

perçue avec peu d'enthousiasme, en raison des spécificités suédoises, notamment géographiques.

La régulation suédoise a deux principales caractéristiques : la transparence et l'indépendance.

## **Les États-Unis, liberté des États et *Industry-driven regulation*<sup>8</sup>**

### **Caractéristiques générales**

Première puissance mondiale, les États-Unis sont aussi les précurseurs en matière de régulation. Dès 1887, un régulateur existe pour les chemins de fer, l'*Interstate Commission Council*. En 1934, puis en 1977, viendront la *Federal Communication Commission*, régulateur des postes et communications électroniques, et la *Federal Electricity Reliability Commission*, régulateur de l'électricité et du gaz.

Pour autant, les représentants et les administrations de chaque État défendent farouchement leur indépendance, en particulier *via* l'action des *Public Utility Commission* ou des *Public State Commission*, organismes de régulation des infrastructures essentielles à l'échelle de chaque État, du fait de l'importance du Sénat dans la nomination des régulateurs. Ceci permet la coexistence d'une grande diversité de modèles économiques : la régulation américaine a fait naître AT&T et Enron, mais aussi la *Tennessee Valley Authority*, organisme créé par F.D. Roosevelt dans le cadre du *New Deal* et étendu sur sept États américains.

Les régulateurs américains fédéraux exercent tous une fonction de règlement des différends, ainsi qu'une fonction d'approbation des fusions acquisitions sur leur secteur d'activité.

### **La régulation postale**

La régulation de la *Postal Regulatory Commission* (PRC) consiste principalement à fixer les tarifs de l'opérateur en monopole sur le marché des plis simples, USPS. Cette administration a pour monopole «le dernier kilomètre», le transport longue distance étant une activité sous-traitée au mieux-disant. Aux États-Unis, comme dans les autres pays visités, le modèle économique postal est mis à mal par la chute des volumes de courrier (8,5 milliards de dollars de pertes pour USPS en 2010), dans un système en *Price Cap*. En effet, le *Price Cap* régule l'évolution des prix, et donc l'impact pour l'utilisateur/consommateur, au

<sup>8</sup> Mode de régulation laissant une large part aux acteurs du marché pour l'établissement de standards techniques, de sécurité et de mode de coopération.

## Chapitre I

---

contraire d'un *Revenue Cap*, qui régule le chiffre d'affaires et/ou le bénéfice, et donc la santé économique de l'entreprise régulée.

Face à cette crise, USPS a présenté en mars 2010 un projet visant un équilibre financier vers 2020, grâce à une baisse drastique d'effectifs (entre 600 000 et 900 000 suppressions de postes), une diminution des tournées (distribution sur cinq jours plutôt que six) et une diminution du nombre de bureaux de poste.

### La régulation ferroviaire

Premier régulateur à voir le jour aux États-Unis, le régulateur ferroviaire fédéral est aussi celui aux pouvoirs les moins étendus.

La régulation ferroviaire fédérale dépend aux États-Unis de deux organismes :  
– la *Surface Transportation Board* (STB), qui examine le caractère « raisonnable » des péages pratiqués pour l'utilisation des réseaux, valide les projets d'investissements, d'abandon de voies ou de fusion-acquisitions, et règle les différends entre acteurs du secteur. D'autre part, elle encadre l'activité d'*Amtrak*, opérateur de transport de personnes dépendant de l'État fédéral, opérant principalement sur la côte nord-est des États-Unis ;

– la *Federal Railroad Agency* (FRA), qui produit la norme technique et de sécurité. Cette agence se distingue particulièrement par sa vision « coopérationniste » de la production de normes. Comme dans d'autres secteurs étudiés, l'amélioration de la régulation ferroviaire est vue par nombre d'interviewés comme résultant d'une volonté de toutes les parties prenantes : politiques et administrations, bien entendu, mais avant tout les entreprises elles-mêmes, soucieuses de performance et d'une bonne image auprès du public.

De plus, la régulation américaine se caractérise par une volonté de ne pas être intrusive, mais de laisser au contraire les entreprises *challenger* les acteurs publics. Ainsi, *Amtrak*, s'il dispose d'un monopole de fait dans le transport de personnes entre Boston et Washington, est ouvert aux logiques de concurrence, par exemple à travers sa participation à des appels d'offres de transport suburbain.

### La régulation du gaz et de l'électricité

Gaz et électricité sont régulés par un régulateur fédéral, la FERC, dirigé par un Collège de cinq membres. Ce régulateur a compétence sur les tarifs de réseaux de transmission de gaz et d'électricité à 400 kV, contrôle le marché de gros et le commerce inter-États, et autorise ou facilite l'implantation de réseaux de gaz, de terminaux méthaniers, de lignes à très haute tension et de centrales hydro-électriques.

Dans le domaine électrique, une activité de production de normes est assumée par la *North American Electricity Reliability Council* (NERC), qui a la

particularité d'inclure des représentants mexicains et canadiens, l'ensemble de la plaque nord-américaine étant interconnectée. Pour un fonctionnement plus aisé, cette association délègue son travail de concertation et de production de standards locaux de sécurité à neuf entités régionales.

Enfin, l'activité de commerce intra-États et de surveillance de marchés de détail est prise en charge par l'administration de chaque État, *via* les PSC ou PUC, en charge de la fixation des prix à destination des citoyens. Ce système permet aux États-Unis de faire coexister des États qui ont opté pour un système concurrentiel et des États ayant un système de monopole public intégré.

### **La régulation des communications électroniques**

Depuis la scission d'AT&T en opérateurs régionaux (voir chapitre I, « L'origine de la régulation dans le secteur des réseaux »), force est de constater que les réseaux de communications électroniques américains ont connu un mouvement de concentration. Deux principaux opérateurs se partagent le marché, sur des bases géographiques. Cette concentration n'est pas vue comme pénalisante pour le consommateur, car les standards s'améliorent localement sous la pression politique, et le consommateur observe une convergence des prix entre États et entre opérateurs. Et si le consommateur est satisfait, le *Communication Outlook* de l'OCDE classe les États-Unis derrière les six autres pays étudiés concernant l'accès à l'internet à haut débit.

Les États-Unis ont fortement développé le réseau câblé au siècle dernier, permettant maintenant à 60 % des Américains d'avoir une offre couplée TV et internet. Cette concurrence par les réseaux est, là encore, vue comme un argument contre un régulateur trop intrusif, ces réseaux câblés n'étant pas régulés.

Ainsi, les États-Unis ont construit un modèle unique de régulateur, personnifié par un Collège irrévocable ayant passé l'audition du Sénat, s'appuyant sur un pouvoir réglementaire et de règlements des différends, mais peu intrusif et soumis au pouvoir judiciaire.

Ce système est complété par un fort contrôle politique des ventes de détail, *via* les PSC/PUC, et une réelle volonté de faire participer les acteurs du secteur à la production de normes. À titre d'exemple, à l'assemblée du WECC, entité en charge de la fiabilité des réseaux de l'ouest des Rocheuses, nous retrouvons des gestionnaires de réseaux, des propriétaires de réseaux, mais aussi des producteurs, des responsables d'équilibre de portefeuilles de clients, des administrations et des consultants.