



INFRASTRUCTURE

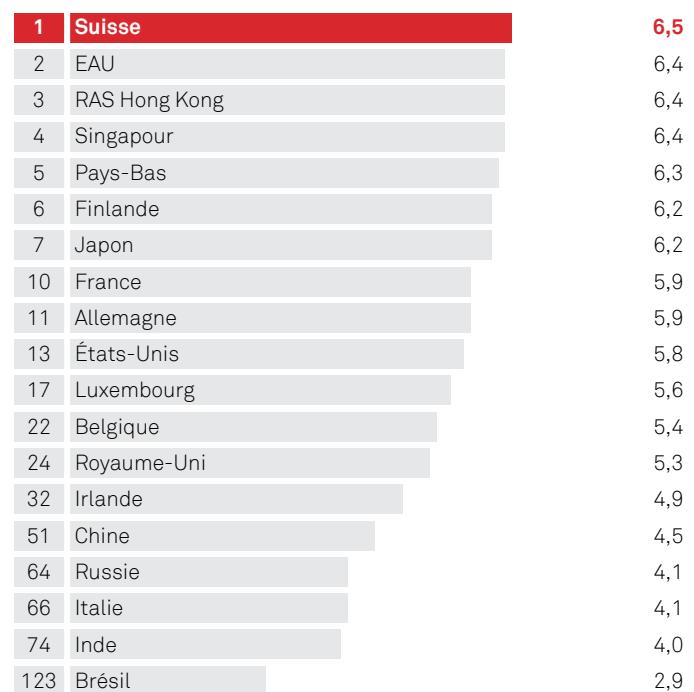
11

11.1	Transport.....	123
11.2	Communication.....	128
11.3	Énergie.....	129
11.4	Eau.....	129
11.5	Poste.....	130
11.6	Santé.....	130

Grâce à son réseau dense de routes, voies ferrées et lignes aériennes, la Suisse est parfaitement intégrée au sein de l'infrastructure européenne de transport. Des liaisons régulières et sûres permettent de transporter les personnes et les marchandises rapidement et en toute sécurité. L'approvisionnement en énergie et en eau, de même que les services de communication et de courrier, sont garantis en permanence. Un système de santé évolué assure en outre à la population l'accès à une assistance médicale proche.

Qualité de l'infrastructure, 2015

1 = sous-développée, 7 = complète et efficace
(FIG. 50)



Source: World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2015–2016

www.uevk.admin.ch

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication (DETEC)
Langues: all., angl., fr.,

11.1 TRANSPORT

La Suisse dispose d'une infrastructure de distribution de premier ordre pour la circulation des marchandises et des services. Avec 1,7 km de route au kilomètre carré, elle possède l'un des réseaux les plus denses du continent. La Suisse fait cependant figure de pays du rail, d'autant plus que la longueur du réseau ferroviaire national est trois fois plus grande que celle du réseau autoroutier.

La politique fédérale des transports vise en premier lieu à améliorer l'attrait du pays, tout en conciliant mobilité croissante et protection de l'environnement.

11.1.1 Réseau routier

La Suisse possède l'un des réseaux autoroutiers les plus denses au monde. Actuellement, presque 1810 km de routes nationales desservant toutes les régions du pays sont en service. Le nombre de tunnels est particulièrement impressionnant : les 227 ouvrages en service totalisent 233 km. En d'autres termes, il y a un tunnel tous les huit kilomètres. Lorsqu'il sera terminé, le réseau routier national tel qu'il est actuellement prévu totalisera 1892,5 km et plus de 270 tunnels pour une longueur totale de 290 km. Plus des trois quarts des autoroutes ont au moins quatre voies et deux chaussées séparées. Les routes nationales sont également de grands axes du trafic international. Ainsi, la liaison Allemagne-Italie via le tunnel du Gothard est particulièrement importante en Europe.

Pour accéder aux autoroutes du pays, tous les véhicules, suisses et étrangers, de moins de 3,5 t doivent être munis d'une vignette valable une année que l'on peut acheter, au prix actuel de 40 francs suisses, dans les bureaux de douane et de poste, les stations-service et les aires de service autoroutiers. En revanche, aucune taxe supplémentaire n'est perçue pour l'utilisation des tunnels autoroutiers alpins du Gothard et du San Bernardino.

Une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est perçue sur tous les camions (véhicules à moteur à poids total supérieur à 3,5 tonnes destinés au transport de marchandises) domestiques et étrangers. Outre le poids total, la redevance dépend des émissions nocives (catégories Euro 0-II) et du nombre de kilomètres parcourus en Suisse et dans la Principauté de Liechtenstein. Pour la route de transit utilisée le plus souvent entre les frontières allemande et italienne (environ 300 km de Bâle à Chiasso), les camions de 40 tonnes doivent acquitter une taxe de 270 à 370 francs suisses, en fonction de la catégorie d'émissions nocives. En outre, la circulation des poids lourds est interdite la nuit (de 22h00 à 5h00) et le dimanche.

www.astra.admin.ch
Office fédéral des routes (OFROU)
Langues: all., angl., fr., it.

www.strassenverkehrsamt.ch
Services cantonaux des automobiles
Langues : selon les cantons

www.douane.admin.ch > Infos pour entreprises > Impôts et redevances
Informations sur la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)
Langues : all., angl., fr., it.

11.1.2 Voies ferrées

Grâce à la ponctualité et à la fiabilité de leurs transports publics, les Suisses sont les meilleurs clients du rail en Europe. Chaque jour, environ 9000 trains empruntent le réseau des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), long de 3000 km. En plus des CFF, la Suisse compte plusieurs compagnies ferroviaires privées représentant un réseau de plus de 2000 km. Bien que le réseau ferroviaire suisse présente le taux d'utilisation le plus élevé d'Europe, les trains sont très ponctuels : en 2014, 88 % des trains de voyageurs atteignaient leur gare de destination avec un retard inférieur à trois minutes. Afin de protéger la population et l'environnement, le trafic des marchandises sera à l'avenir de plus en plus transféré de la route au rail.

La Suisse réalise actuellement trois gros projets ferroviaires qui offriront à moyen et à long terme d'importants avantages au pays et à l'Europe. Ces projets améliorent les capacités de transport, déchargent les routes du trafic de voyageurs et de marchandises, tout en contribuant à la préservation de la région alpine très sensible sur le plan écologique :

- « ZEB » : le projet « Futur développement de l'infrastructure ferroviaire » (ZEB) a été adopté par le Parlement en 2008 et devrait être terminé en 2025. Le volume de plus d'une centaine de projets approuvés s'élève à 5,4 milliards de francs suisses et comprend des mesures visant à accroître la fréquence et la capacité du transport ferroviaire.
- Actuellement, le projet ZEB est dans sa troisième phase partielle, au cours de laquelle divers tracés, notamment les lignes de desserte à destination du tunnel de base du Gothard, sont élargies à deux voies pour un montant d'environ 300 millions de francs suisses. Le Conseil fédéral examine également l'extension d'autres projets pour un montant de 3,4 milliards de francs suisses.
- « AlpTransit/NLFA » : la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes de Lötschberg et du Gothard crée de nouvelles liaisons rapides entre le Nord et le Sud, et permet d'accroître considérablement les capacités et l'offre. Le tunnel de base du Lötschberg de 34 km de long, mis en service en 2007, est utilisé par 42 trains de voyageurs par jour, voyageant jusqu'à 250 kilomètres par heure. Le Valais, mais aussi l'Italie du Nord, sont ainsi rapprochés des centres suisses. De Berne, on atteint Milan en moins de 2h45. En ce qui concerne le trafic des marchandises, le nouveau tronçon de base du Lötschberg sert le but premier de la politique des transports suisses, à savoir le transfert du transit transalpin de la route au rail. Le nouveau tunnel permet d'augmenter fortement les capacités de transport. De plus, grâce à sa section plus large, des trains de marchandises plus lourds peuvent y circuler (profil Shuttle). La NLFA est réalisée en plusieurs étapes ; le tunnel de base du Gothard qui, avec ses 57 km, sera le tunnel le plus long du monde, devrait être ouvert à la circulation en 2016.

- Raccordement au réseau européen à grande vitesse : en participant au réseau européen à grande vitesse (TGV/ICE), la Suisse occupera à l'avenir une place déterminante dans le réseau européen des trains à grande vitesse. Jusqu'à fin 2020, la Confédération investira 992 millions de francs suisses (prix de 2013) dans le réseau ferroviaire pour ce projet. Les temps de trajet de la Suisse jusqu'à Paris, Lyon, Munich, Ulm et Stuttgart seront ainsi raccourcis.

www.cff.ch
Chemins de fer fédéraux suisses (CFF)
Langues : all., angl., fr., it.

www.bav.admin.ch
Office fédéral des transports (OFT)
Langues : all., angl., fr., it.

11.1.3 Navigation

Lorsque le chemin de fer et l'automobile ont été inventés, il y a plus de 100 ans, la navigation fluviale battait déjà son plein en Suisse. Cependant, l'essor de la voiture et du train a eu un impact négatif sur la navigation fluviale. Le transport des passagers et des marchandises sur les rivières et les lacs suisses n'a cessé de décliner. Néanmoins, ce mode de transport demeure un composant important du tourisme et du commerce international.

Au niveau européen, le Rhin s'est imposé dès le début comme la principale voie navigable, ce qui a été facilité par la Convention révisée pour la navigation du Rhin (ou Convention de Mannheim) du 17 octobre 1868. Avec cet accord, la Suisse s'est aménagé un accès à la mer du Nord garanti par le droit international. La Suisse possède également une flotte hauturière et un port maritime (fictif) à Bâle. Aujourd'hui encore, la navigation joue un rôle important pour le commerce de marchandises suisses. Près de 7 millions de tonnes de marchandises et 100 000 conteneurs transittent chaque année dans les ports rhénans suisses. Plus de 10 % du commerce extérieur total de la Suisse sont effectués via le Rhin, ce qui reste considérable par rapport au fret aérien, qui représente moins de 1 % du commerce extérieur. En ce qui concerne le transport de passagers, la navigation se limite presque exclusivement au tourisme et aux loisirs. Chaque année, près de 13 millions de passagers sont transportés par voie fluviale en Suisse.

www.port-of-switzerland.ch
Ports rhénans suisses
Langues : all., angl., fr.

11.1.4 Trafic aérien

L'aéroport de Zurich est l'une des plus importantes plateformes aéroportuaires d'Europe. Ses passagers apprécient sa qualité de service exceptionnelle, comme en attestent plusieurs premières places dans les classements publiés chaque année. Pour sa convivialité et ses normes de qualité, l'aéroport de Zurich a reçu le World Travel Award du meilleur aéroport européen pour la douzième fois en 2015. L'aéroport de Zurich a aussi gagné l'Eco-Innovation Award pour sa gestion environnementale systématique à grande échelle. Entre autres, l'aéroport de Zurich a été le premier à instaurer des taxes d'atterrissement en fonction des émissions.

En 2014, près de 25,5 millions de passagers ont transité par l'aéroport de Zurich. La même année, le volume de fret a atteint 429 830 tonnes. Actuellement, l'aéroport dessert 186 destinations dans 62 pays sur quatre continents. 88 % des vols relient la Suisse et l'Europe, les 12 % restants étant des vols intercontinentaux. Ces derniers relient Zurich à quelque 52 villes dans 26 pays en Amérique du Nord et du Sud, au Moyen-Orient et en Extrême-Orient, ainsi qu'en Afrique.

Les deux autres aéroports internationaux du pays, Genève et l'Euro-Airport de Bâle, effectuent également de nombreuses liaisons avec les principaux centres économiques et destinations de vacances en Europe. Ils proposent même quelques vols directs vers des destinations outre-mer. En 2013, l'aéroport de Genève a accueilli 15 millions de passagers et assuré le fret de 72 500 tonnes de marchandises. Pour Bâle, ces chiffres sont de 6,5 millions de passagers et 42 410 tonnes de marchandises pour la même année.

Du fait de la proximité géographique de ses trois aéroports internationaux avec les pays voisins, la Suisse joue un rôle clé dans le commerce mondial à partir et à destination de l'UE. Le fret aérien est très important pour les entreprises orientées à l'exportation dans ces régions : les principaux produits d'exportation sont des produits du secteur de la chimie et de l'industrie pharmaceutique, des produits high-tech, des pièces en sous-traitance de l'industrie automobile et des marchandises périssables.

Plus de trois quarts du fret aérien suisse transite par la plate-forme cargo de Zurich. Toutefois, les deux autres aéroports internationaux, Genève et l'Euro-Airport de Bâle, voient eux aussi croître leurs activités liées au fret, notamment pour le courrier et les envois express. Leurs services de courrier, d'express et de colis jouissent d'une renommée mondiale et enregistrent une augmentation de leurs volumes.

Les aéroports de Berne, Lugano et St-Gall-Altenrhein desservent aussi quotidiennement un certain nombre de destinations européennes. Sion et St-Moritz-Samedan proposent des vols commerciaux saisonniers, qui sont très importants pour le tourisme, mais permettent aussi des gains de temps pour l'ensemble du secteur des services.

www.swissworld.org > Economie > Transports > L'avion
Vue d'ensemble du trafic aérien
Langues : all., angl., fr., it., esp., russe, chin., jap.

Liaisons aériennes directes : vols intercontinentaux à partir de Zurich (ZRH) et de Genève (GVA), 2014

(FIG. 51)



Source : Swiss International Air Lines, document établi par S-GE

www.aviation.admin.ch
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
Langues : all., angl., fr., it.

www.swiss.com
Swiss International Air Lines
Langues : all., angl., fr., it.

www.flughafen-zuerich.ch
Aéroport de Zurich
Langues : all., angl., fr., it.

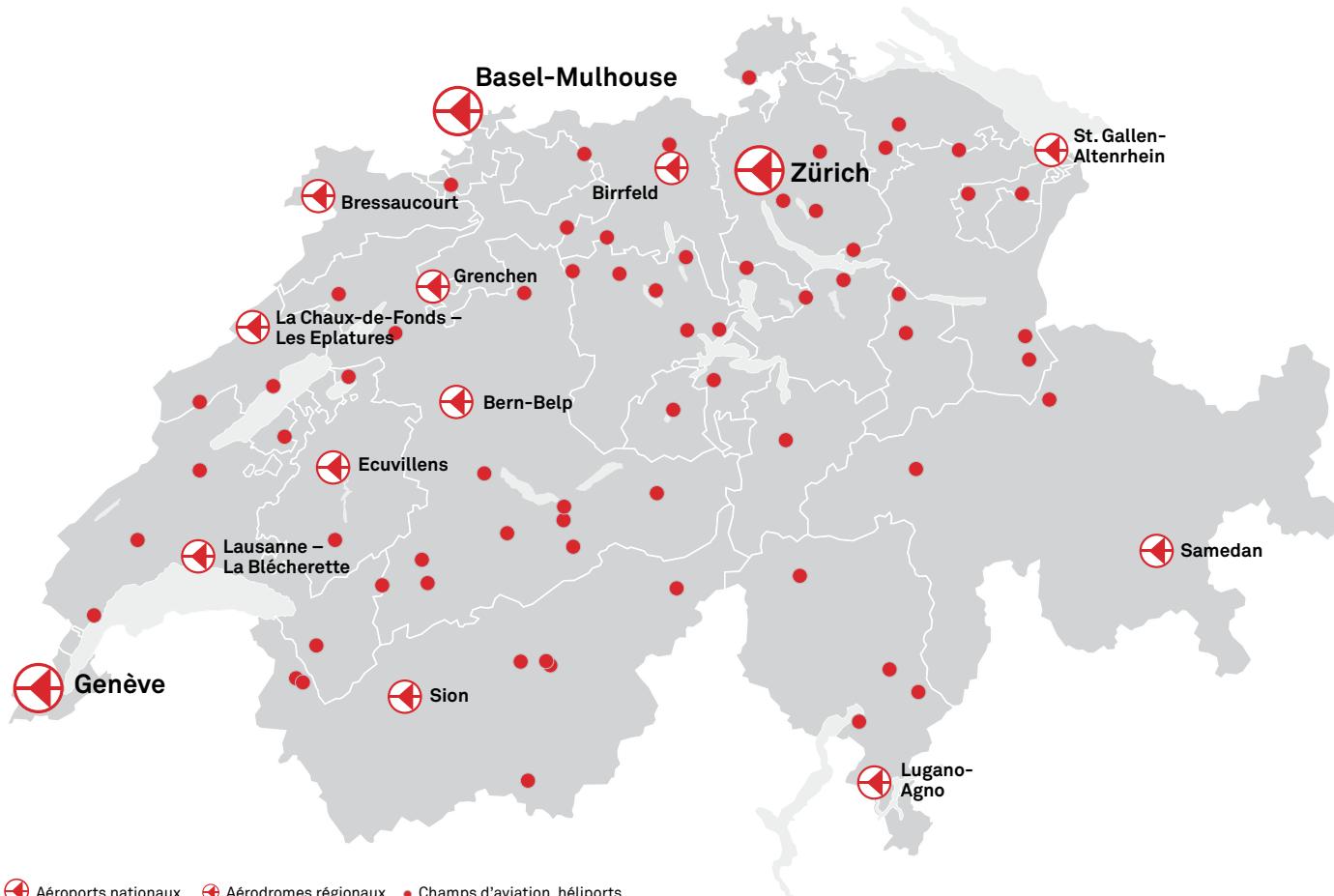
www.gva.ch
Aéroport de Genève
Langues : all., angl., fr., it.

www.euroairport.com
EuroAirport Bâle
Langues : all., angl., fr., it.

- | | | |
|--|---|---|
| 1 Montréal
(GVA: 1; 8:05h; ZRH: 1; 8:10h) | 12 Los Angeles
(ZRH: 1; 12:30h) | 23 Beyrouth
(GVA: 1; 3:50h) |
| 2 Toronto
(GVA: 1; 11:05h; ZRH: 2; 8:50h) | 13 São Paulo
(ZRH: hiver 11/7, été 1; 12:00h) | 24 Abu Dhabi
(GVA: 1; 6:25h) |
| 3 Chicago
(ZRH: hiver 1, été 12/7; 9:40h) | 14 Johannesburg
(ZRH: 1; 10:25h) | 25 Dubaï
(GVA: 1; 4:00h; ZRH: 3; 6:05h) |
| 4 Philadelphie
(ZRH: 1; 9:05h) | 15 Casablanca
(GVA: 1; 2:50h) | 26 Mascate
(ZRH: 1; 7:50h) |
| 5 New York Newark
(GVA: 1; 8:45h; ZRH: 2; 9:05h) | 16 Dar es Salaam
(ZRH: 1; 9:40h) | 27 Delhi
(ZRH: 1; 7:45h) |
| 6 New York JFK
(GVA: 1; 8:35h; ZRH: 3; 8:40h) | 17 Nairobi
(ZRH: 1; 7:40h) | 28 Bombay
(ZRH: 1; 8:15h) |
| 7 Boston
(ZRH: 1; 8:15h) | 18 Le Caire
(GVA: 1; 4:05h; ZRH: 1; 3:55h) | 29 Bangkok
(ZRH: 2; 11:00h) |
| 8 Washington
(GVA: 1; 9:12h; ZRH: 1; 9:10h) | 19 Marrakesch
(GVA: 1; 3:15h) | 30 Singapour
(ZRH: 2; 12:05h) |
| 9 Atlanta
(ZRH: 1; 10:25h) | 20 Tunis
(GVA: 1; 1:55h; ZRH: 1; 1:05h) | 31 Hong Kong
(ZRH: 1; 11:55h) |
| 10 Miami
(ZRH: hiver 2, été 1;
10:25h) | 21 Tel Aviv
(GVA: 1; 4:00h; ZRH: 2; 3:50h) | 32 Shanghaiï
(ZRH: 1; 11:30h) |
| 11 San Francisco
(ZRH: 1; 12:15h) | 22 Doha
(GVA: 1; 6:10h; ZRH: 1; 6:00h) | 33 Tokio
(ZRH: 1; 11:50h) |
| | | 34 Pékin
(ZRH: 1; 10:00h) |

Aéroports nationaux et aérodromes régionaux de Suisse, 2014

(FIG. 52)



Ⓐ Aéroports nationaux ⓒ Aérodromes régionaux Ⓝ Champs d'aviation, héliports

Source : Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)

Pour les entreprises actives à l'échelon international, les vols d'affaires planifiables à court terme ne cessent de gagner en importance. Outre les aéroports nationaux, le pays compte plusieurs aérodromes pouvant accueillir des jets (10 aérodromes régionaux). Leur infrastructure moderne est adaptée aux vols d'affaires. Elle permet le dédouanement ou le transport transfrontalier autorisé de ressortissants de l'espace Schengen. La Suisse compte de nombreux fournisseurs de vols d'affaires, qui exploitent leurs propres filiales dans les plus grands aéroports et aérodromes. Les offres vont des vols charter aux participations aux jets de pool.

www.aerosuisse.ch
Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisses
Langues : all., fr., it.

www.aopa.ch
Association de pilotes et propriétaires d'avions
Langues : all., fr., it.

11.2 COMMUNICATION

En Suisse, l'accès à l'infrastructure TIC est excellent. Selon la dernière étude réalisée par International Telecommunication Union (ITU), la Suisse se classe en deuxième position au niveau mondial. En 2014, près de 50 % des habitants disposaient d'un abonnement pour une connexion fixe à haut débit. La Suisse est nettement au-dessus de la moyenne des pays de l'OCDE (28 %) et figure parmi les meilleurs pays au niveau mondial. Afin que le développement continu des services et des applications Internet soit toujours possible, la vitesse et la performance du réseau doivent constamment être augmentées. La réalisation coordonnée d'un réseau de télécommunication à fibre optique à travers toute la Suisse – auquel toutes les habitations et tous les immeubles commerciaux sont connectés – est donc poussée de façon intensive (Fiber to the Home).

Avec 135 abonnements téléphoniques mobiles pour 100 habitants en 2014, la Suisse se positionne en milieu de classement parmi les pays de l'OCDE, mais devance le Canada, les États-Unis et la France. Depuis le lancement de la troisième génération de téléphonie mobile (3G: UMTS/HSPA/HSPA+), le nombre d'utilisateurs pour l'accès Internet via un téléphone portable a fortement augmenté. Plus de 75 % des clients de téléphonie mobile utilisent

cette fonctionnalité de façon active (2014). Le réseau de téléphonie mobile a été développé en conséquence : 98 % de la population vivent dans une zone couverte par la 3G. Avec la quatrième génération (4G : LTE) et ses performances améliorées en matière d'accès Internet, cette évolution ne fera que se confirmer. Selon les opérateurs, la couverture 4G atteint déjà 98 %.

Cette croissance forte et continue du nombre d'utilisateurs mobiles et les progrès de la technologie Internet ont un impact sur le développement de l'infrastructure. En particulier, les téléphones mobiles se sont ajoutés aux lignes fixes câblées et – quoique jusqu'ici dans une moindre mesure – la téléphonie par Internet les a remplacés.

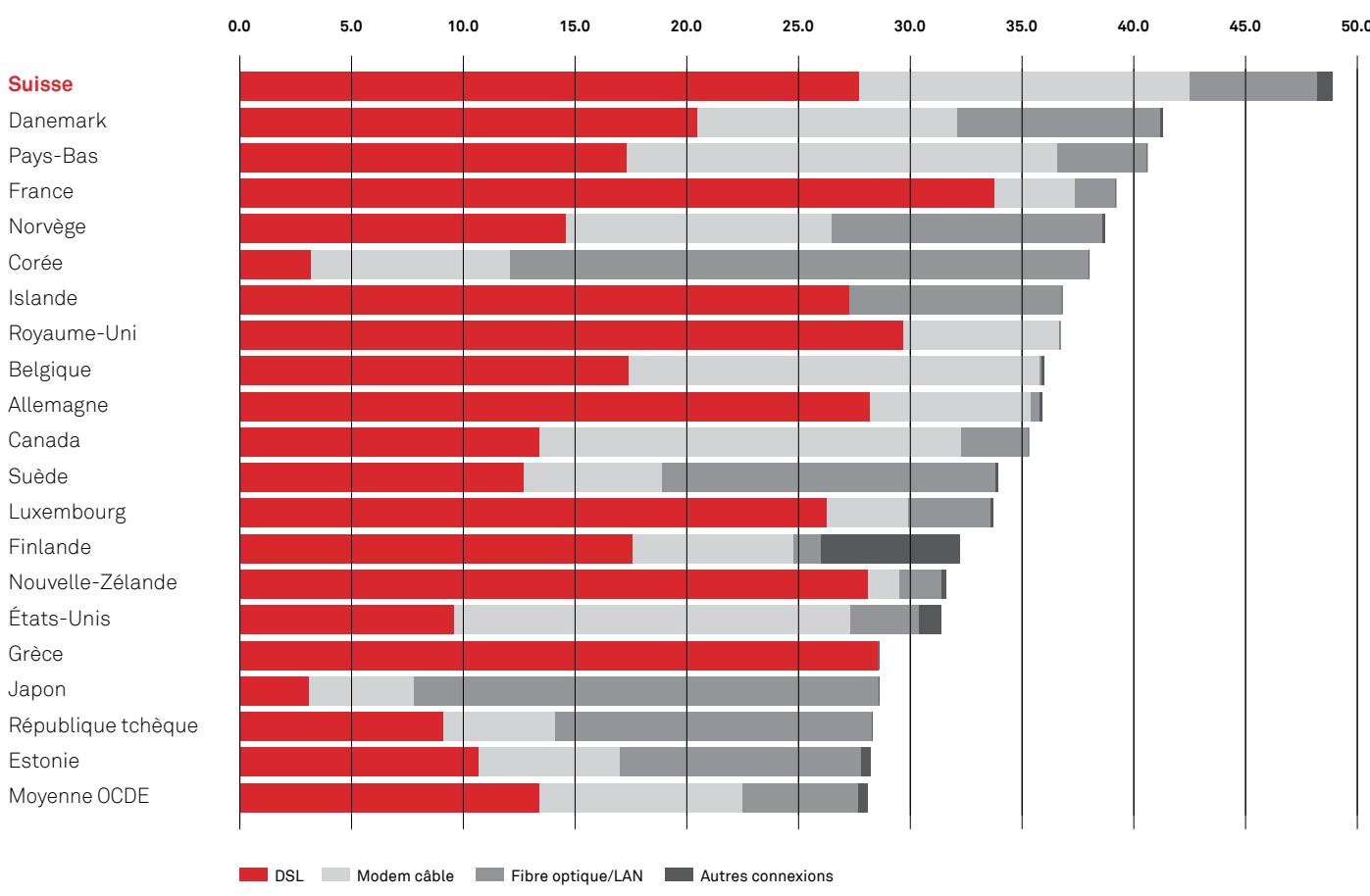
www.ofcom.ch
Office fédéral de la communication (OFCOM)
Langues: all., angl., fr., it.

www.bfs.admin.ch > Thèmes > Culture, médias, société de l'information, sport
Société de l'information – Indicateurs
Langues: all., fr., it.

www.nic.ch
Centre d'enregistrement de domaines Internet (.ch, .li)
Langues: all., angl., fr., it.

Abonnés Internet, 2014

Nombre d'abonnés à une connexion Internet haut débit pour 100 habitants
(FIG. 53)



Source : OCDE, 2015

11.3 ÉNERGIE

L'approvisionnement énergétique est garanti sur l'ensemble du territoire. En 2014, 41,7 % de la consommation d'énergie brute en Suisse ont été couverts par les produits pétroliers. 26 % ont été fournis par des centrales nucléaires et 12,8 % par des centrales hydrauliques. Le gaz est également une source d'énergie importante. Il couvre 10,1 % des besoins. L'électricité, qui est en majeure partie produite en Suisse, a représenté 25,1 % de la consommation finale en 2014. En comparaison des pays voisins, la Suisse enregistre un mix de production pratiquement sans CO₂. Les principaux fournisseurs d'électricité en Suisse sont les centrales hydrauliques (2014: 57,7 %) et les centrales nucléaires (2014: 36,3 %). Par rapport à d'autres pays, la Suisse dispose ainsi d'un mix d'électricité attrayant aux prix de revient relativement faibles, qui ne sont pas directement indexés sur les prix du pétrole et du gaz. La participation au réseau interconnecté européen assure l'approvisionnement en électricité partout en Suisse, même en cas de très forte consommation. Il en va de même pour les autres sources énergétiques, le gaz et le pétrole. Pour la distribution de carburant, le pays dispose d'un réseau dense de plus de 3600 stations-service. Dans le cadre de la politique environnementale suisse, des taxes sur les produits pétroliers sont prélevées sur l'essence et le diesel (env. 75 centimes par litre), dont les revenus servent pour la plupart à la construction de routes (taxe d'incitation). Afin d'encourager les carburants écophiles, les carburants à base de matières premières renouvelables (comme le biogaz, le bioéthanol, le biodiesel, les huiles végétales et animales) sont entièrement ou partiellement exemptés de la taxe sur les produits pétroliers. La taxe sur le gaz naturel et le gaz de pétrole liquéfié qui sont utilisés comme carburants est aussi réduite. Il existe également des mesures volontaires du secteur privé, comme le centime climatique sur les carburants, qui financent des mesures de réduction en Suisse et à l'étranger. Le prix de l'essence est néanmoins comparativement faible, à 1,52 francs suisses par litre (2015).

Le marché suisse de l'électricité est très fragmenté : il comprend quelque 700 entreprises d'approvisionnement en électricité (EAE), parmi lesquelles figurent huit entreprises du réseau d'interconnexion et de nombreux petits producteurs. Depuis 2009, les gros consommateurs d'électricité (à partir de 100 000 kWh par an) peuvent choisir librement leur fournisseur (libéralisation partielle du marché). Pour ouvrir entièrement le marché, une décision fédérale est nécessaire, qui peut être contrecarrée par référendum.

www.bfe.admin.ch
Office fédéral de l'énergie (OFEN)
Langues : all., angl., fr., it.

www.stromkunden.ch
Groupe gros consommateurs d'électricité
Langues : all.

11.4 EAU

La Suisse est le château d'eau de l'Europe : 6 % des réserves d'eau douce de l'Europe se trouvent dans les Alpes suisses. Le massif du Gothard, au centre des Alpes suisses, est une ligne continentale de partage des eaux : de cet endroit, le Rhin s'écoule dans la mer du Nord, le Rhône dans la mer Méditerranée, le Ticino (Pô) dans la mer Adriatique et l'Inn (Danube) dans la mer Noire.

www.bafu.admin.ch > Thèmes > Eaux
Office fédéral de l'environnement (OFEV) – Eau
Langues : all., angl., fr., it.

11.4.1 Eau potable

L'eau qui s'écoule de tous les robinets en Suisse est une eau potable qui satisfait aux exigences de pureté de l'eau minérale, en étant toutefois 1000 fois moins chère. Même l'eau des fontaines publiques peut être bue sans le moindre souci. 2 % seulement des précipitations météorologiques annuelles sont utilisés pour la distribution d'eau potable. Quelque 309 litres d'eau par personne et par jour sont consommés par les ménages, l'industrie et les entreprises artisanales suisses, dont 160 litres en moyenne par les ménages. En moyenne, l'eau potable du robinet coûte 2 francs suisses pour mille litres. Avec un coût quotidien de 0,26 francs suisses par personne, un ménage de trois personnes dépense près de 0,90 francs suisses par jour pour l'eau. 80 % de la consommation sont couverts par les eaux souterraines (puits d'extraction et sources), le reste provenant essentiellement de lacs.

www.eapotable.ch
Eau potable
Langues : all., fr., it.

11.4.2 Épuration des eaux usées et protection des eaux

Son rôle de « château d'eau de l'Europe » oblige la Suisse à veiller tout particulièrement à la protection des eaux. L'épuration des eaux usées est la condition sine qua non à la préservation durable des systèmes écologiques. Grâce aux techniques modernes d'épuration, on peut se baigner dans n'importe quel lac ou fleuve du pays, sans le moindre risque pour sa santé. Les eaux usées des ménages, de l'industrie, des entreprises artisanales et de l'agriculture sont acheminées jusqu'aux stations d'épuration par un réseau de canalisations long de 40 000 à 50 000 km. Aujourd'hui, 97 % des ménages suisses sont raccordés à l'une des 900 stations de traitement du pays.

11.5 POSTE

La Poste suisse couvre l'ensemble du pays (service universel). Elle est renommée pour sa fiabilité et figure toujours parmi les meilleures dans les classements européens.

Ces dernières années, le marché postal a profondément changé. Outre la poste publique, de nombreuses entreprises privées proposent aujourd'hui des services postaux dans les domaines autorisés. Le marché des colis (plus de 1 kg) est libéralisé depuis 2004. Depuis avril 2006, les lettres de plus de 100 g peuvent également être distribuées par des entreprises privées, pour autant qu'elles disposent des concessions requises. La Poste conserve uniquement le monopole pour les envois de lettres de moins de 50 g en Suisse et depuis l'étranger. D'autres étapes de libéralisation sont provisoirement interrompues pendant des discussions sur une libéralisation complète.

Avec plus de 2200 bureaux et agences, la Suisse possède un réseau d'agences postales très dense. Dans une comparaison avec sept autres pays européens, la Suisse présente la plus forte densité de bureaux de poste et la plus petite distance moyenne jusqu'à l'agence postale la plus proche. En outre, la Poste propose des solutions logistiques complètes, de l'acquisition à la logistique informatique, en passant par le stockage, qui s'étendent également aux opérations à l'étranger.

www.poste.ch
Poste suisse
Langues : all., angl., fr., it.

11.6 SANTÉ

11.6.1 Soins médicaux

La Suisse bénéficie de médecins hautement qualifiés, ainsi que de cliniques et établissements médicaux de pointe et renommés. Son système de soins de santé est l'un des meilleurs au monde. En 2011, près de 11 % de son produit intérieur brut ont été consacrés aux services de santé. Un réseau dense d'hôpitaux, de médecins, de dentistes et de pharmaciens assure la prise en charge hospitalière et ambulatoire des patients dans l'ensemble du pays. La Suisse compte 116 hôpitaux généraux (2012) et 181 cliniques spécialisées (2012). Le système professionnel d'intervention par voies routières (services de secours des hôpitaux) ou par air (Garde aérienne suisse de sauvetage, Rega ou TCS) est également bien développé. Les Suisses peuvent en outre bénéficier des prestations de l'association suisse des services d'aide et de soins à domicile.

L'espérance de vie à la naissance a presque doublé en Suisse depuis 1900. Une étude de l'OCDE indique qu'avec une espérance de vie moyenne de 82,9 ans, les Suisses arrivent troisièmes au classement mondial.

11.6.2 Assurance-maladie

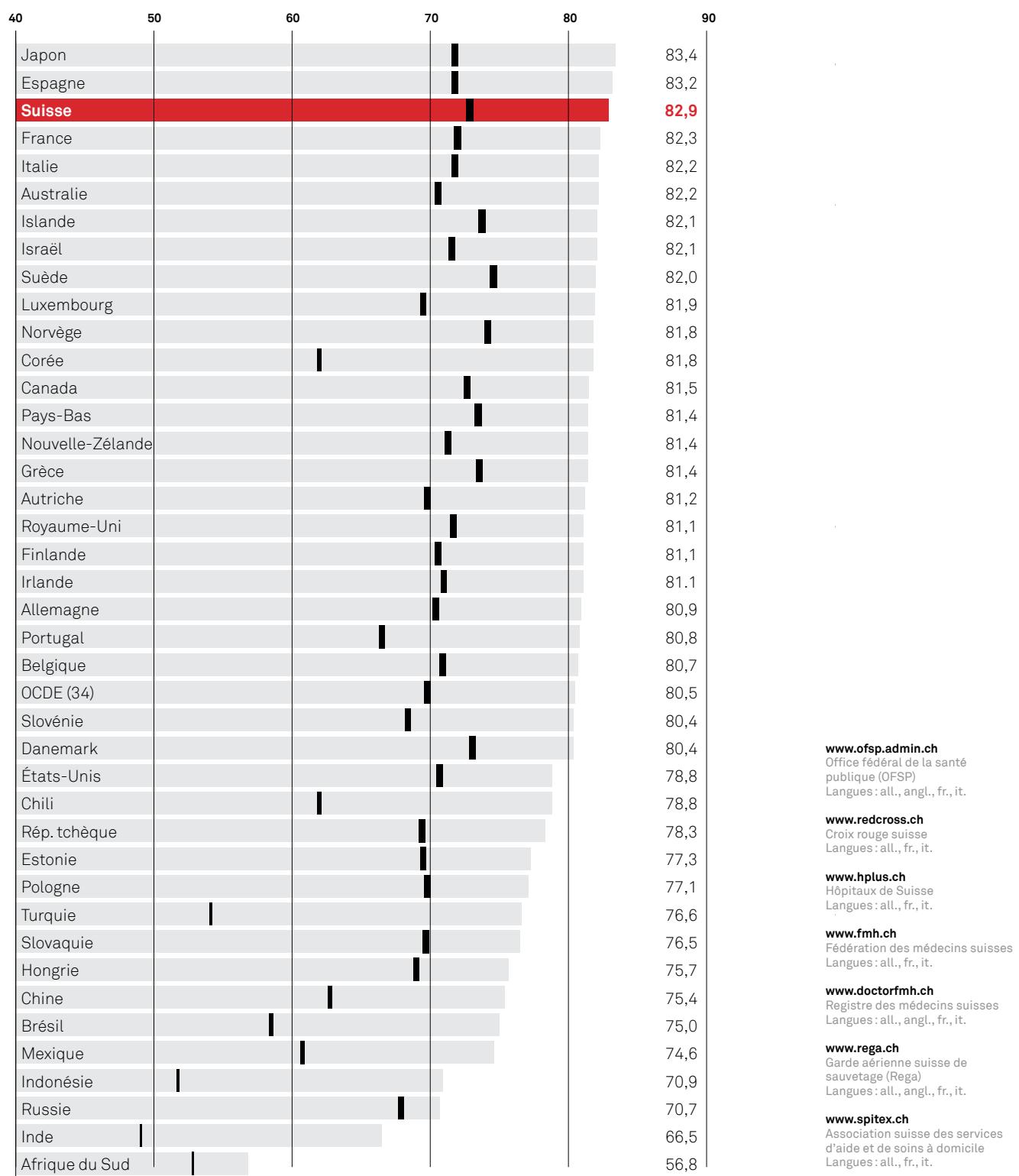
L'assurance-maladie de base, qui est obligatoire pour toutes les personnes domiciliées en Suisse, garantit l'accès à des soins adéquats en cas de maladie ou d'accident, dans la mesure où ces soins ne sont pas couverts par l'assurance-accident (à l'étranger aussi, en partie). Toutefois, il ne s'agit pas d'une assurance d'État. Elle est proposée par 94 assureurs privés (« caisses-maladie »). Des assurances complémentaires peuvent également être souscrites.

www.ofsp.admin.ch > Thèmes > Assurance-maladie
Aperçu de l'assurance-maladie
Langues: all., angl., fr., it.

« Avec une espérance de vie moyenne de 82,9 ans, les Suisses arrivent troisièmes au classement mondial. »

Espérance de vie à la naissance en 1970 et 2013

(FIG. 54)



■ 2013 ■ 1970

Source: statistiques de l'OCDE sur la santé 2015