

Plus de 2.000 Peugeot 107 et Citroën C1 vont être rappelées en Belgique. En cause : les modèles concernés ont été produits dans une usine commune avec Toyota. Attention donc à un éventuel défaut de pédale d'accélérateur.... © AP



# économie

+ SCIENCES & SANTÉ + SPORTS

## ÉTATS-UNIS

L'énergie nucléaire a de nouveau le vent en poupe. P.23

## FRANCE

Un proche de Nicolas Sarkozy prend la direction de France Telecom. P.24

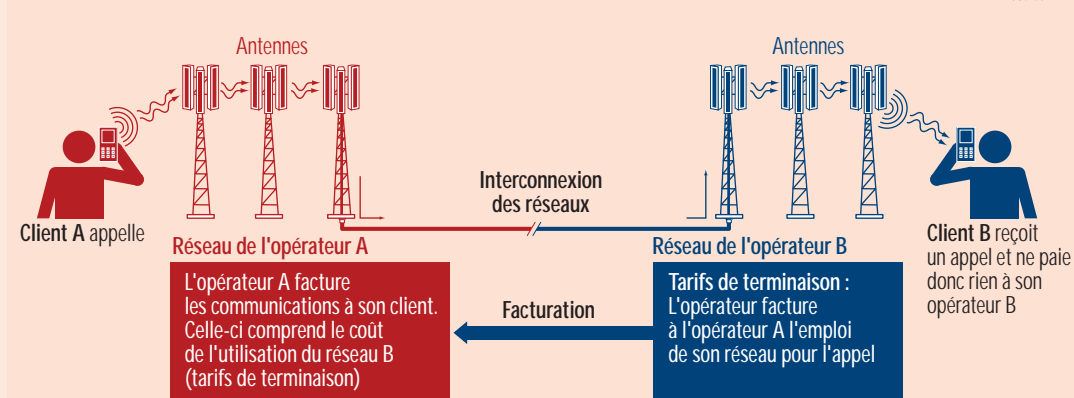
Télécoms / Le régulateur veut réduire les coûts de terminaison

# Baisse des tarifs GSM en vue

### L'ESSENTIEL

- L'IBPT veut ramener les coûts de connexion entre les réseaux mobiles à un prix unique et plancher.
- Objectif final : faire baisser la facture pour le consommateur.
- Les opérateurs ne devraient pas se laisser faire.

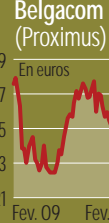
### LA COMMUNICATION MOBILE



### PROPOSITION D'ÉVOLUTION DES TARIFS DE TERMINAISON

Prix payé à... (en centimes d'euros/minute)	Actuel	2010	1 <sup>er</sup> jan. 2011	1 <sup>er</sup> jan. 2012	1 <sup>er</sup> jan. 2013
Proximus	7,20	4,45	3,77	2,42	1,07
Mobistar	9,02	4,86	4,10	2,59	1,07
Base	11,43	5,60	4,69	2,88	1,07

### Action Belgacom (Proximus)



### Action Mobistar



### Action KPN Group (Base)



Dans le jargon des télécoms, on appelle ça les tarifs de terminaison sur les réseaux mobiles ou MTR (pour « mobile terminating rates »). Inconnu du grand public, le poste n'en pèse pas moins sur la facture finale du client appelant. Les coûts de terminaison désignent le montant facturé à l'opérateur de l'appelant (mobile ou fixe) par l'opérateur mobile de l'appelé et ce, pour l'acheminement de l'appel via son réseau (voir notre infographie).

Cette prestation de gros n'est pas facturée au même tarif par les trois opérateurs belges de téléphonie mobile (Proximus, Mobistar, Base), loin de là. Actuellement, Proximus facture ce service 7,2 centimes d'euro par minute, quand Mobistar demande 9,02 centimes et Base 11,43 centimes.

**Les premières réactions des opérateurs ne laissent aucun doute : le nouveau projet du régulateur sera contesté**

Pourquoi cette asymétrie dans les tarifs ? Parce que le poids des trois opérateurs sur le marché n'est pas le même et que le régulateur des télécoms, l'IBPT (l'Institut belge des services postaux et des télécommunications) tient compte de la position des uns et des autres dans la fixation



LES COÛTS de terminaison facturés par les opérateurs sont excessifs, dit l'IBPT. © ROGER MILUTIN.

des coûts de terminaison.

Le raisonnement de l'IBPT : plus grosse est la base de clients d'un opérateur, plus nombreux sont les appels vers son réseau et plus importants sont donc les revenus de terminaison facturés aux autres opérateurs. Avec cinq millions de clients, le numéro un Proximus touche de facto plus de « MTR » que le numéro deux Mobistar (3,7 millions de clients) ou que le numéro trois Base (3,5 millions). Depuis qu'il s'est enquis en 2001 de réguler ce poste tarifaire précis, le régulateur a voulu pallier l'avantage naturel des opérateurs dominants par des prix des différenciés.

Mais cela devrait changer. Ce

lundi en effet, l'IBPT a soumis à consultation un « projet de décision visant à réduire les tarifs de terminaison sur les réseaux mobiles afin d'aboutir à un tarif de 1,07 cent par minute au 1<sup>er</sup> janvier 2013 ». D'ici là, les tarifs des trois opérateurs sont appelés à baisser par paliers mais nettement (notre infographie).

Selon le régulateur, ce « tarif unique très bas (voulu pour 2013, NDLR) reflète le niveau des coûts qui sont strictement associés à la fourniture du service de terminaison d'appel pour un opérateur efficace exploitant un réseau mobile en Belgique ». En clair : ce qui dépasse 1 cent par appel ne se justifie pas ou plus.

« Cette proposition, qui s'ins-

pire des recommandations européennes en vue de stimuler davantage le marché intérieur, devrait entraîner une forte baisse des prix de détail » : l'espoir de l'IBPT est bien de relancer la concurrence en mettant à plat et au plancher ces coûts intermédiaires qualifiés d'« excessifs » par l'IBPT. Avec un budget « MTR » moindre à l'avenir, les opérateurs challengers (et pourquoi pas de nouveaux arrivants) pourraient en particulier être tentés de pousser leurs prix à la baisse. Tel est en tout cas l'objectif.

Les opérateurs ont six semaines pour réagir au « draft » de l'IBPT. Sans attendre leurs notifications officielles, les premi-

### EN BOURSE

En Bourse de Bruxelles ce mardi, le projet du régulateur des télécoms n'est pas passé inaperçu, au contraire : les deux valeurs du secteur ont en effet nettement accusé le coup. Mobistar a terminé la séance en recul de 6,36 % (à 42,42 euros) alors que Belgacom cédait 2,27 % dans le même temps (à 25,8 euros).

C'est bien sûr la perspective de rentrées nettement moindres sur les services de terminaison qui pèse sur les cours. Elle pénalise logiquement davantage Mobistar, chez qui les activités de mobilophonie assurent la toute grande part des rentrées (contrairement à un opérateur plus mixte comme Belgacom). P.G.

res réactions ne laissent aucun doute sur le fait que le nouveau projet du régulateur sera contesté. Chacun réagit en fait en fonction de sa position dans le marché.

Chez Proximus, on se dit « frappé qu'il faille encore tellement de temps avant d'en venir à la symétrie des tarifs ». Logique : tenu à facturer des frais de terminaison moindre, le leader voudrait en finir au plus avec cette situation qu'il estime « pénalisante ».

Le raisonnement est inverse chez ses challengers. Chez Base par exemple, on se dit « d'accord pour viser une réduction de tarifs à l'avantage des clients, mais il faut la différencier selon les opérateurs qui n'ont pas le même historique, ni la même part de marché ». Base estime ainsi avoir droit à une diminution tarifaire plus lente et ce, pour être arrivé plus tard sur le marché (en 1999, contre 1996 à Mobistar et 1994 à Proximus). « L'amortissement du réseau n'est pas au même stade chez tout le monde... »

Chez Mobistar, on prend note du projet, sans plus. Il se dit toutefois que la perspective d'une prolongation de l'asymétrie ne déplaît pas au numéro deux. A chacun son angle de vue, le lobbying s'annonce intense. ■

PAUL GÉRARD

## Aérien

Difficile cohabitation entre eau de Spa et avions



SPADEL voudrait qu'on interdise les vols au-dessus de sa zone de captage de l'eau. © ELODIE LEDURE.

Fin décembre dans les bureaux de Spa Monopole à Spa, une réunion rassemblait le minéralier, la commune, la Sowaer (Société wallonne des aéroports), Meusinvest, Liege Airport... Sujet du jour : l'avenir de l'aérodrome de Spa. Pour garantir son « capital nature », Spadel, la société qui exploite l'« or bleu » spadois, a demandé qu'on interdise purement et simplement les vols au-dessus de sa zone de captage, une zone protégée de plus de 13.000 hectares. Une zone qui débute juste à la fin de la piste de l'aérodrome.

La Région, via son ministre « aéroportuaire » André Antoine, avait demandé que la Sowaer et Meusinvest présentent des projets de développement des petits aéroports. Pour Spa, toutes les pistes envisagées, notamment avec les clubs de parachutisme, se sont révélées non rentables. Sauf si on y concentre la « petite aviation civile » (les « petits coucou » privés). Ce qui n'arrange pas certains pilotes qui préfèrent rester à Bierst où les infrastructures et le météo rendent les vols plus accessibles. Augmenter la fréquentation de la piste spadoise, ça n'arrange pas Spa Monopole qui voit qu'on augmentera en même temps le risque d'accident au-dessus de sa zone de captage, un espace protégé depuis 1889. Du coup, Spa Monopole a demandé qu'on interdise carrément le survol. ■

É. R.

► LIRE PAGE 22

Transport / Une proposition de loi pour indiquer la consommation et le volume de CO<sub>2</sub> émis

# La pub devra indiquer que les motos polluent aussi

La différence entre une automobile et une moto ? Outre la présence de deux roues supplémentaires, les publicités vantant leurs mérites respectifs ne répondent pas aux mêmes exigences. Une différence que Georges Dallemagne, député CDH, voudrait bien voir disparaître, du moins en partie. C'est pourquoi il vient de déposer une proposition de loi visant à imposer la mention à la fois de la consommation de carburant et les

émissions de dioxyde de carbone dans les réclames pour motos. Notons que cette proposition de loi n'impose donc à ce stade aucune limite à respecter, mais une simple obligation de mesure du CO<sub>2</sub>. Selon Georges Dallemagne, cette proposition « devrait inciter les constructeurs à aller vers des machines moins polluantes ». Et il espère « qu'à terme, des normes de plus en plus importantes seront mises en place ».

Ces informations sont déjà systématiquement données pour les voitures. Mais ce n'est donc pas encore las cas pour les motos, soit des véhicules dont la vitesse est supérieure à 40 km/h et le moteur à 50 cm<sup>3</sup>, car il est compliqué de déterminer précisément les taux d'émissions de CO<sub>2</sub> de ces deux-roues. Pourtant le parc des deux-roues motorisés (388.280 motos en 2008, auxquelles il convient d'ajouter 280.000 cyclomoteurs, qui ne sont pas concernés par cette proposition de loi) a connu une augmentation de 160 % en vingt ans.

Pour Antonio Pelot, le porte-parole de l'Association des constructeurs européens de motocycles (ACEM), si les émissions de CO<sub>2</sub> des motos restent difficiles à déterminer, il assure « qu'elles sont généralement plus faibles que celles des voitures ». L'ACEM se déclare d'autant plus favorable à cette proposition

de loi que « la mesure et la mention du CO<sub>2</sub> aiderait le consommateur à choisir plus facilement quelle moto acheter ».

La proposition de loi de Georges Dallemagne s'accompagne d'une proposition de résolution déposée la semaine dernière. Elle vise à créer des avantages fiscaux pour encourager l'achat de motos respectueuses de l'environnement ainsi qu'un relevé des consommations de celles-ci. ■

A. K. (st.)