

Parlamentsdienste

Services du Parlement

Servizi del Parlamento

Servetschs dal parlament



Sekretariat der Kommissionen für  
Umwelt, Raumplanung und Energie  
CH-3003 Bern  
Tel. 031 322 97 68 / 97 34  
Fax 031 322 98 72  
www.parlament.ch  
urek.ceate@pd.admin.ch

21 avril 2006

## **Consultation de la CEATE-E touchant la modification de la loi sur les installations électriques et de la loi sur l'approvisionnement en électricité (proposition de la sous-commission CEATE-E concernant la forme et l'organisation de la société suisse d'exploitation du réseau)**

---

### 1. Définitions

**Société d'exploitation du réseau:** Société exploitante et propriétaire du réseau suisse de transport  
**Gestionnaire du réseau de transport:** Société exploitant le réseau de transport sans en être la propriétaire

**Propriétaire du réseau:** Société propriétaire, mais non exploitante du réseau

**Réseau de transport:** Réseau à très haute tension (220/380 kV)

**Grandes compagnies suprarégionales:** Sociétés possédant et exploitant aujourd'hui le réseau suisse de transport (« Überlandwerke »), avec leurs propres zones de réglage: ATEL, BKW, CKW, EGL, EOS, EWZ, NOK. Ces sociétés sont actionnaires d'Etrans/Swissgrid.

### 2. Objectif

La proposition de la sous-commission CEATE-E vise à assurer l'approvisionnement en électricité de la Suisse dans la compétition internationale. La sécurité de cet approvisionnement dépend de la production, du transport et de la distribution. Alors que les centres de production sont disséminés et redondants et que la distribution n'a qu'un caractère régional, le réseau de transport est véritablement l'épine dorsale de l'approvisionnement. Pour en consolider durablement la sécurité, il importe de créer une société nationale du réseau qui soit très largement indépendante de la production, du commerce et de la distribution, assumant la responsabilité de l'exploitation, de l'entretien et de l'extension du réseau suisse de transport. Dans cette perspective, une attention particulière doit être accordée à la sécurité des investissements, car la pérennité de la position de notre pays comme plaque tournante des échanges d'électricité dans le marché intérieur européen exige impérativement une claire réglementation des conditions générales et des répartitions de compétences.

### 3. Aspects internationaux

Le 8 mars 2006, la Commission européenne a sorti un "livre vert" *Stratégie européenne pour une énergie durable, concurrentielle et sûre*. L'ouvrage devrait susciter un débat européen sur les objectifs politiques essentiels dans certains domaines déterminés. Il vise lui-même trois objectifs, à savoir la

durabilité, la compétitivité et la sécurité. La CEATE-E va dans le même sens lorsqu'elle propose d'instituer une société nationale du réseau indépendante de la production, des échanges et de la distribution.

#### 4. Etat actuel des délibérations au Parlement

Concernant la propriété du réseau de transport, la CEATE-E s'est provisoirement ralliée à la proposition du Conseil fédéral et à la décision du Conseil national. Il en ressort que le gestionnaire du réseau de transport n'a pas besoin d'en être propriétaire, une réunion de l'exploitation et de la propriété sur une base volontaire étant toutefois admise. Il est exigé des grandes compagnies suprarégionales qu'elles séparent juridiquement la propriété du réseau de transport (art. 18c, al. 1 LIE; art. 10, al. 4 LApEI). Elles peuvent procéder à une scission technique pour créer une nouvelle société ou créer une filiale (holding).

En outre, le siège du gestionnaire du réseau de transport doit être en Suisse et son capital se trouver majoritairement aux mains d'entreprises suisses (art. 18a, al. 2 LIE; art. 18, al. 2 LApEI). La CEATE-E a toutefois provisoirement intégré une disposition prévoyant que les cantons et les communes doivent posséder conjointement la majorité du capital et des voix de la société (art. 18a, al. 2bis LIE; art. 18, al. 2bis LApEI). Elle a créé une sous-commission pour étudier les questions en suspens.

#### 5. Difficultés possibles

Il ressort de diverses auditions et discussions bilatérales que l'institution d'une société d'exploitation devant coordonner et surveiller les installations de plusieurs propriétaires de réseaux de transport indépendants peut engendrer des incertitudes susceptibles de freiner les investissements et donc de menacer la sécurité de l'approvisionnement. Il n'est pas impossible qu'avec le temps, les propriétaires actuels ne soient plus intéressés par un engagement financier dans le réseau suisse de transport, faute de pouvoir s'assurer ainsi un bénéfice pour leur entreprise. A moyen terme, ils considéreraient la participation à la société d'exploitation du réseau avant tout comme un placement financier.

#### 6. Intentions de la sous-commission CEATE-E

La sous-commission est favorable à l'unanimité à une réunion, dans l'idéal, de l'exploitation et de la propriété du réseau au sein d'une société nationale d'exploitation du réseau. Compte tenu de l'importance stratégique à long terme du réseau à haute tension, les cantons et les communes doivent détenir la majorité du réseau de transport, c'est-à-dire du gestionnaire dudit réseau. Le critère de détention majoritaire en mains suisses sera ainsi rempli. Les grandes compagnies suprarégionales pourront uniquement participer à la société d'exploitation du réseau à titre minoritaire. La réunion de l'exploitation et de la propriété du réseau n'a aucune conséquence financière directe pour les propriétaires actuels du réseau de transport (après la vente du paquet Motor-Columbus, environ 85% pour les cantons et les communes); elle va même élargir leur marge de manoeuvre financière à moyen terme. De plus, la solution recherchée doit attenter le moins possible à la liberté économique et de propriété des propriétaires actuels et se caractériser par la plus grande flexibilité possible.

#### 7. Proposition de la sous-commission

La sous-commission prévoit trois étapes nécessaires pour créer une société d'exploitation du réseau indépendante répondant aux objectifs (voir figure dans l'annexe 3):

1. Dans un premier temps, les grandes compagnies suprarégionales doivent rendre juridiquement autonomes leurs parts du réseau suisse de transport (y compris les droits et obligations en résultant) en les scindant (ou par toute autre procédure économique analogue), autrement dit les faire entrer dans une nouvelle société. Cela correspond à la proposition du Conseil fédéral et à la décision du Conseil national (sauf que Conseil fédéral et Conseil national ont admis, outre la scission, la possibilité d'une simple séparation). La directive UE 2003/54/CE exige également l'autonomie juridique des réseaux de transport. Les actionnaires actuels des grandes compagnies suprarégionales (pour commencer les collectivités publiques) seront dans la même mesure actionnaires des sociétés nouvellement créées.

2. Dans un deuxième temps, les sociétés propriétaires devenues autonomes juridiquement doivent fusionner dans une seule société (nationale). Les actionnaires des sociétés distinctes initiales deviennent actionnaires de la nouvelle société d'exploitation du réseau (fusionnée) à hauteur de leur participation actuelle aux grandes compagnies suprarégionales et des parts de ces dernières au réseau de transport national.
3. Dans un troisième temps, il faut veiller à limiter le cercle des futurs actionnaires et la vente libre des actions dans les statuts, afin que les cantons et les communes conservent leurs majorités (actions et voix). Rien n'interdira alors aux grandes compagnies suprarégionales de détenir une part minoritaire de la nouvelle société résultant de la fusion.

Du point de vue du droit, ces trois étapes pourraient être concrétisées par un acte juridique. Concrètement, les grandes compagnies suprarégionales apporteraient leurs parts du réseau à la société d'exploitation (séparation) et tous les actionnaires de ces grandes compagnies (mais pas ces entreprises elles-mêmes) recevraient en contrepartie des actions et des obligations à long terme. Simultanément, les statuts de la nouvelle société seraient établis, définissant à qui les actions peuvent être transmises, avec quels droits et quelles restrictions (p. ex. nationalité, limitations du droit de vote, etc.).

Toutes ces opérations s'appuient dans une très large mesure sur les dispositions du Code suisse des obligations relatives à la société anonyme et sur les dispositions de la loi sur la fusion. Quelques dispositions spéciales, peu nombreuses, devront éventuellement être inscrites dans la présente loi, qui primeront alors le CO et la loi sur la fusion.

Une proposition législative correspondant à cette idée figure dans l'annexe. Les principales dispositions y sont brièvement commentées. Il convient de relever que cette proposition se limite aux dispositions matérielles déterminantes dans la loi sur les installations électriques. On renonce à présenter aussi les modifications de la loi sur l'approvisionnement en électricité ainsi que les autres adaptations rédactionnelles nécessaires.

La sous-commission CEATE-E juge à l'unanimité que le transfert des réseaux dans une société nationale doit être absolument libre d'impôt. La nécessité d'une base juridique spécifique est à l'étude, mais les dispositions contenues dans la loi sur la fusion paraissent suffisantes.

Les auditions et discussions menées au sein de la commission CEATE-E ont aussi soulevé la question de savoir si la démarche proposée était compatible avec la garantie de la propriété et la liberté du commerce. La commission a commandé un avis de droit à ce sujet, parallèlement à la consultation qui se poursuit.

## 8. Avantages de la solution pragmatique proposée

Le modèle proposé par la sous-commission présente divers avantages:

- Les cantons et les communes assument une part de responsabilité pour la sécurité d'approvisionnement de notre pays, conforme au nouveau contexte international.
- La propriété et l'exploitation du réseau de transport sont regroupées. C'est la fin des contrats touffus entre sociétés d'exploitation du réseau et entreprises propriétaires, concernant la mise à disposition de portions du réseau et l'indemnisation correspondante. Il en résulte un substantiel gain d'efficacité.
- L'administration et la propriété sont regroupées. Les décisions de rénovation, d'entretien et d'extension ne doivent plus être coordonnées entre propriétaires et gestionnaire. La société nationale ayant la vue d'ensemble du réseau suisse de transport, elle peut affecter ses ressources avec une efficacité optimale.

- Les décisions d'investissement (constructions neuves, extension du réseau) sont prises par un organisme central et indépendant, dans l'intérêt d'un réseau de transport aménagé de manière optimale pour tout le pays. La société nationale du réseau assume l'entière responsabilité de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation.
- Sur un marché ouvert, les actionnaires, c'est-à-dire les cantons et les communes, supportent le risque économique et politique accru affectant les grandes compagnies suprarégionales. Les collectivités désireuses de réduire ce risque peuvent vendre leur participation aux sociétés (amputées du réseau de transport). Leur participation à la société nationale du réseau, si elle est maintenue, comporte (du fait du monopole) bien moins de risques; globalement, les pertes possibles du fait de leur participation (actuelle) aux grandes compagnies suprarégionales se trouvent donc réduites. Quant au maintien de leur participation à ces sociétés elles-mêmes, les cantons et les communes restent libres d'en disposer.
- Les conflits d'intérêt réels (mais aussi présumés) et ainsi le risque de possibles distorsions du marché disparaissent.
- Une détention majoritaire par les collectivités publiques est garantie à long terme. Une influence politique (par exemple en cas de crises) est donc tout à fait possible. Est en outre diminué le risque de voir l'exploitation du réseau de transport souffrir des engagements internationaux des grandes compagnies suprarégionales.
- De substantielles liquidités financières reviendront aux actionnaires (cantons et communes) de la nouvelle société d'exploitation du réseau, car ils recevront en outre des obligations, ces capitaux pouvant être employés à moyen terme notamment pour amortir des dettes.
- Le régulateur n'a plus qu'un seul interlocuteur (et non un gestionnaire du réseau et plusieurs sociétés détentrices). Sa tâche s'en trouve nettement facilitée. En cas de conflit, il peut plus aisément décider à temps et en fonction de la situation, et aura moins de difficultés à superviser la mise en œuvre.
- La forme de la société anonyme permet de dégager toute responsabilité des actionnaires (et donc des cantons et des communes). Quant à la responsabilité qui pourrait devoir être assumée par la société d'exploitation du réseau, il peut être limité par des assurances. Les primes d'assurance font partie des coûts d'exploitation directs et peuvent donc être incluses dans la rétribution pour le réseau.
- L'atteinte à la garantie de la propriété ne va guère au-delà de la proposition du Conseil fédéral et de la décision du Conseil national (modèle du simple gestionnaire). Les conditions de propriété actuelles du réseau de transport restent inchangées.
- En séparant juridiquement leurs parts au réseau de transport, les grandes compagnies suprarégionales (p. ex. AET, Rätia Energie, EWB, IWB, etc.) et les autres sociétés se partageant la propriété de ce réseau évitent que leurs comptes présentent un actif au rendement faible. Par contre, selon la proposition du Conseil fédéral et la décision du Conseil national, les grandes compagnies suprarégionales peuvent aussi transférer leurs parts du réseau à une filiale, avec le risque de limiter la rentabilité de leur capital propre.

#### Annexes:

Annexe 1: Formulation proposée, avec commentaire

Annexe 2: Conséquences financières pour les collectivités publiques

Annexe 3: Représentation schématique du transfert de propriété du réseau

**Formulation proposée, suivie du commentaire****Art. 18a**

<sup>1</sup>Le réseau de transport à l'échelon de la Suisse est transféré à une société anonyme de droit privé ayant son siège en Suisse (société nationale d'exploitation du réseau) et est exploité par cette dernière.

<sup>2</sup>La société doit veiller à ce que son capital et les droits de vote en résultant soient détenus en majorité par des cantons et des communes.

<sup>3</sup>Les parts de la société ne doivent pas être cotées en bourse.

<sup>4</sup>La société d'exploitation du réseau ne peut ni exercer d'activités dans les secteurs de la production, de la distribution ou du commerce d'électricité, ni détenir de participations dans des sociétés exerçant de telles activités. L'acquisition et la fourniture de courant pour les besoins de l'exploitation, notamment pour les services systèmes, sont admises.

<sup>5</sup>La majorité des membres du conseil d'administration et les membres de la direction ne peuvent ni appartenir à des organes de personnes morales actives dans le secteur de la production ou du commerce d'électricité, ni être sous contrat de prestations avec de telles personnes morales.

<sup>6</sup>Biffer le droit de délégation des cantons (alinéa 5 selon le dépliant)

**Art. 18c, al. 1**

<sup>1</sup>Les entreprises d'approvisionnement en électricité doivent transférer les réseaux de transport à la société nationale d'exploitation du réseau. En contrepartie, les actionnaires des entreprises d'approvisionnement en électricité se voient attribuer des actions de la société d'exploitation du réseau ainsi qu'éventuellement d'autres droits. Le code des obligations et la loi sur la fusion s'appliquent, sauf disposition divergente de la présente loi.

**Art. 66 (nouveau)**

<sup>1</sup> ... ans au plus tard après l'entrée en vigueur des dispositions du chiffre III.b de la présente loi, les entreprises d'approvisionnement en électricité doivent transférer le réseau de transport à l'échelon de la Suisse à la société nationale d'exploitation du réseau conformément à l'art. 18a.

<sup>2</sup>Si elles ne s'acquittent pas de cette obligation, l'Assemblée fédérale édicte les dispositions nécessaires.

Commentaire de chaque disposition:

**Ad art. 18a, al. 1:** Cette disposition prévoit le transfert du réseau à une société nationale d'exploitation du réseau (cf. aussi art. 18c). Pour une meilleure compréhension du texte de loi, le terme de «gestionnaire du réseau de transport» employé dans le projet est remplacé par celui de «société d'exploitation du réseau». La terminologie doit être adaptée en conséquence dans l'ensemble du projet.

**Ad art. 18a, al. 2:** Cette disposition prescrit impérativement que les cantons et les communes doivent détenir 50% des parts plus une action. Une participation uniquement indirecte aux grandes entreprises d'électricité ne suffit pas.

**Ad art. 18a, al. 3:** Une cotation des actions en bourse entraînerait deux restrictions à la transmissibilité restreinte des actions: D'une part, seule une clause de pourcentage ou concernant les étrangers resterait licite comme motif de transmissibilité restreinte; la disposition stipulant que les cantons et les communes doivent être actionnaires majoritaires de la société deviendrait irrecevable. Une transmissibilité restreinte des actions en ce sens devrait le cas échéant être prévue de manière spéciale par la loi. Par ailleurs, le commerce boursier suppose que suite au transfert boursier, il y a transmission de la propriété liée aux actions et ce, en dépit de leur transmissibilité restreinte (cf. art. 685f CO). Cette règle est liée à des conditions matérielles et ne peut donc être modifiée. Cela signifie qu'en cas d'actions cotées en bourse, la transmissibilité restreinte ne suffit pas à empêcher un transfert effectif de la propriété, mais limite uniquement l'exercice des droits de participation. Si une grande partie des actions est cédée, il peut y avoir pression afin d'annuler la transmissibilité restreinte, étant donné qu'une part notable du capital ne donne plus de droit de vote. Comme il est de l'intérêt général de garantir que la société est détenue majoritairement en mains suisses, il semble donc indiqué d'exclure une cotation en bourse.

**Ad art. 18a, al. 4:** Adaptation rédactionnelle («La société d'exploitation du réseau ...»), pour le reste, conformité à l'al. 3 de la version de la commission du Conseil des Etats.

**Ad art. 18a, al. 5:** Adaptation rédactionnelle («La majorité des représentants au conseil d'administration ...»), pour le reste, conformité à l'al. 4 de la version de la commission du Conseil des Etats.

**Ad art. 18a, al. 6:** Le droit de délégation inscrit à l'al. 5 du message n'a plus de raison d'être, puisque les cantons et les communes peuvent de toute façon choisir le conseil d'administration dans sa totalité. Un droit de délégation supplémentaire compliquerait inutilement l'organisation de la société; il en résulterait aussi des questions juridiques délicates concernant le statut des représentants délégués par les cantons (instructions; devoir de loyauté; garantie accordée par l'Etat).

**Ad art. 18c, al. 1:** La formulation ouverte (dans le projet du Conseil fédéral «séparer juridiquement»; ici «transférer») est voulue. Cela garantit que les entreprises d'approvisionnement puissent adapter les modalités de traitement aux conditions juridiques et effectives. On entend par «autres droits» notamment des obligations à long terme, pouvant être cédées. Cela permet de générer des moyens financiers pour les cantons et les communes, dont ils pourront disposer librement à moyen terme.

**Ad art. 66, al. 1:** Le délai imparti au transfert du réseau de transport à la société nationale d'exploitation est à fixer en vertu du résultat de la procédure de consultation. Nombre de grandes compagnies suprarégionales ont certes d'ores et déjà rendu leur réseau juridiquement autonome. Il convient d'entendre tous les intéressés avant de décider du temps nécessaire pour achever la transaction.

**Ad art. 66, al. 2:** "Alarme" au cas où le délai expirerait sans être utilisé.

## **Conséquences financières pour les collectivités publiques**

---

Lors de la création d'une société nationale d'exploitation du réseau, il faut pouvoir en garantir l'indépendance et la détention majoritaire en mains suisses (par la collectivité publique) tout en limitant au possible l'atteinte portée notamment à la propriété. La fusion à venir des sociétés autonomes en charge d'une partie de l'exploitation du réseau de transport pose la question de la répartition entre les propriétaires, de la régulation des coûts ainsi que de l'évaluation des réseaux.

### **Répartition entre les propriétaires**

Après le changement de propriétaire du paquet d'actions Motor Columbus prévu dans les semaines ou les mois à venir, les pouvoirs publics détiendront, de manière directe ou indirecte, 85% du réseau de transport. La part des cantons approche 58% et celles des communes avoisine 27%. La répartition entre les cantons et les communes devrait plus ou moins correspondre aux valeurs figurant dans le tableau ci-après. Il n'est pas tenu compte dans ce tableau des participations des propriétaires de réseaux de transport non affiliés à Etrans/Swissgrid (AEK, AET, Blenio, EEF, EES, EKW, ESA, EWB, FMM, FMV/WEG, GD, IWB, KHR, KKL, KVR, Rätia Energie, KWM, KWO, SN, EnAlpin et Ofima). Le poids de ces sociétés distinctes dans la société d'exploitation du réseau dépendra vraisemblablement des kilomètres-puissance dont elles peuvent justifier et de l'évaluation du réseau. Il convient de faire en sorte que le capital-actions reste majoritairement en mains suisses. Il reste à mener des recherches et des entretiens pour déterminer ce que cela signifie pour les (actuels) copropriétaires privés et étrangers (p. ex. EON ou EDF) des grandes compagnies suprarégionales. On peut imaginer une clause les obligeant à offrir une part statutaire de leur participation aux cantons et aux communes. D'autres solutions sont possibles. Quant aux cantons et aux communes ne détenant aujourd'hui aucune participation au réseau de transport, il leur est loisible d'acquérir sans limitation des actions de la société d'exploitation du réseau. Les capitaux externes créés lors de la fondation de la société sous forme d'obligations à long terme revenant aux propriétaires (c'est-à-dire pour 85% aux cantons et aux communes) peuvent être cédés librement.

### **Coûts régulés du capital**

Dans le message relatif à la LApEI, le Conseil fédéral part d'une structure normalisée du capital. 30% devraient être financés par les fonds propres et 70% par des capitaux externes. La détermination des taux d'intérêt des fonds propres et des capitaux externes repose, dans les deux cas, sur le rendement moyen des obligations fédérales à long terme (10 ans), au sens d'un taux d'intérêt de base ne présentant aucun risque. Une majoration adéquate pour les risques de crédit concernant les capitaux externes et pour une prime de risque relative aux fonds propres doit être approuvée par le régulateur ou par le Conseil fédéral.

### **Evaluation du réseau**

Pour évaluer une société, on part normalement du principe que sa valeur correspond à la valeur actuelle de tous les rendements nets futurs, y compris les intérêts cumulés. En partant d'un rendement annuel de 500 millions de francs pour le réseau de transport, on peut couvrir les coûts du capital (environ 400 millions) et ceux d'exploitation (près de 100 millions par an). Avec un intérêt du capital pondéré de 5,6% (30% de fonds propres à 7% et 70% de capitaux externes à 5%), les coûts du capital

s'élèvent à environ 310 millions de francs pour les intérêts et les dividendes, auxquels il faut ajouter 90 millions pour les amortissements annuels. La valeur actualisée avoisine ainsi 5,5 milliards. Cette valeur demeure intacte si l'on réalise des investissements annuels à hauteur des amortissements.

Le montant de 500 millions de francs de fais annuels repose sur des estimations. Comme les résultats futurs reposent sur une réglementation et dépendent de manière essentielle des coûts de capitaux, il est indiqué de prendre en compte également la valeur intrinsèque. Il n'est pas possible à l'heure actuelle (avant toute séparation comptable et juridique) de calculer sérieusement cette valeur, vu les problèmes de délimitation entre réseaux de transport et de distribution, comptabilité d'exploitation et comptabilité financière, sans parler des divers standards d'établissement du bilan. Une fois les réseaux de transport séparés en droit, il devrait être possible de constituer une base transparente et uniforme en vue de déterminer la valeur intrinsèque des différentes sociétés d'exploitation des réseaux de transport. Cette valeur résultera de négociations entre utilisateurs et propriétaires des réseaux. Les cantons sont bien placés pour influencer lesdites négociations.

### **Appréciation**

Pour les cantons, la présente solution offre les avantages ci-après:

- Pour les cantons et les communes, la présente solution ne diminue pas leur patrimoine.
- Le capital externe de 70% peut être librement cédé.
- La cession est possible aussi pour les actions ne servant pas à assurer la majorité aux cantons et aux communes, cela dans des limites qui restent à fixer statutairement. Cela concernera vraisemblablement 40 à 49% des actions obtenues après le transfert – sous réserve des dispositions régissant la liberté de réalisation impartie aux particuliers et aux étrangers.
- Le capital produit un rendement réglementé (env. 6%).
- Les cantons peuvent influencer notablement la valeur intrinsèque de la société d'exploitation du réseau de transport.

Inconvénients possibles:

- La partie du réseau soumise à un faible risque étant désormais séparée des sociétés intégrées, la solvabilité de celles-ci peut en souffrir, d'où des frais financiers accrus.
- L'avantage stratégique dont bénéficient les divisions du commerce et de la distribution d'une entreprise interconnectée intégrée disparaîtra vraisemblablement si la solution proposée est acceptée. Mais les plans européens d'ouverture du marché réclament précisément cette séparation du réseau de transport afin d'assurer un marché transparent et équitable.

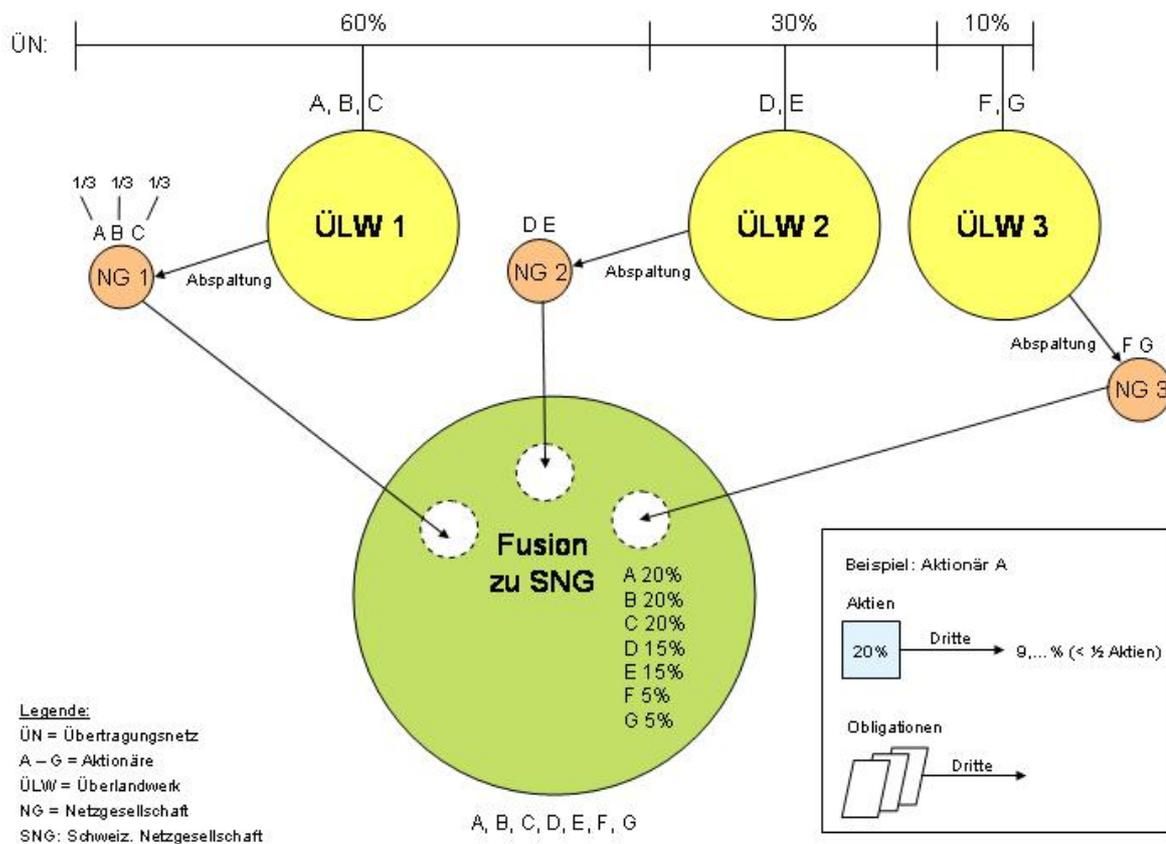
## Montants des parts et des rendements pour une valeur \* de 5,5 milliards de francs

	Millions de francs	Part du capital <sup>1</sup>	Solde	FP: capital- actions (majorité CH)	FE: obli- gations (cessi- bles)	Rendement réglemen- taire FP	Rendement réglemen- taire FE
				30%	70%	7%	5%
Cantons	Argovie	11.08%	609.6	182.9	426.7	12.8	21.3
	Appenzell Rhodes Intérieures	0.12%	6.8	2.0	4.8	0.1	0.2
	Appenzell Rhodes Extérieures	0.70%	38.6	11.6	27.0	0.8	1.4
	Berne	6.16%	338.9	101.7	237.2	7.1	11.9
	Fribourg	2.10%	115.8	34.7	81.0	2.4	4.1
	Genève	4.10%	225.4	67.6	157.7	4.7	7.9
	Glaris	0.69%	38.0	11.4	26.6	0.8	1.3
	Neuchâtel	0.24%	13.0	3.9	9.1	0.3	0.5
	St-Gall	4.12%	226.8	68.0	158.7	4.8	7.9
	Schaffhouse	3.12%	171.4	51.4	120.0	3.6	6.0
	Soleure	1.35%	74.4	22.3	52.1	1.6	2.6
	Thurgovie	4.85%	266.7	80.0	186.7	5.6	9.3
	Vaud	1.85%	101.6	30.5	71.1	2.1	3.6
	Valais	2.44%	134.4	40.3	94.1	2.8	4.7
	Zoug	0.35%	19.0	5.7	13.3	0.4	0.7
	Zurich	14.55%	800.1	240.0	560.1	16.8	28.0
	<b>Total</b>	<b>57.83%</b>	<b>3'180.4</b>	<b>954.1</b>	<b>2226.3</b>	<b>66.8</b>	<b>111.3</b>
Communes	Coll. publiques Suisse centrale	0.55%	30.2	9.1	21.1	0.6	1.1
	Communes AG	0.24%	13.3	4.0	9.3	0.3	0.5
	Coopératives BL	4.93%	271.3	81.4	189.9	5.7	9.5
	Communes NE, BCN	1.37%	75.6	22.7	52.9	1.6	2.6
	Communes TI	0.55%	30.2	9.0	21.1	0.6	1.1
	Communes VD	4.68%	257.6	77.3	180.3	5.4	9.0
	Communes VS	2.00%	110.0	33.0	77.0	2.3	3.8
	Communes et canton de Zoug	0.05%	2.6	0.8	1.8	0.1	0.1
	Communes ZH	12.85%	706.8	212.0	494.7	14.8	24.7
	<b>Total</b>	<b>27.23%</b>	<b>1'497.5</b>	<b>449.2</b>	<b>1048.2</b>	<b>31.4</b>	<b>52.4</b>
<b>Total coll. publ.</b>	<b>85.05%</b>	<b>4'677.9</b>	<b>1403.4</b>	<b>3274.5</b>	<b>98.2</b>	<b>163.7</b>	
Particuliers/étranger	14.95%	822.1	246.6	575.5	17.3	28.8	
<b>Total</b>	<b>100.00%</b>	<b>5500</b>	<b>1650.0</b>	<b>3850.0</b>	<b>115.5</b>	<b>192.5</b>	

\* Valeur, solde, parts capital et rendements sont des hypothèses

<sup>1</sup> Cette liste ne prend en compte que les parts du réseau de transport détenues par ATEL, FMB, CKW, EGL, EOS, EWZ et NOK. Ces entreprises possèdent la plus grande partie du réseau suisse de transport: 92,76% des lignes à 380kV, 85,62% des lignes à 220kV, si on se réfère aux MWkm. Parmi les propriétaires plus modestes de ce réseau figurent AEK, AET, Blenio, EEF, EES, EKW, ESA, EWB, FMM, FMV/WEG, GD, IWB, KHR, KKL, KVR, RE, KWM, KWO, SN, EnAlpin et Ofima.

## Représentation schématique du transfert de propriété du réseau



## Légende :

ÜN: Réseau de transport  
A – G: Actionnaires  
ÜLW: Grande compagnie suprarégionale  
NG: Société d'exploitation du réseau  
SNG: Société suisse d'exploitation du réseau

Abspaltung: Scission

Fusion zu SNG: Fusion en société suisse d'exploitation du réseau