique sociale ou régionale. Les fédérations routières salueraient en revanche l'introduction de taxes sur la mobilité dans les transports publics prélevées selon le principe de causalité. L'**Union des transports publics** (UTP) est convaincue que l'introduction d'un mobility pricing pour l'ensemble des modes de transport jouerait un rôle important en vue de garantir durablement le financement des infrastructures de transport, à condition toutefois que la répartition modale ne se fasse pas au détriment des transports publics. Certaines **fédérations de l'aéronautique** (aerosuisse, Association suisse des aérodromes) excluent catégoriquement un mobility pricing dans le secteur aérien, alors que d'autres (SIAA) exigent seulement qu'un tel système n'engendre pas de distorsions de la concurrence dans un contexte international.

### c) **Accélération des procédures d'autorisation**

La longue durée des procédures d'autorisation des projets d'infrastructure en Suisse est un problème souvent invoqué, qui complique les assainissements et aménagements nécessaires.

Parmi les **partis politiques**, le PDC exige l'introduction de délais fixes pour le traitement des oppositions et des recours, alors que les libéraux exigent une adaptation des prescriptions dans la loi sur l'aménagement du territoire dans la perspective de l'autorisation d'assainissements énergétiques ainsi que l'accélération de la procédure d'approbation pour de nouvelles centrales et lignes à haute tension.

Les **cantons** (DTAP / CTP) plébiscitent la concrétisation de l'objectif inscrit dans la stratégie en matière d'infrastructures, à savoir l'accélération des procédures d'autorisation.

L'association faîtière de l'**économie**, les représentants du génie civil ainsi que le service d'information pour les **transports publics** (Litra) sont également favorables à une accélération des procédures «time to market» en ce qui concerne les projets d'infrastructure; comme option, ils proposent de restreindre les possibilités d'opposition et de fixer des délais définitifs pour le traitement des recours et des oppositions. Les associations de l'**industrie électrique** (swisselectric et AES) ainsi que l'Elcom critiquent les longues procédures à l'issue souvent incertaine qui caractérisent le secteur énergétique et qui entraveraient la planification des aménagements au niveau national et paneuropéen; elles soulignent que les procédures pratiquées dans les pays de l'UE sont plus courtes. L'association faîtière des **télécommunications** (asut) exige davantage de flexibilité au niveau de l'utilisation de la puissance émettrice autorisée par antenne de téléphonie mobile sans procédure d'autorisation supplémentaire.

## ***D Structure et méthode appliquées au rapport sur les résultats***

Le présent rapport rendant compte des résultats de la procédure d'audition a pour objectif de résumer de manière si possible succincte et pertinente les nombreux avis parfois détaillés qui nous ont été remis. Pour ce faire, on se base dans la mesure du possible sur les résumés élaborés au préalable par les participants à la consultation. En l'absence de tels résumés, les messages clés des différents avis ont été résumés par le DETEC.

Les avis favorables concernant la structure, la méthode et le contenu de la stratégie en matière d'infrastructure ne seront en règle générale pas reproduits. Le rapport sur les résultats met l'accent sur la critique, sur les évaluations divergentes émises par les participants à la consultation. De même, les remarques accessoires, hors contexte ou d'ordre rédactionnel ne seront pas reproduites. Les avis complets de tous les participants à la consultation ont été retranscrits fidèlement et peuvent être consultés dans un document séparé (<http://www.uvek.admin.ch/themen/verkehr/00653/01743/index.html?lang=fr>).

Les avis sont structurés par groupes conformément à la liste des participants à la consultation figurant au point I.B. Afin d'éviter les répétitions inutiles, les avis des associations faîtières - pour autant qu'ils existent - seront mentionnées d'entrée pour chaque groupe. Puis les avis des membres des associations faîtières sont présentés, pour autant qu'ils divergent de l'avis de l'association faîtière ou n'y figurent pas. Enfin sont présentés les avis de défenseurs d'intérêts non organisés en associations faîtières.

## II Résumé des résultats de la consultation

### A *Partis politiques*

#### 1. Parti démocrate-chrétien (PDC)

Le PDC attend que des mesures concrètes urgentes soient prises pour mettre en œuvre la stratégie en matière d'infrastructures. Les conclusions du rapport doivent être exploitées dans les projets en cours comme la révision de la loi sur l'aviation, la stratégie énergétique ou Rail 2030. Le PDC plaide en faveur de l'introduction de délais fixes pour le traitement des oppositions et des recours dans le cadre des procédures d'approbation. Concernant le financement des réseaux de transport terrestre, le PDC soutient le système actuel et exige de la part du Conseil fédéral qu'il examine de nouvelles sources de financement comme par exemple l'augmentation du prix de la vignette autoroutière. Il s'exprime contre une réduction des investissements prévus dans le cadre de programmes d'économie. A plus long terme, le PDC exige une analyse complète et précise de l'impact économique et social du mobility pricing.

#### 2. PLR. Les Libéraux-Radicaux

Le PLR. Les Libéraux-Radicaux est d'avis que le rapport dans la forme actuelle ne peut servir de stratégie nationale pour tous les réseaux d'infrastructure étant donné que d'importants éléments font défaut: les réseaux d'infrastructure régionaux et locaux relevant de la responsabilité des cantons et des communes; des indicateurs mesurant la qualité et l'état des réseaux d'infrastructures; des informations quant aux mesures à mettre en œuvre et leurs échéanciers en vue de réaliser les objectifs de la stratégie; des informations indiquant quand et comment sera évaluée la réalisation des objectifs; une définition claire des rôles et attributions de la Confédération, des cantons, des communes et de l'économie; des indications sur les liens existant entre la stratégie en matière d'infrastructures et les autres instruments de planification de la Confédération (p.ex. programme de législature, stratégie de croissance, stratégie en matière d'innovation et d'énergie, aménagement du territoire), expliquant comment ces différents instruments de planification doivent être synchronisés. En outre, le PLR. Les Libéraux-Radicaux déplore le manque de propositions en vue de simplifier les flux financiers dans les réseaux de transports terrestres pour éviter que le clivage ne s'accroisse entre les investissements nécessaires en matière d'infrastructures et les difficultés financières. Finalement, le PLR. Les Libéraux-Radicaux regrette que la stratégie en matière d'infrastructures n'arrive pas non plus à créer une base propre à instaurer les conditions politiques et juridiques permettant de réaliser davantage d'investissements privés et publics.

### **3. Union Démocratique du Centre (UDC)**

L'UDC rejette la stratégie en matière d'infrastructures dans la forme présentée et la renvoie au Conseil fédéral pour révision. Le rapport ne remplit pas les attentes posées à une analyse complète des défis dans le secteur des infrastructures. L'option retenue est trop défensive dans la mesure où elle est essentiellement axée sur le maintien de l'état actuel. En outre, le rapport reste vague quant aux mesures proposées. Du point de vue de l'UDC, la future politique des infrastructures doit s'orienter sur les principes suivants: garantir un approvisionnement suffisant et de bonne qualité; limiter la régulation à l'essentiel; accroître la compétitivité et éviter les monopoles étatiques; réexaminer et fixer l'ordre de priorité des projets au moyen d'une analyse coûts-utilité; assurer un financement axé sur le principe de causalité mais sans changement d'affectation; renoncer à créer de nouvelles taxes et redevances ou à les augmenter dans le cas d'infrastructures ou de secteurs qui s'autofinancent.

## ***B Représentants des cantons et des communes***

### **1. Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP) /Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP)**

La DTAP et la CTP se sont exprimées dans leur prise de position commune en priorité sur les réseaux de transports terrestres (route et rail). Elles saluent le fait que la Confédération s'engage en faveur de réseaux d'infrastructure nationaux performants et évaluent positivement les bases élaborées dans le rapport, notamment l'analyse des besoins jusqu'en 2030; elles souhaitent toutefois une prise en compte des réseaux routiers et ferroviaires régionaux dans les réflexions. Les objectifs de la stratégie en matière d'infrastructures doivent être concrétisés (p. ex. mesures en vue d'accélérer les procédures d'autorisation), voire complétés (p. ex. objectif de transfert dans le trafic voyageurs). La DTAP et la CTP soutiennent la volonté de coordonner la mobilité de manière multimodale. L'attrait des transports publics doit être maintenu à un niveau élevé ce qui suppose un aménagement du réseau ferroviaire. Le réseau routier doit être aménagé de manière ciblée et dans les délais, les goulets d'étranglement doivent être éliminés. N'étant pas parvenues au terme de leur réflexion, la DTAP et la CTP ne s'expriment pas dans leur prise de position sur les possibilités de financement des réseaux de transports terrestres (mobility pricing, etc.) évoquées dans la stratégie en matière d'infrastructures, mais signalent qu'une solution coordonnée avec les cantons doit être trouvée.

## **2. Conférence des ingénieurs cantonaux (CIC)**

La CIC dont la prise de position se limite au secteur routier, regrette que les réseaux régionaux et d'agglomération n'apparaissent pas dans la stratégie en matière d'infrastructures. Elle souhaiterait un message plus clair et plus fort par rapport à l'appréciation économique des réseaux d'infrastructure qu'elle estime trop modérée dans le présent rapport. En outre, il conviendrait de signaler que les projets routiers portant sur l'achèvement du réseau, l'élimination des goulets d'étranglement et le trafic d'agglomération ne suffiront pas d'ici 2030 et au-delà et qu'il faut prévoir d'autres projets (compléments du réseau).

## **3. Union des villes suisses (UVS)**

L'UVS s'exprime essentiellement sur les réseaux de transport terrestres (rail et route) et sur le secteur électrique. Elle estime inadéquat le principe de limiter la stratégie en matière d'infrastructures aux réseaux nationaux, d'autant plus dans la perspective d'une taxe sur la mobilité couvrant l'ensemble du territoire (mobility pricing). En outre, les différents rôles de la Confédération (propriétaire, régulateur, commanditaire, exploitant) ont été insuffisamment abordés; il manque notamment une stratégie claire de la Confédération en tant que propriétaire. La stratégie en matière d'infrastructures doit davantage se concentrer sur les objectifs à atteindre, notamment sur l'optimisation économique des moyens utilisés. Pour ce faire, il convient d'accorder plus d'importance au rapport existant entre l'offre et la demande: à titre d'exemple, le développement de l'urbanisation dans les agglomérations engendrera un surcroît de trafic sur les liaisons tangentielles où les transports publics présentent des lacunes pour des raisons historiques. Par conséquent, pour ce qui est du trafic d'agglomération, les projets des transports publics doivent avoir la priorité par rapport aux projets du trafic individuel motorisé. En outre, il convient de prendre des mesures adéquates contre la déviation du trafic sur le réseau secondaire en cas de perturbations sur les routes nationales. L'UVS précise en outre que le trafic routier ne couvre ses coûts d'infrastructure qu'au niveau fédéral et non aux niveaux cantonal ou communal et exige de la Confédération une augmentation drastique des objectifs de croissance pour les dépenses de transport. En ce qui concerne le thème de l'électricité, l'UVS est d'avis que le potentiel des énergies renouvelables est suffisant pour couvrir les besoins futurs.

## **C *Economie, société, partenariat social***

### **1. Fédération des entreprises suisses (economiesuisse)**

economiesuisse insiste sur le fait qu'une stratégie doit se fonder sur l'analyse de l'évolution globale, sur l'évolution des besoins et sur l'évolution des possibilités. A ce niveau, la straté-

gie en matière d'infrastructure de la Confédération ne parvient pas à satisfaire aux exigences dans la mesure où elle se réfère en grande partie à l'évolution européenne. En outre, elle déplore l'absence d'explications concernant la mise en œuvre et de déclarations concernant les processus démocratiques de la réalisation des objectifs et la prise en compte des citoyens et de l'économie. economiesuisse regrette également que tous les secteurs d'infrastructure n'aient été abordés dans le rapport, et notamment le fait que le secteur postal n'ait pas été pris en compte. economiesuisse considère que l'approche défensive de la stratégie en matière d'infrastructures n'est pas la bonne solution, étant donné que les investissements des pouvoirs publics risquent de plus en plus d'être négligés au profit du social. En raison d'une libéralisation et d'une privatisation hésitantes des secteurs d'infrastructure, economiesuisse identifie un fort potentiel d'efficacité non exploité: à elles seules, les ventes de Swisscom et de la Poste permettraient de financer largement les projets de Rail 2030. En ce qui concerne la réalisation des partenariats public-privé (PPP), où il existe aujourd'hui en Suisse d'importants déficits par rapport à nos voisins européens, il faudrait faire des efforts supérieurs à la moyenne. economiesuisse juge intéressant le financement des réseaux d'infrastructure étatiques au moyen de nouveaux instruments orientés sur le principe de causalité comme le mobility pricing, à condition qu'un tel système englobe tous les modes de transports et ne soit pas plus cher que le système de redevances existant. Toutefois, un changement de système ne s'impose pas pour l'instant et ne devrait intervenir que s'il existait un problème manifeste de financement. economiesuisse estime que la collaboration avec l'UE au niveau de la normalisation et de l'interopérabilité est justifiée partout où l'économie en retire des avantages directs. Dans tous les autres cas, notamment l'échange de certificats d'émissions, l'harmonisation devrait reposer sur le volontariat.

## **2. Union suisse des arts et métiers (USAM)**

Sur les points essentiels, l'avis de l'USAM rejoint celui d'economiesuisse. Dans le domaine des transports, l'USAM souligne notamment le libre choix du moyen de transport et l'égalité de traitement entre la route, le rail et l'aviation; la priorité unilatérale accordée aux transports publics est rejetée. Selon l'USAM, le trafic routier de marchandises n'est pas suffisamment abordé dans le rapport. Le Conseil fédéral est prié d'admettre que la politique de transfert a échoué. Il est nécessaire de prévoir des places de stationnement supplémentaires pour les véhicules utilitaires le long des routes nationales et dans les espaces urbains. En ce qui concerne les réseaux de transport financés par l'Etat, l'USAM plaide en faveur d'une plus grande transparence des coûts et du respect du principe de causalité. Le financement par l'intermédiaire de nouveaux instruments axés sur le principe de causalité tels que le mobility pricing est rejeté; il ne devrait pas y avoir de nouvelles taxes, ni impôts, à moins que la quote-part de l'Etat soit revue à la baisse. Des projets ponctuels de road pricing, une augmenta-

tion du prix de la vignette et l'instauration d'une bourse de transit alpin sont également rejetés. En ce qui concerne le trafic aérien, l'USAM s'engage en faveur d'un aménagement des aéroports nationaux tenant compte des besoins et de la demande. La participation à un système européen d'échange de quotas d'émission (EU ETS) est rejetée. En revanche, l'adhésion à un système global ETS est considérée comme justifiée si toutes les autres possibilités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, notamment le "Ciel unique européen" ont été exploitées. Dans les secteurs de l'électricité et des télécommunications, l'USAM plaide clairement en faveur d'une libéralisation plus poussée des marchés. Des taxes et redevances supplémentaires sur l'électricité sont rejetées. L'USAM déplore l'absence d'explications relatives à la construction de nouvelles centrales nucléaires.

### **3. Centre Patronal**

Le Centre patronal rejette la stratégie en matière d'infrastructures dans sa forme actuelle dans la mesure où elle se fonde sur l'exploitation d'une offre restreinte au lieu de la satisfaction efficiente d'une demande croissante, notamment dans les secteurs du trafic routier et de l'électricité. En outre, la stratégie n'aborde pas des secteurs importants tels que la Poste et repose sur des données qui ne sont pas actualisées ou qui ne sont pas complètes. On attend du Conseil fédéral qu'il s'exprime sur le document avant que celui-ci ne soit discuté en commissions parlementaires. Sur le contenu, le Centre Patronal s'exprime notamment sur le financement des transports. L'introduction avant 2030 d'un nouvel impôt de mobilité pour l'utilisation des routes est catégoriquement rejetée. Un tel impôt destiné à remplacer l'actuelle taxe sur les carburants ne sera utile qu'à partir du moment où un grand nombre de véhicules hybrides et électriques circuleront sur les routes suisses. Un impôt sur la mobilité pour les usagers du rail, constituant une charge financière supplémentaire, est en revanche accepté.

### **4. Fédération des entreprises romandes**

La Fédération des entreprises romandes rejette la stratégie en matière d'infrastructures dans son intégralité, aussi bien en raison du concept choisi, de l'horizon temporel défini que de la méthode suivie et des données utilisées. Elle rejette notamment l'approche globalisante des différentes infrastructures de Suisse et préconiserait plutôt une approche sectorielle ayant déjà fait ses preuves.

### **5. Union syndicale suisse (USS)**

Si l'USS adhère largement à la stratégie en matière d'infrastructures comme fondement pour les décisions de la Confédération en matière de politique des infrastructures, elle déplore toutefois le fait que ni le secteur postal, ni celui de l'approvisionnement en eau n'y soient traités. En principe, l'USS défend le point de vue selon lequel les libéralisations, à savoir les ré-

glementations du marché créées artificiellement et contrôlées bureaucratiquement ainsi que les modèles de financement privés, y compris les partenariats public-privé, contribueraient à renchérir la desserte de base dans les réseaux d'infrastructure ayant un caractère de monopole naturel et engendreraient des interdépendances indésirables. Par conséquent, la rentabilité des réseaux d'infrastructure ne saurait être mise au même niveau que la libéralisation. Dans les marchés d'infrastructure libéralisés, il n'est pas possible de garantir à long terme une sécurité en matière d'investissement comme l'atteste l'exemple du marché de l'électricité. Pour ce qui est des monopoles naturels dans les infrastructures publiques, une analyse coûts-utilité pour l'économie devrait permettre de clarifier les besoins. Les montants à investir pourraient être mobilisés par l'Etat à des conditions plus favorables que par des privés. L'USS estime que le choix du mobility pricing pour financer les réseaux de transports terrestres est une erreur qui s'apparenterait à une taxe non sociale affectant les actifs. La demande en terme de mobilité ne devrait pas être gérée par les prix mais par des mesures politiques (par ex. par l'aménagement du territoire). Les prix de la mobilité devraient rester proportionnels et ne devraient pas influencer négativement le transfert de la route sur le rail.

## **6. Travail.Suisse**

Travail.Suisse est par principe opposée à de plus amples libéralisations et privatisations des réseaux d'infrastructure et exige que les pouvoirs publics conservent leur participation majoritaire dans les entreprises d'infrastructure. Si des libéralisations devaient tout de même avoir lieu, elles ne devraient en aucun cas se faire sur le dos des consommateurs et des employés. En outre, Travail.Suisse est d'avis que la Suisse doit renforcer son rôle de pivot des infrastructures en Europe. Par rapport aux transports terrestres, Travail.Suisse exige une enquête sur les possibilités et les répercussions financières de mesures destinées à endiguer la croissance de la mobilité notamment par la promotion du télétravail. Travail.Suisse est assez sceptique par rapport à l'idée d'un mobility pricing étant donné qu'il est à craindre que l'instauration d'un tel système se ferait au détriment de la population active. L'organisation propose d'ouvrir le débat sur l'abolition des forfaits pendulaires pour le trafic automobile. Dans le secteur de l'énergie, Travail.Suisse défend le point de vue selon lequel le rapport sous-estime le potentiel des économies d'énergie ainsi que les énergies renouvelables; celles-ci devraient être davantage encouragées.

## **7. Fédération suisse du tourisme (FST)**

La FST plaide en faveur de l'élargissement de la notion d'infrastructure qui englobe non seulement les réseaux physiques mais aussi les institutions telles que la recherche, l'innovation et la formation. La caractérisation du Projet de territoire Suisse dans la stratégie en matière d'infrastructures est insuffisante: afin que les régions alpines ne continuent pas de se dépeu-

pler et afin que les communes importantes pour le tourisme soient sauvegardées, les régions périphériques ont également besoin de dessertes en transports raisonnables. En ce qui concerne la planification des réseaux d'infrastructures, il s'agit de porter atteinte le moins possible à la qualité du paysage et au potentiel de détente des paysages touristiques non encore exploités de manière intense. La FST déplore l'absence d'une analyse complémentaire des réseaux routiers et ferroviaires régionaux. La FST considère le mobility pricing comme une option intéressante à certaines conditions mais elle se prononce toutefois contre un transfert supplémentaire des fonds routiers en faveur des transports publics. Le fonds d'infrastructure et le fonds FTP doivent être poursuivis. En outre, le FST déplore que l'importance économique de l'aviation civile soit sous-estimée et que malgré l'augmentation pronostiquée de 90% d'ici 2030, ni un aménagement des aéroports ni un assouplissement de l'interdiction des vols de nuit n'a été pris en compte. L'intégration de l'aviation civile suisse dans un ETS régional est rejetée. Dans le secteur de la télécommunication, la FST considère l'installation d'un réseau de raccordement à fibre optique sur l'ensemble du territoire comme prioritaire puisque seule cette technologie de pointe sera en mesure d'exploiter pleinement le potentiel des réseaux de données mobiles et des services fondés sur la technologie IP. En outre, une concurrence fonctionnant correctement doit être assurée pour les services de télécommunication. Enfin, il convient de faire une distinction entre les différents rôles de la Confédération concernant Swisscom.

## **8. Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)**

Le SAB déplore le fait que la stratégie en matière d'infrastructures se limite aux réseaux nationaux et souhaite un rapport supplémentaire sur les réseaux d'infrastructure régionaux et locaux relevant de la responsabilité cantonale ou communale. Un rapport complémentaire devrait par ailleurs présenter les coûts d'exploitation des réseaux. Le SAB conteste la thèse selon laquelle la croissance démographique et la croissance économique se concentreront à l'avenir sur les agglomérations. Si l'on entend conserver le lien fonctionnel entre les centres et les zones rurales, il faut améliorer la desserte de la périphérie et l'aménager là où cela est nécessaire. Lorsque le marché n'est pas en mesure à lui seul d'intervenir - comme dans le cas de l'extension du réseau à fibre optique - le SAB renvoie au modèle qu'il propose constitué d'appels d'offres régionaux et de prêts. Le SAB est d'avis que les partenariats publics-privés doivent être limités aux secteurs caractérisés par un fort potentiel de revenu. Le SAB est critique à l'égard du mobility pricing considéré comme un "road pricing" dans les régions de montagne. Il est davantage favorable au recours à de nouvelles ressources financières pour le rail, sans transfert supplémentaire des fonds routiers. Par rapport à l'Europe, le SAB est favorable aux libéralisations du marché uniquement là où elles sont utiles dans le sens de l'interopérabilité. Il rejette les libéralisations qui dépassent ce cadre notamment lorsqu'el-

les sont unilatérales comme le principe du Cassis de Dijon dans le domaine alimentaire. Il faut s'interroger sur les régulations du point de vue de la protection des investissements, à laquelle on accorde une importance élevée.

## **9. Cargo Forum Schweiz (CFS)**

CFS, une communauté d'intérêt regroupant des organismes intéressés par le trafic marchandises exige que l'innovation et le progrès technique ne soient pas considérés uniquement comme facteurs d'influence pour l'évolution future mais comme faisant partie intégrante des objectifs de la stratégie en matière d'infrastructures (par ex. remplacement de technologies à forte intensité énergétique par des technologies économiques). Un autre objectif consisterait à intégrer dans la stratégie en matière d'infrastructures le renforcement de la position de leader des grandes agglomérations et des centres secondaires qui génèrent la plus grande valeur ajoutée économique. En termes de compétitivité, il conviendrait de trouver un équilibre entre la libéralisation et le positionnement des différentes entreprises sur le marché. En outre, CFS s'engage en faveur de la mise en œuvre intégrale du principe de causalité dans les domaines de la sécurité et de l'impact sur l'environnement. CFS estime que les partenariats public-privé sont notamment adaptés aux cas dans lesquels l'encaissement peut être assuré par le secteur privé. Dans le secteur des transports terrestres, les besoins du transport de marchandises doivent être davantage pris en compte. Les thèmes de la réforme ferroviaire devraient être réglés dans le cadre de la stratégie en matière d'infrastructures, notamment la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation, la réforme des prix des sillons, la nouvelle réglementation des priorités de l'accès au marché. CFS évalue positivement un changement de système vers un mobility pricing, n'étant favorable au fait de lier les objectifs de financement et d'incitation qu'à condition que le libre choix du moyen de transport soit garanti sans restriction. Une augmentation des taxes sur les carburants devrait être examinée indépendamment de la mise en œuvre du mobility pricing. CFS soutient les instruments de contingentement tels que la bourse de transit alpin sous certaines conditions. Dans le secteur aérien, la mise à disposition des capacités nécessaires - notamment pour le fret aérien - représente un défi central pour le CFS. Outre l'utilisation efficace des infrastructures existantes, il convient le cas échéant de prendre en considération un aménagement des aéroports nationaux. En outre, il faut veiller à ce que les régulations spécifiques à chaque pays n'engendrent pas de distorsions de la concurrence.

## **10. Chargeurs, Embranchements particuliers, Wagons privés (VAP)**

L'association des chargeurs est convaincue que les mesures d'optimisation ne suffisent pas à résoudre les problèmes de capacité des réseaux de transport terrestre; des aménagements notables du réseau sont incontournables. A ce titre, il convient d'accorder nettement

plus d'attention aux besoins du trafic marchandises que par le passé. Les lignes d'accès nationales et internationales à la NLFA doivent en particulier être entièrement aménagées pour des trains ayant une hauteur aux angles de 4 mètres et une longueur de 750 m. Le financement doit toujours être assuré au moyen de fonds dont la structure concrète reste encore à définir. VAP salue le concept d'une taxe sur la mobilité applicable à tous les modes de transport et respectant les principes de base de la comodalité et du principe de causalité intégré. Toutefois, le trafic voyageurs devra - compte tenu des priorités dont il bénéficie sur le réseau - verser une contribution plus élevée qu'aujourd'hui pour l'utilisation de ce réseau. En outre, VAP exige davantage d'incitations et de protection pour les investissements du secteur privé dans des zones industrielles desservies par plusieurs modes de transports. Dans ce contexte, outre les aides financières existantes, des entreprises de transport ferroviaire modernes et compétitives au niveau international jouent un rôle essentiel. Par conséquent, VAP se prononce en faveur de nouvelles réformes des conditions cadres du marché ferroviaire. VAP exige notamment la séparation complète entre l'infrastructure et les transports, l'ouverture du marché du trafic voyageurs longue et courte distance ainsi que la création d'une autorité de régulation des chemins de fer forte investie d'un large pouvoir d'intervention.

## **11. Société coopérative Coop**

Sur le fond, Coop partage entièrement le point de vue de Cargo Forum Schweiz (CFS), mais souhaite néanmoins une explication sur l'interdiction de rouler de nuit pour le trafic routier utilitaire dont la suppression ou l'assouplissement pourrait être un élément clé d'une gestion efficace du trafic. Coop approuve l'externalisation des réseaux d'infrastructure étatiques au sein de sociétés autonomes, ce qui dans le secteur ferroviaire impliquerait une séparation complète entre infrastructure et trafic. En outre, en ce qui concerne le réseau ferroviaire, Coop s'engage en faveur d'une amélioration considérable de la qualité des itinéraires du trafic ferroviaire, de l'ouverture du trafic voyageurs longue distance et des appels d'offres systématiques dans le trafic régional; en outre, elle est favorable à la création d'une autorité de régulation (RailCom) dotée de larges compétences. En prévision de l'extension future des infrastructures de transport, il convient de maintenir l'instrument du fonds ayant fait ses preuves, sans pour autant autoriser le blocage des fonds disponibles ni un surendettement. Le principe du mobility pricing est salué compte tenu du financement accru par les usagers des infrastructures de transport.

## **12. Fédération Infra**

L'organisation professionnelle des entreprises actives dans la construction d'infrastructures (infra) salue la volonté du Conseil fédéral de planifier à long terme l'entretien durable et l'aménagement adéquat des réseaux suisses de transport terrestre y compris leur finance-

ment. Il est décisif que cette volonté soit concrètement mise en œuvre. Compte tenu des possibilités d'optimisation, infra est favorable à l'approche globale et intersectorielle de la stratégie. infra apprécie particulièrement que l'on reconnaisse enfin qu'il est pénalisant à long terme de négliger le maintien de la qualité du réseau. Concernant les mises au concours et adjudications des pouvoirs publics, il s'agit de tenir compte des principes de rentabilité, de transparence, d'égalité de traitement, de concurrence et de protection juridique efficace. Les oppositions et les recours doivent être traités dans des délais définis. Il y a lieu de conserver en les renforçant les outils de financement des réseaux de transport nationaux à affectation obligatoire. Il y a lieu d'examiner systématiquement les possibilités de partenariat public-privé pour certains projets. Au vu des besoins élevés en investissement nécessaires pour éliminer les goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales et dans le trafic d'agglomération, il ne faut sous aucun prétexte réduire les apports au fonds d'infrastructure. Dans ce contexte, infra approuve la proposition d'un relèvement de la redevance sur les routes nationales (vignette autoroutière) de 40 à 100 francs. Enfin, infra considère l'introduction d'un mobility pricing sur tout le territoire comme une alternative sérieuse à examiner en remplacement de la taxe actuelle sur les carburants.

### **13. Infrastruktur Strasse**

Infrastruktur Strasse (membres permanents: Infra, association professionnelle pour les enrobés bitumineux) souligne le rôle de la route comme mode de transport clé pour desservir toutes les régions du pays; la route contribue au fait que des sites de production et de fourniture de prestations réussissent à s'installer également en périphérie et en dehors des villes et des grandes agglomérations. Par conséquent, les projets routiers ne devraient pas être discriminés au moment de la fixation des priorités en matière d'infrastructure de transport. Les coûts du cycle de vie sont déterminants pour l'évaluation des projets d'infrastructure; ils seraient inutilement revus à la hausse si les travaux d'entretien n'étaient pas réalisés dans les délais. En ce qui concerne l'optimisation du système de financement visée à moyen terme, il convient d'exclure une plus ample imputation des usagers de la route en faveur du trafic ferroviaire. Un changement de système à plus long terme en faveur d'un mobility pricing est approuvé à la condition que la charge financière des usagers des transports ne varie pas fondamentalement par rapport à aujourd'hui. Infrastruktur Strasse est d'avis qu'une accélération des procédures d'autorisation est uniquement réalisable si on limite les possibilités d'opposition qui sont très étendues aujourd'hui. Les mesures de protection contre les atteintes à l'environnement et les dangers naturels doivent systématiquement être examinées du point de vue de leur efficacité et de leur rentabilité.

#### **14. Association des propriétaires immobiliers (HEV)**

Du point de vue du HEV, la priorité doit être accordée à la protection contre le bruit des projets routiers et ferroviaires dans le cadre d'une politique des transports prudente. Dans le secteur des télécommunications, le HEV exige un aménagement rapide du réseau à fibre optique sans création de nouveaux monopoles. Dans le secteur énergétique, le HEV estime qu'il conviendrait d'attacher plus d'importance aux intérêts des propriétaires fonciers, notamment en ce qui concerne le dédommagement des dépréciations foncières liées à la construction des lignes à haute tension.

#### **15. Association PPP Suisse**

L'Association PPP Suisse est d'avis que la stratégie en matière d'infrastructure évalue de manière trop réservée le potentiel des partenariats public-privé. Compte tenu des expériences faites à l'étranger, les comparaisons en terme de rentabilité entre une mise en œuvre étatique et PPP («public sector comparator») doivent devenir obligatoires pour les nouveaux projets. Afin de promouvoir l'engagement privé dans les secteurs publics des infrastructures, les investissements devraient être liés à la capacité financière du point de vue du cycle de vie dans la mesure où les coûts de l'exploitation seraient pris en compte dans les considérations en matière d'acquisition. La mise en place et l'exploitation d'un système de mobility pricing constitue selon l'Association PPP un cadre prometteur pour une collaboration entre responsables publics et privés.

### ***D Aménagement du territoire et environnement***

#### **1. Fédération suisse des urbanistes (FSU)**

La FSU souhaite en général des déclarations plus précises concernant la distinction entre l'aménagement du territoire et le développement des infrastructures et exige spécialement la concrétisation du principe de la coordination entre l'aménagement du territoire et le développement des infrastructures. S'il n'est pas encore possible de se prononcer sur certains projets, il faut au moins pouvoir préciser selon quels critères les décisions d'aménagement doivent être prises. Du point de vue de la FSU, il faudra à l'avenir accorder plus d'importance à des instruments incitatifs comme le mobility pricing. En ce qui concerne les transports terrestres, la FSU signale la problématique selon laquelle les augmentations de la capacité sur un tronçon partiel d'un réseau de transport risquent d'engendrer des goulets d'étranglement sur d'autres tronçons partiels du réseau (effet de circuit). L'extension de ces réseaux ne peut pas facilement être axée simplement sur l'élimination continue des goulets d'étranglement mais doit être justifiée du point de vue de l'aménagement du territoire. Spécialement en ce qui

concerne le réseau routier, la FSU soutient l'élimination des goulets d'étranglement à la condition qu'elle ait lieu en coordination avec l'aménagement des transports publics. En ce qui concerne le réseau ferroviaire, la FSU considère que la priorité en matière d'aménagement doit être accordée au trafic d'agglomération, aux liaisons principales entre les grands centres ainsi qu'aux jonctions au réseau européen à grande vitesse. Dans le secteur du trafic aérien, la FSU préconise l'évaluation de scénarios alternatifs pour la fonction de plateforme aéroportuaire de l'Aéroport de Zurich (aménagement de Zurich-Kloten, mise en réseau des trois aéroports nationaux, nouvel aéroport surgi du néant). Dans le secteur énergétique, la FSU met en discussion le raccordement d'agglomérations petites et moyennes au réseau gazier suisse dans la perspective d'une pénurie en matière d'approvisionnement en électricité.

## **2. Association suisse pour l'aménagement national (VLP-ASPAN)**

L'association VLP-ASPAN critique le fait que les réseaux de transport régionaux ne sont pas pris en compte dans la stratégie en matière d'infrastructures. Elle déplore l'absence de référence expresse au rôle des instruments de planification de la Confédération ainsi qu'à la valeur du Projet de territoire Suisse dans la perspective de la future planification des infrastructures. En ce qui concerne les projets de la Confédération, il convient impérativement et suffisamment tôt de veiller à instaurer par le biais d'un plan sectoriel une coordination de l'aménagement du territoire et du développement de l'infrastructure avec les plans directeurs cantonaux. L'association VLP-ASPAN considère le regroupement de plusieurs réseaux d'infrastructure comme étant judicieuse. La coordination globale des transports qui devrait également prendre en compte la mobilité douce doit se voir accorder davantage de poids. Les transports publics doivent être développés par la création d'interfaces plus performantes avec d'autres modes de transport (mobilité douce et trafic motorisé).

## **3. Conseil de l'organisation du territoire, COTER**

La prise de position du Conseil de l'organisation du territoire se recoupe sur le fond pour l'essentiel avec l'avis de la FSU. Des points supplémentaires concernent toutefois l'absence de scénarios pour un réseau de liaisons ferroviaires plus rapide entre les plate-formes aéroportuaires européennes et l'exigence selon laquelle l'accessibilité des destinations touristiques devrait être traitée en priorité dans le cadre de l'aménagement du réseau ferroviaire.

## **4. Commission fédérale de géologie (CFG)**

La CFG souligne que, au vu du transfert accru des réseaux d'infrastructure vers le sous-sol et d'une intensification croissante des conflits d'affectation qui en résultera, il deviendra impératif de tenir systématiquement compte de la dimension verticale dans la planification des infrastructures et du territoire.

## **5. Association transports et environnement (ATE) et WWF Suisse**

Les avis émanant de l'ATE et du WWF Suisse sont de contenus quasiment identiques et c'est la raison pour laquelle, ils sont regroupés ici. Les deux organisations sont d'avis que la stratégie en matière d'infrastructures devrait englober l'approvisionnement en eau. Par ailleurs, elles exigent que les prévisions en matière de transports et d'énergie intègrent également un « scénario réduction » ; elles justifient leur position en signalant qu'il est aussi possible d'envisager un renversement de tendance au niveau de la croissance de la mobilité; de plus, au vu du potentiel d'économies réalisables en raison d'une efficacité énergétique accrue, on ne devrait pas forcément connaître une pénurie en matière d'approvisionnement en électricité. L'ATE et le WWF Suisse sont en outre convaincu que tous les réseaux d'infrastructure devraient rester en mains publiques, voire passer sous contrôle de l'Etat; Il y a lieu de limiter la libéralisation et la concurrence à l'utilisation des réseaux, donc à la production de prestations. Concernant les transports terrestres, l'ATE et le WWF Suisse ajoutent que de nouvelles infrastructures de transport induiraient un surcroît de trafic et que l'élimination d'un goulet d'étranglement entraînerait l'émergence de nouveaux goulets à d'autres endroits du réseau. Plutôt que d'éliminer les goulets d'étranglement, il faudrait endiguer la croissance du trafic. Contrairement à ce qui figure dans la stratégie, l'ATE et le WWF Suisse constatent que l'infrastructure routière n'est pas entièrement financée par ses utilisateurs, du moment que l'on prend aussi en compte les routes cantonales et communales ainsi que les déductions des frais de déplacement des pendulaires. Concernant le réseau ferroviaire, l'ATE et le WWF Suisse jugent des aménagements indispensables, soulignant que le concept des coûts d'opportunité devraient être appliqué systématiquement. En matière de financement, les deux organisations estiment intéressante la piste d'un mobility pricing intégré multimodal; toutefois, un changement de système ne devrait en aucun cas induire un renchérissement disproportionné des transports publics. La simplification des flux financiers dans le domaine des transports publics reçoit le soutien des deux organismes. Enfin, les prix des sillons dans le trafic marchandises ne devraient pas être plus élevés que dans le trafic voyageurs.

## ***E Route***

### **1. routesuisse – Fédération routière suisse FRS**

routesuisse, l'organisation faîtière de l'économie automobile et du trafic routier privé fait valoir que la Suisse se retrouve en concurrence non seulement avec ses proches voisins européens mais également avec des pays émergents qui développent massivement leurs infrastructures. Contrairement à ce que suggère la stratégie, les infrastructures de transport ne seraient pas encore aménagées en Suisse. Au contraire, la FRS exige de nouvelles liaisons

routières performantes pour le trafic suprarégional entre les aires métropolitaines suisses, qui permettent de contourner les agglomérations à longue distance et soient coordonnées avec le Réseau de transport transeuropéen (TEN-T). Cette position est justifiée par le fait que les réflexions portant sur les coûts marginaux mais également d'opportunité pencheraient en faveur d'un aménagement conséquent du réseau routier tandis que l'extension des transports publics n'a eu jusqu'à présent quasiment aucun impact sur la répartition modale, sans pour autant que la route soit notablement déchargée du trafic voyageurs et du trafic marchandises. Concernant le financement des infrastructures de transport, la FRS fait valoir qu'un changement de système vers le mobility pricing ne devrait intervenir que lorsque les coûts d'infrastructure et d'exploitation du réseau routier ne seront plus couverts et qu'une grande partie des usagers de la route ne participeront plus à leur financement en raison du système. A noter qu'un tel changement de système impliquerait pour la route, et cela contrairement au rail, de modifier la Constitution. Par ailleurs, la FRS craint qu'une modification du système de financement entraîne une surcharge des usagers de la route, les redevances à affectation actuelles n'étant pas supprimées mais au contraire transformées en de nouvelles taxes d'incitation – p. ex. un impôt sur le CO<sub>2</sub>. Le flou règne concernant l'adéquation sociale et économique du mobility pricing. C'est la raison pour laquelle la FRS rejette le mobility pricing pour la route. Concernant le rail, la FRS pourrait accepter la poursuite du fonds FTP à condition que les utilisateurs des transports publics – usagers des trains, cantons, régions – contribuent de manière équitable à l'alimenter. La FRS plaide en faveur d'une séparation des infrastructures et de l'exploitation dans le domaine ferroviaire et s'oppose avec force à l'idée qui voudrait que l'on conserve l'avantage systémique du trafic ferroviaire dans une optique de sécurité et de compatibilité avec les exigences de la protection de l'environnement.

## **2. Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA)**

Du point de vue du contenu, l'avis émanant de l'UPSA concorde avec celui de la FRS.

## **3. Automobile Club de Suisse (ACS)**

Complétant l'avis de routesuisse, l'ACS souligne qu'il est indispensable d'étendre les capacités du réseau routier d'ici 2030; toutefois, un recul dans l'affectation, voire une reconversion des infrastructures devrait rester en principe envisageable au cas où les possibilités techniques et les tendances sociétales venaient à induire un surcroît de capacités. Outre l'exigence de contournements à large échelle des agglomérations, l'ACS exige des mesures du côté de l'offre afin de gérer la demande de transports croissante également au sein des agglomérations ainsi que sur les axes principaux en dehors du réseau des routes nationales.

#### **4. Association Suisse des transports routiers (ASTAG)**

L'avis de l'ASTAG reprend les principaux points soulevés par la FRS. En outre, l'ASTAG exige la création de places de stationnement le long des routes nationales pour le trafic marchandises routier ainsi que dans les agglomérations.

#### **5. touring club Schweiz (TCS)**

Le TCS est d'avis que les trois lignes directrices retenues pour un développement durable dans le secteur des infrastructures sont contradictoires, la dimension économique étant négligée au détriment des dimensions écologiques et sociales. A ce propos, le TCS signale que l'appréciation des qualités écologiques des différents modes de transports devrait mieux tenir compte du potentiel des progrès techniques dans le trafic individuel motorisé et que le concept d'une taxe de mobilité pourrait se retrouver en concurrence avec la question de la solidarité sociale. Concernant le financement à moyen terme des infrastructures de transport, le TCS lance un avertissement au vu des réductions de moyens destinés au fonds d'infrastructure entreprises dans le cadre des programmes d'économie de la Confédération. Les réserves accumulées pour le financement spécial pour la circulation routière doivent être impérativement utilisées pour financer le réseau routier, avant d'envisager un quelconque relèvement des taxes à affectation spéciale. En outre, le financement spécial pour la circulation routière ne devrait pas être soumis au frein à l'endettement. Concernant la garantie à long terme du financement des infrastructures de transport, le TCS met plusieurs conditions à son adhésion au concept du mobility pricing : l'effet incitatif (faible élasticité des prix de la demande de transports) doit être prouvé et les répercussions sociales (avantages donnés à ceux qui sont les mieux placés) doivent être clarifiées de même que le libre choix des moyens de transport et la protection de la sphère privée (localisation par satellite) doivent être garantis; enfin les recettes devraient être investies entièrement dans l'entretien et l'aménagement de l'infrastructure qui les a générées (aucune subvention transversale). Quant aux investissements dans les réseaux de transport eux-mêmes, ils devraient être fonction de la demande de transports effective et non des priorités politiques.

## ***F Rail***

### **1. Union des transports publics (UTP)**

L'UTP rappelle que l'infrastructure ferroviaire de haute qualité en comparaison internationale contribue de manière prépondérante à l'attractivité et à la compétitivité économique de la Suisse. Toutefois, il est inévitable de devoir procéder à des aménagements considérables dans le trafic ferroviaire en raison des prochains problèmes de capacité qui affecteront l'in-

frastructure ferroviaire. Une approche globalisante du trafic devrait présider à toutes les décisions relatives aux investissements, le concept des coûts d'opportunité étant alors appliqué de manière systématique dans la prise de décision. Il faut réfléchir au financement des investissements et le garantir durablement; dans ce contexte, des redevances de mobilité liées aux prestations et tenant compte de tarifs échelonnés en fonction de la période de la journée et du risque de surcharge (mobility pricing) pourraient jouer un rôle important. Faire davantage participer les usagers au financement du réseau ferroviaire ne devrait cependant pas entraîner une modification de la répartition modale aux dépens des transports publics. Les programmes d'économie de la Confédération ne devraient pas affecter les dépenses de transport de manière générale, ni celles relevant des transports publics en particulier. Afin d'encourager l'efficacité et l'interopérabilité du trafic marchandises par rail, l'UTP propose l'introduction de l'attelage automatique pour les wagons en sus de l'équipement en ETCS des tronçons internationaux.

## **2. LITRA – Service d'information pour les transports publics**

La LITRA constate que le trafic a connu une hausse plus rapide que celle des dépenses de transport de la Confédération, qu'il s'agit donc de corriger vers le haut. Dans le cadre des programmes d'économie de la Confédération, il ne faudrait raccourcir d'aucune manière les moyens destinés aux transports, qu'ils soient ordinaires ou à affectation obligatoire. Les projets routiers et ferroviaires devraient être évalués sur la base de critères identiques, tenant compte des coûts d'opportunité. Il s'agit de coordonner les différents projets en lien avec les transports, et notamment le 3e paquet de la réforme des chemins de fer 2, et d'accélérer les processus de planification et d'autorisation. Concernant l'extension du réseau ferroviaire, la LITRA exige un calendrier concret des mesures et des échéances.

## **3. Chemins de fer fédéraux (CFF)**

Dans leur avis, les CFF mettent l'accent sur le financement du réseau ferroviaire. Les pouvoirs publics devraient continuer d'assumer une large partie des coûts inhérents à la croissance du trafic. Si l'on entend mettre en œuvre le principe de causalité, il faut examiner une hausse des prix des sillons et pour le consommateur final, à condition bien entendu que les entreprises de transport contribuent de leur côté par des gains de productivité à améliorer le degré de couverture des frais des transports publics. Les CFF sont favorables au principe d'un financement par le biais d'un fonds des coûts d'investissement et des coûts induits des projets d'infrastructure liés aux transports publics.

## **4. HUPAC**

HUPAC, la principale entreprise de trafic combiné de Suisse, estime que la stratégie en matière d'infrastructures ne tient pas assez compte du rôle particulier que joue le trafic marchandises ferroviaire nord-sud. En tant qu'important pays de transit pour le trafic marchandises international, la Suisse se doit de mettre à disposition des infrastructures de transport efficaces, de gérer les flux de trafic en tenant compte de l'environnement et de manière socialement équitable, enfin de coordonner à l'échelle internationale les conditions cadres de la politique des transports. HUPAC regrette que sur le réseau ferroviaire, le trafic marchandises soit de manière générale négligé par rapport au trafic voyageurs, et d'autant plus à travers les Alpes en raison d'une pénurie de capacités dans les sillons avec 4m de hauteur aux angles et faute de garantie quant à des raccordements internationaux de la NLFA. A cela s'ajoute un prix du sillon exorbitant pour le trafic marchandises par rapport aux pays voisins. Si l'on entend satisfaire aux objectifs de transfert, il faut améliorer l'interopérabilité des systèmes ferroviaires européens et accroître les capacités sur l'axe nord-sud. Cela étant, HUPAC se prononce en faveur d'une ouverture du marché conséquente et globale, impliquant simultanément une séparation entre l'infrastructure et l'exploitation ainsi que l'instauration d'un puissant régulateur dans le secteur ferroviaire. En outre, il faudrait introduire un système de prix du sillon non discriminatoire et ne tenant pas compte du poids qui inciterait à mieux utiliser le réseau. Les trafics marchandises et voyageurs devraient se partager équitablement les capacités aussi bien sur la route que sur le rail. Dans la perspective de prochaines hausses de l'efficacité, il faudrait conduire une réflexion sérieuse et offensive sur le thème des «gigaliner». HUPAC estime que le concept de «logistique verte» représente une grande chance pour le trafic ferroviaire de marchandises.

## **G Aviation**

### **1. Aerosuisse**

Selon Aerosuisse, la Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses, la stratégie en matière d'infrastructures tient trop peu compte du rôle de l'aviation comme atout international, notamment au vu des organisations et entreprises internationales (installées en Suisse). Aerosuisse critique le fait que, contrairement aux autres réseaux de transports, il n'y a pas de volonté d'éliminer les goulets d'étranglement critiques affectant l'infrastructure aéronautique. Il est impératif d'aménager les aéroports nationaux, et notamment celui de Zurich; en effet le potentiel d'optimisation restant, découlant d'une exploitation déjà très efficace, ne suffira pas à absorber la future croissance de la demande; de même il est irréalisable de vouloir répartir équitablement les mouvements de vol sur toute la journée, du moins pour

un hub tel que Zurich, comme le préconise la stratégie. Dans ce contexte, Aerosuisse regrette que les aéroports régionaux n'apparaissent pas dans la stratégie, alors qu'ils ont joué un rôle clé pour tout le système aéronautique dans la perspective d'une délocalisation du trafic privé à partir des aéroports nationaux. Aerosuisse invite la Confédération à mieux assumer ses compétences d'aménagement du territoire dans le cadre du processus PSIA et à gérer les constructions à proximité immédiate des aéroports. De plus, Aerosuisse soutient le raccordement de tous les aéroports nationaux à des réseaux de transports terrestres performants et exige l'utilisation de critères identiques, notamment concernant les valeurs limites écologiques, pour tous les modes de transport. En revanche, Aerosuisse rejette la participation de la Suisse aux systèmes régionaux d'échange des droits d'émission (EU-ETS); elle accepterait la participation à un ETS global à condition que tous les autres potentiels de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> aient été épuisés. Enfin, Aerosuisse rejette les taxes d'incitation comme p. ex. les taxes sur le kérosène et le CO<sub>2</sub>, de même que des redevances de mobilité liées aux prestations (mobility pricing).

## **2. Swiss International Airport Association (SIAA)**

La SIAA (aéroports de Bâle, Berne, Genève, Lugano, St-Gall-Altenrhein et de Zurich) formule pour l'essentiel les mêmes revendications et critiques qu'Aerosuisse, complétant cependant ses propos en rappelant que l'espace aérien au-dessus de la Suisse est tellement sollicité, notamment dans sa partie inférieure, que sa gestion efficace en est parfois perturbée; elle rappelle que le fret aérien contribue de manière déterminante à l'exploitation rentable des liaisons intercontinentales, étant donc essentiel au maintien de ces lignes. Afin d'éviter une aggravation de la pénurie qui se profile en matière d'offres sur les aéroports nationaux, la SIAA estime qu'il faut impérativement transférer l'aviation générale et d'affaires (soit le trafic de loisirs) sur d'autres aéroports. La SIAA n'est pas catégoriquement opposée à un mobility pricing dans l'aviation mais souligne qu'il ne devrait pas en résulter des distorsions de la concurrence dans un contexte international, ce qui nuirait considérablement à l'attractivité de la Suisse.

## **3. Association Suisse des Aéroports**

Reprenant les mêmes revendications et critiques qu'Aerosuisse, l'Association Suisse des Aéroports, qui représente 49 aéroports régionaux, souligne que la stratégie en matière d'infrastructures se concentre trop sur les secteurs routier et ferroviaire, négligeant l'aviation. En outre, les répercussions environnementales de l'aviation sont surévaluées, ses avantages économiques étant au contraire sous-estimés. L'association souligne la nécessité de disposer d'aéroports régionaux pour le système aéronautique dans sa globalité qui assument d'importantes fonctions (aviation privée et d'affaires, formation) et pourraient absorber le tra-

fic externalisé par les aéroports nationaux. Outre l'aménagement des aéroports nationaux, l'association décèle des potentiels fort prometteurs d'accroissement de la capacité dans l'ouverture des aérodromes militaires à des fins civiles ainsi que dans la suppression des restrictions d'exploitation. Elle exige que l'Etat assume la responsabilité et les coûts de sécurité de l'aviation. Concernant le financement, l'aviation ne devrait pas être discriminée par rapport aux transports terrestres en matière de degré de couverture des frais, de principe de causalité et d'effet dissuasif. Enfin, l'association rejette l'introduction d'un mobility pricing dans l'aviation.

#### **4. Flughafen Zürich AG (Unique)**

Unique exige que les bases factuelles de la stratégie en matière d'infrastructures soient vérifiées et mises à jour, de même que les causes et conséquences de la pénurie d'offres sur l'aéroport de Zurich soient correctement et clairement expliquées. Par ailleurs, il faut tenir dûment compte des expériences de l'aéroport de Zurich SA en matière de privatisation, voire de financement privé des investissements. Afin de garantir des financements privés à l'avenir, Unique est favorable à des conditions cadres économiquement concurrentielles. Concernant l'aménagement du territoire, Unique exige des objectifs de développement consistants et durables pour les aéroports et notamment celui de Zurich, en donnant la priorité à l'aviation civile commerciale. En outre, Unique exige des prescriptions et des valeurs limites non discriminatoires en comparaison avec d'autres modes de transport et ce qui existe à l'étranger concernant les conséquences des émissions de bruit sur le développement de l'urbanisation dans les zones densément habitées, notamment en relation avec les valeurs limites de bruit nocturne.

#### **5. skyguide**

Skyguide, l'entreprise suisse chargée du contrôle aérien, limite son avis à des remarques de détail portant sur certains passages de la stratégie.

## **H Energie**

### **1. Association des entreprises électriques suisses (AES) et**

#### **Organisation des entreprises du réseau d'interconnexion suisse d'électricité (swisselectric)**

L'AES et swisselectric rendent des avis largement similaires qui sont donc traités comme un tout. Les deux organisations soulignent le rôle clé de l'électricité dans la perspective d'une augmentation de l'efficacité énergétique via la substitution d'agents énergétiques d'origine

fossile. Dans le secteur énergétique, la stratégie énergétique du Conseil fédéral devrait servir de base à la stratégie en matière d'infrastructures; de plus il faudrait clarifier les rapports existant avec la Stratégie générale du Conseil fédéral pour la protection des infrastructures critiques et avec la loi sur l'énergie. Le rapport ne souligne guère l'importance fondamentale de l'alimentation électrique pour tous les autres réseaux d'infrastructure et pour l'économie de manière générale. L'AES et swisselectric jugent que la stratégie aurait dû inclure les réseaux à moyenne et basse tension qui sont essentiels pour garantir la sécurité de l'approvisionnement en électricité. Les deux organisations soulignent l'existence du principe de subsidiarité dans le secteur de l'énergie et exigent que les lignes directrices de la stratégie soient élaborées dans ce domaine avec des professionnels de la branche. Toutes deux critiquent le fait que le sujet des pénuries d'électricité soit peu traité et qu'aucune différence ne soit faite en fonction des saisons. Selon elles, les problèmes devraient surgir plus rapidement que ne le prévoit la stratégie. Au vu de la croissance démographique, du développement économique ainsi que des nouvelles applications faisant appel à l'électricité, l'AES doute fortement de la plausibilité des scénarios tablant sur une stabilisation à long terme, voire une baisse de la consommation. Dès lors, il faudrait d'autant plus souligner dans le rapport l'importance et l'urgence de remplacer les centrales nucléaires, de conserver ad aeternam les contrats de longue durée ainsi que de mettre immédiatement en œuvre le plan sectoriel des lignes de transport d'électricité (PSE) pour la sécurité de l'approvisionnement. Les deux organisations exigent que les procédures d'autorisation soient raccourcies. Elles se montrent sceptiques quant aux perspectives d'avenir des «smart grids» et de l'électromobilité ainsi qu'au sujet de la problématique de l'électrosmog, qui ne pourrait être réduit que de manière marginale par la mise en câble. Elles estiment que peu d'attention est accordée aux relations bilatérales avec l'UE et au rôle de la Suisse en tant que plaque-tournante de l'électricité en Europe; l'élargissement nécessaire de l'infrastructure de courant ne pourrait intervenir qu'en coordination avec le réseau interconnecté européen; à long terme, une participation à l'aménagement d'un réseau de transport de courant continu haute tension (HVDC) couvrant toute l'Europe pourrait s'avérer un facteur déterminant pour la sécurité de l'approvisionnement. Dans la perspective d'une construction possible de centrales combinées à gaz, l'AES et swisselectric se prononcent en faveur de conditions cadres concurrentielles à l'échelle internationale, à savoir pour une législation sur le CO<sub>2</sub> eurocompatible ainsi qu'en faveur d'une participation au système européen d'échange des droits d'émission (ETS).

## **2. Association Suisse de l'Industrie Gazière (ASIG)**

Pour l'essentiel, l'ASIG se rallie à l'avis d'economiesuisse. Néanmoins, l'ASIG souhaite que des précisions soient apportées aux mesures que l'économie gazière devra prendre en vue de garantir l'approvisionnement. L'ASIG est d'avis que l'autorégulation actuelle de la branche

peut garantir un marché du gaz efficace en Suisse; partant il n'est ni nécessaire, ni indiqué de reprendre la régulation du marché de l'UE. Il faut relativiser la péjoration du bilan suisse en matière de CO<sub>2</sub> mentionnée dans la stratégie en cas de construction de centrales combinées à gaz, d'autant plus que cela permettrait de renoncer à l'importation de courant provenant de centrales thermiques étrangères alimentées au charbon et rejetant encore plus de CO<sub>2</sub>.

### **3. Groupement d'intérêts des industries intensives en consommation d'énergie (IGEB)**

Se faisant le porte-parole en matière de politique énergétique des industries du papier, du ver, du ciment, du métal et des panneaux en fibres ainsi que de certains secteurs de l'industrie chimique et du textile, l'IGEB répond exclusivement aux questions ayant trait à l'organisation du marché de l'énergie et ne se prononce pas concrètement sur les sujets d'infrastructure. Selon l'IGEB, le marché suisse de l'énergie est surtout constitué actuellement au plan juridique mais ne fonctionne pas de manière optimale dans la pratique.

### **4. Groupe gros consommateurs d'électricité (GGS)**

Regroupant différents gros consommateurs de courant qui profitent de la première étape de libéralisation du marché, le GGS s'attelle essentiellement à traiter des questions d'accès au réseau, qu'il juge impossible ainsi que de pénuries dans les secteurs de l'électricité et du gaz, qui devraient aller inutilement se durcissant en raison d'une attribution non conforme au marché, plus exactement d'une réservation des capacités de passage supérieure à ce que le réseau permet.

### **5. Swissgrid**

En tant qu'exploitant du réseau à très haute tension en Suisse, Swissgrid constate que les mesures énumérées dans le PSE n'arriveront pas à elles seules à couvrir les besoins réels en investissement dans le réseau de transfert. En vue d'une meilleure intégration dans le réseau européen interconnecté, il faudrait examiner différentes pistes de gestion des capacités, c'est-à-dire outre les mises aux enchères implicites également p. ex. le «node pricing». Il s'agit aussi d'examiner la question du financement compte tenu de l'évolution et de la diffusion des «smart grids».

## **I Télécommunications**

### **1. Association suisse des télécommunications (asut)**

L'asut salue la formulation ouverte des lignes directrices concernant l'infrastructure dans le domaine des télécommunications qui tient compte de la forte dynamique de ce secteur. L'asut souligne qu'il faut accorder la priorité à la protection des investissements et à l'incitation à investir dans les conditions cadres réglementaires sur le marché des télécommunications. Un réexamen régulier de ces conditions cadres devrait également prévoir la possibilité d'un démantèlement de la régulation. Afin d'exploiter de manière optimale les réseaux mobiles, il faudrait mobiliser les réserves de fréquence inutilisées en réaffectant avec souplesse les capacités autorisées, de même il devrait être possible de déplacer entre les technologies utilisées la puissance autorisée par secteur d'antenne sans devoir recourir à des procédures supplémentaires.

### **2. Sunrise**

Sunrise concentre ses propos sur le réseau de raccordement en fibre optique («fibre to the home», FTTH), estimant qu'en 2030 cette technologie formera l'infrastructure de base et l'épine dorsale de la société de l'information. Toutefois, le fossé ville campagne ne devrait pas se creuser davantage dans cette société. Le réseau FTTH est un monopole naturel et la forte densité en raccordements haut débit de la Suisse ne signifie nullement que la concurrence fonctionne. sunrise critique le modèle multifibre qu'il juge économiquement inefficace. Les solutions particulières propres à la Suisse dans le domaine de la régulation péjorent la compétitivité internationale du pays. Pour toutes ces raisons, il faut réviser immédiatement la loi sur les télécommunications, de manière à disposer des instruments réglementaires nécessaires si le marché venait à ne pas jouer son rôle.

### **3. Swisscom**

Swisscom approuve dans l'ensemble le contenu de la stratégie en matière d'infrastructures concernant le secteur des télécommunications, précisant cependant quelques points. Il faut relativiser les propos selon lesquels la régulation du marché suisse des télécommunications s'orienterait sur les directives de l'UE. De même, Swisscom se montre sceptique concernant la thèse qui veut que les logiciels entraîneront au futur des goulets d'étranglement monopolistiques. De même que les normes propriétaires pourraient déboucher sur des situations de monopole problématiques et des dépendances non souhaitées. Enfin, Swisscom tient à ce que le réexamen périodique du cadre réglementaire puisse aussi déboucher sur un démantèlement.

## ***J Autorités de régulation au niveau fédéral***

### **1. Commission fédérale de la communication (ComCom)**

La ComCom apprécie l'approche en réseaux offerte par la stratégie et notamment l'unité de traitement accordée aux infrastructures dans le domaine des télécommunications et de la radiodiffusion. Il faut soutenir les tentatives de faire financer les réseaux d'infrastructure non étatiques par les usagers, donc par le marché, même si, dans certains cantons et communes il faut faire appel aux pouvoirs publics pour cofinancer le raccordement des ménages à la technologie à fibre optique. Les expériences ont démontré aussi bien dans la téléphonie mobile que pour les réseaux fixes de téléphonie ou CATV qu'une rapide hausse de la demande couplée à une concurrence au niveau des infrastructures pouvait entraîner une vive extension de la desserte en services à haut débit en surface. En matière de régulation, la ComCom constate qu'il n'y a pas d'antagonisme réel entre les interventions de type régulateur et les investissements; il s'agit de doser correctement le tout afin de conserver suffisamment d'incitations à investir. La ComCom est favorable à l'adoption prochaine d'une régulation "ex officio" technologiquement neutre selon le modèle de l'UE, qui permettrait une intervention efficace en cas d'échec de marché.

### **2. Commission fédérale de l'électricité (EiCom)**

L'EiCom renonce à se prononcer sur la stratégie en matière d'infrastructure et se limite dans sa prise de position à certaines remarques de détail relatives au secteur de l'électricité.