

Conférence de presse annuelle 2016
economiesuisse
Mardi 2 février 2016

Seul le discours prononcé fait foi.

Des infrastructures performantes, un facteur de succès

Heinz Karrer, président d'economiesuisse

Mesdames, Messieurs,

Lorsque la Banque nationale suisse a levé le cours plancher avec l'euro il y a un an, cela a été un choc, surtout pour l'industrie exportatrice et la branche du tourisme. Rétrospectivement, les pires craintes ne se sont pas confirmées – heureusement. Nous le devons à l'évolution positive du cours de change : à long terme, la monnaie nationale s'est appréciée non pas de 20 %, mais de 10 % environ, ce qui est un coup dur pour la plupart des entreprises, mais pas une menace existentielle. La conjoncture a aussi évolué plus favorablement que prévu. Cela dit, l'élément décisif reste que les entreprises ont rapidement réagi au changement de donne, qu'elles ont relevé le défi et comprimé davantage leurs coûts.

Début mars, les citoyens suisses ont refusé de détériorer davantage la situation des entreprises en rejetant fermement l'**initiative « Remplacer la taxe sur la valeur ajoutée par une taxe sur l'énergie »**. Les discussions en amont de la votation ont montré, une fois de plus, que la TVA est perfectible. Il importe en particulier d'alléger les charges administratives des petites et moyennes entreprises dues à cet impôt. Le mieux serait d'instaurer un taux unique.

Le souverain a également refusé nettement l'**initiative populaire pour un impôt sur les successions** au niveau fédéral. Dans la mesure où l'attrait de la place économique et la compétitivité internationale sont sous pression, des charges supplémentaires et des incertitudes juridiques nuiraient fortement à nos entreprises. Nous avons combattu ces deux projets avec succès. Si je ne mentionne que deux votations populaires, c'est naturellement parce qu'en année électorale, il y en a moins que les autres années. Dans l'ensemble, nous considérons l'issue des élections comme prometteuse. Le camp bourgeois s'est consolidé, ce qui devrait être de bon augure pour la politique économique de notre pays, même si des divergences de taille subsisteront probablement sur certains dossiers.

C'est le cas de la politique européenne par exemple. La mise en œuvre de l'**initiative « contre l'immigration de masse »** devra bientôt entamer sa dernière ligne droite pour respecter le délai de

février 2017. Les négociations avec l'Union européenne sur ce thème ne manqueront pas d'être difficiles. Monika Rühl approfondira cette question dans un moment.

D'autres débats sur des dossiers actuels de politique économique sont également ardues. Du côté de la **stratégie énergétique 2050**, le Parlement a déjà effectué certaines corrections indispensables : il renonce à un concept d'exploitation à long terme des centrales nucléaires et à une durée d'exploitation fixe pour les centrales existantes. Il prévoit en outre de limiter dans le temps les subventions en faveur des énergies renouvelables. Lors de l'élimination des divergences, le Parlement devrait selon les milieux économiques chercher encore d'autres moyens d'éviter de charger excessivement les entreprises industrielles.

À nos yeux, la **réforme de l'imposition des entreprises III** est indispensable pour la place économique suisse. Permettez-moi de souligner qu'il ne s'agit pas d'instaurer de nouveaux privilèges, mais d'éviter une détérioration du cadre fiscal avec des conséquences économiques et financières sérieuses pour la Suisse. Il est vital pour l'économie de maintenir la compétitivité et de restaurer la sécurité juridique et en matière de planification. Le Conseil des États s'est déjà penché sur ce projet, le Conseil national le fera vraisemblablement au cours de la session de printemps.

Deux autres dossiers seront importants sous l'angle de la politique économique en 2016 : les **initiatives populaires « AVSplus »** et **« Économie verte »**. Elles affecteraient directement les entreprises, raison pour laquelle nous les combattons les deux. Le 28 février, nous voterons sur l'**initiative des Jeunes socialistes contre la spéculation sur les denrées alimentaires**, l'**initiative du PDC « Non à la pénalisation du mariage »**, le **deuxième tube du Gothard** et l'**initiative de mise en œuvre**. À l'exception du Gothard, nous refusons ces projets. Monika Rühl s'est exprimée vendredi dernier contre l'initiative de mise en œuvre, dans le cadre de la conférence de presse du Comité économique.

Des points de repère pour une politique des infrastructures moderne

Pourquoi disons-nous oui à l'agrandissement du tunnel du Gothard ? Parce que des infrastructures performantes sont un facteur de succès décisif pour une place économique compétitive. Des infrastructures de qualité et le succès économique vont de pair. Sur le plan des infrastructures, la Suisse se situe dans le peloton de tête en comparaison internationale. Toutefois, d'autres économies ne se reposent pas et tireront parti du progrès technologique – que ce soit dans le domaine des transports, de l'énergie ou des télécommunications. Je pense avant tout aux possibilités ouvertes par la numérisation et à la mise en réseau de divers modes de transport.

La Suisse aussi a besoin d'infrastructures de qualité élevée, qui soutiennent l'évolution économique du pays. Mettre en place ces infrastructures est une tâche commune de l'État et des milieux économiques. Les capacités doivent être développées en fonction des besoins des entreprises et de la population. Pour ce faire, il faut fixer des priorités claires. Chaque infrastructure doit également présenter un degré d'autofinancement aussi élevé que possible. L'État définit les conditions-cadre de manière à ce que les différents modes de transport, sources d'énergie ou prestataires de services de télécommunication puissent se développer et s'améliorer dans un climat concurrentiel.

Développer les infrastructures en fonction des besoins nécessite du temps, de l'espace et des moyens. Or ces trois éléments sont disponibles dans une mesure limitée. Dans notre nouveau rapport sur les infrastructures, nous montrons qu'il faut agir essentiellement à quatre niveaux pour désamorcer ce conflit d'objectifs. Nous avons besoin d'une nouvelle politique des infrastructures qui prévoit :

- 1. Plus de capacités et d'intelligence.** La demande croissante appelle une infrastructure qui se développe : d'un côté, grâce à l'élimination de goulets d'étranglement chroniques et, de l'autre, par une meilleure exploitation des capacités existantes. La numérisation offre une chance unique d'utiliser

plus efficacement les infrastructures actuelles. Une utilisation plus équilibrée des capacités de transport des voyageurs et des marchandises allègerait par exemple considérablement le trafic aux heures de pointe. Il serait possible d'y parvenir avec des prix adaptés à la demande, des systèmes de gestion du trafic informatisés ainsi que des structures de travail, de prise en charge des enfants et de formation flexibles.

- 2. Plus de vérité des coûts.** Les investissements dans les infrastructures doivent toujours présenter une utilité économique maximale. Nous plaidons également en faveur d'une construction et d'un entretien des infrastructures aussi efficaces que possible, dont le coût se reflète dans le prix des prestations. Il importe de ce fait de renforcer le principe de causalité pour le financement des infrastructures. Concrètement, cela signifie, par exemple, que les véhicules électriques doivent participer à part égale au financement de l'infrastructure routière. Enfin, afin de permettre une facturation des frais fondée sur l'utilisation, il convient d'inclure un système de calcul des coûts et des prix transparent dans un dispositif de tarification de la mobilité englobant tous les modes de transport et couvrant tout le territoire.
- 3. Plus de coordination.** Une politique des infrastructures moderne a besoin d'une coordination accrue. Ainsi, une politique de l'aménagement du territoire favorable à l'économie doit concilier des attentes diverses pour un espace limité. Il importe par ailleurs de mieux coordonner les différents modes de transports et niveaux étatiques ainsi que le raccordement au-delà des frontières nationales. Ainsi, un système aérien performant a besoin d'aéroports qui soient correctement raccordés aux infrastructures routières et ferroviaires, à l'échelle nationale et internationale.
- 4. Plus de concurrence.** La mise à disposition d'infrastructures performantes est une tâche commune de l'État et du secteur privé. L'État doit se limiter aux domaines d'activités où la concurrence ne fournit pas la desserte de base souhaitée politiquement. Dans tous les domaines, la concurrence entre prestataires privés doit mettre à disposition des infrastructures et une offre adaptées à la demande. Concrètement, les appels d'offres sont un élément de concurrence judicieux pour accroître l'efficacité du transport de voyageurs. Nous plaidons pour une séparation institutionnelle du réseau et des exploitants, à condition – et seulement à cette condition –, que la concurrence génère des gains d'efficacité qui dépassent les éventuels coûts de réglementation. Le marché du transport de marchandises est ouvert à la concurrence depuis 1999. Il est possible de l'intensifier en rendant CFF Cargo indépendante et en garantissant un accès au réseau sans discriminations. Le marché postal est un autre exemple : avec son monopole résiduel sur les lettres jusqu'à 50 grammes, la Suisse constitue un cas à part en Europe. La Poste détient une part de marché de 99 % dans le domaine des lettres. Pour qu'elle répercute ses bénéfices sur les clients, il faut accroître la pression concurrentielle. Pour ce faire, il convient d'ouvrir complètement le marché postal helvétique, et ce le plus rapidement possible. Le monopole, garanti par la loi, complique l'entrée de prestataires de services privés sur le marché postal, entrave l'émergence de nouvelles offres et cimenter le rapport prix-prestations actuel pour les clients.

En guise de conclusion, je dirais que, au vu de la multiplication des défis, mener une politique des infrastructures moderne est une tâche herculéenne. Jusqu'à présent, les milieux politiques ont manqué de courage pour procéder à de grandes réformes. Depuis la libéralisation du marché des télécommunications en 1998, il n'y a pas eu de nouvelles avancées. Nous ne devons jamais cesser de développer nos infrastructures et de les adapter aux besoins de l'économie et de la société. Sinon, nous serons dépassés par les évolutions en cours, et cela arrivera plus vite que nous le pensons. Notre nouveau rapport sur les infrastructures donne des impulsions. Il peut servir de point de repère au nouveau Parlement pour guider la politique des infrastructures en cette nouvelle législature. Le marché postal nous offre à cet égard une première occasion à ne pas négliger. Le Conseil fédéral propose de maintenir le monopole, mais le Parlement a enfin la possibilité de lancer des réformes libérales.