



# Newsletter

Date 04.07.2019  
Embargo 04.07.2019, 11:00

---

## Nr. 3/19

### **CONTENU**

#### **1. ARTICLE PRINCIPAL**

*Le Surveillant des prix table sur une baisse générale des tarifs des transports publics à partir de décembre 2020*

#### **2. COMMUNICATIONS**

- *Canton de Berne : La révision partielle de la loi sur le notariat apporte un changement de système attendu*
- *Réserve d'investissements liée des exploitants des réseaux de gaz à haute pression*
- *Les frais annuels pour les établissements scolaires suisses autorisés à proposer un programme d'enseignement du Baccalauréat International vont diminuer*
- *La formation des prix de l'offre de kiosque interne des prisons zurichoises sera analysée*
- *Tarifs des cartes de stationnement: la Commune de Cheseaux ignore la recommandation du Surveillant des prix*

#### **3. MANIFESTATIONS / INFORMATIONS**



## 1. ARTICLE PRINCIPAL

### **Le Surveillant des prix table sur une baisse générale des tarifs des transports publics à partir de décembre 2020**

*Comment concilier diminution des coûts et augmentation de la demande avec convivialité de l'offre, meilleure occupation des trains ET baisse des tarifs ? Cette problématique doit être au cœur des discussions actuelles sur les transports publics. De solides arguments plaident en faveur d'une baisse des tarifs à partir de décembre 2020.*

### **Le trafic individuel motorisé devient plus avantageux financièrement. Comment réagissent les transports publics ?**

Les augmentations de tarifs qu'ont régulièrement connues les transports publics ces dernières années ont marqué les esprits. Entre 1990 et 2016, alors que le coût au kilomètre du transport individuel motorisé a progressé moins fortement que l'indice suisse des prix à la consommation, la hausse des prix des transports publics, en revanche, a été nettement supérieure à l'inflation<sup>1</sup>. Bien que le paysage tarifaire ait peu changé depuis la fin de 2016, les transports publics ont encore du souci à se faire quant à leur attrait financier.

Les décideurs semblent en être conscients: l'Union des transports publics (UTP) demande dans les médias la fin des hausses constantes<sup>2</sup>, le CEO des CFF, Andreas Meyer, prône une baisse des prix<sup>3</sup>, et l'Office fédéral des transports (OFT) souhaite également, dans le cadre de la procédure de consultation relative à l'adaptation du prix du sillon, une révision à la baisse des tarifs dès 2021<sup>4</sup>. De bons arguments plaident en faveur d'une baisse des tarifs à partir de décembre 2020 (cf. commentaires ci-après). Toutefois, jusqu'ici, le débat public n'a accouché d'aucune solution ou idée concrète permettant d'atteindre ce but. Au lieu de quoi, les discussions sur le prix de l'AG font craindre une nouvelle vague d'augmentations. Il est donc temps de passer des déclarations d'intention, maintes fois exprimées, aux actes. La principale question est la suivante : pourquoi et comment les tarifs des transports publics doivent-ils baisser dès décembre 2020<sup>5</sup> ?

### **Situation dans le trafic longue distance : des bénéfices élevés et un objectif de vente de 100 millions de francs pour les billets dégriffés**

Le trafic longue distance est autofinancé, c'est-à-dire qu'il fonctionne sans subventions. En achetant leurs billets et leurs abonnements, les usagers financent l'exploitation et l'amortissement du matériel roulant et s'acquittent d'un montant qui correspond au minimum à la couverture des coûts d'utilisation des rails. Le Surveillant des prix veille à ce que les prix et, par conséquent, les bénéfices dans ce domaine restent dans les limites du raisonnable. En cas de bénéfices trop élevés, il pourrait théoriquement intervenir via une diminution générale des tarifs du service direct national. Toutefois, le trafic longue distance et le trafic régional partagent le même système tarifaire. Qui dit baisse générale des

<sup>1</sup> Entre 1990 et 2015, l'indice des prix à la consommation (IPC) a progressé de 29,7 %. Sur la même période, les tarifs des billets simple course ont augmenté de plus de 50 %. Les billets de retour ont quant à eux augmenté de plus de 80 % en raison, notamment, de l'abandon du rabais sur ce type de billets en 2004. Les prix de l'abonnement demi-tarif (hors prix de fidélité) et de l'abonnement général ont eux aussi augmenté d'environ 70 % et 60 % respectivement. Cf. [www.preisueberwacher.admin.ch](http://www.preisueberwacher.admin.ch) (en allemand uniquement).

<sup>2</sup> Cf. *Tagesanzeiger* du 10 juillet 2017, p. 7 : « ÖV-Billette nicht mehr teurer » (en allemand uniquement).

<sup>3</sup> Cf. <https://www.srf.ch/news/wirtschaft/diskussion-um-preiserhoehung-bald-4250-franken-fuers-ga> (en allemand uniquement)

<sup>4</sup> « L'OFT s'attend à ce que les économies réalisées soient répercutées sur les clients par le biais des tarifs. » Cf. [https://www.bav.admin.ch/dam/bav/fr/dokumente/aktuell-startseite/vernehmlassungen/trassenpreisrevision-2021/erlaeuternder-bericht-nzv-nzv-bav.pdf.download.pdf/TP2021\\_%C3%B6ff\\_Konsultation\\_-\\_erl%C3%A4uternder\\_Bericht\\_FR.pdf](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/fr/dokumente/aktuell-startseite/vernehmlassungen/trassenpreisrevision-2021/erlaeuternder-bericht-nzv-nzv-bav.pdf.download.pdf/TP2021_%C3%B6ff_Konsultation_-_erl%C3%A4uternder_Bericht_FR.pdf), p. 13 et 14.

<sup>5</sup> En mai 2019, dans un article de blog, suivi d'une section explicative plus poussée, le Surveillant des prix s'est penché sur le système tarifaire des transports publics, en s'intéressant tout particulièrement aux mécanismes de formation et d'évolution des prix : <https://blog.preisueberwacher.ch/post/2019/05/29/sind-die-ga-diskussionen-bloss-eine-rauchpetarde>.



tarifs, dit aussi diminution des recettes du trafic régional subventionné. C'est pourquoi, jusqu'ici, il a fallu trouver des solutions n'ayant d'effet que sur le trafic longue distance et n'impactant pas le trafic régional. À l'horizon 2020, c'est d'une baisse générale des tarifs dont il est pour la première fois question, et la branche est invitée à élaborer et à soumettre des propositions de baisse globale des prix dans le service direct comme dans les communautés tarifaires.

Dans le règlement amiable conclu entre les CFF et le Surveillant des prix, en vigueur actuellement, des répercussions indésirables sur le trafic régional subventionné devaient être évitées. Les deux parties ont donc cherché, comme les années précédentes, à compenser auprès de la clientèle les tarifs trop élevés du trafic longue distance sans agir directement sur les tarifs généraux. Dans ce contexte, les CFF se sont notamment engagés à proposer un grand nombre de billets dégriffés en 2019 pour le trafic longue distance (ces billets dégriffés devraient induire 100 millions d'économies en 2019). Toutefois, pour atteindre l'objectif de vente fixé et offrir des rabais à tous les clients du trafic longue distance, les CFF devraient aussi pouvoir compter sur la collaboration des communautés tarifaires.

Les communautés tarifaires n'autorisent pas les CFF à proposer des billets dégriffés du trafic longue distance valables dans leurs réseaux respectifs. Concrètement, des billets dégriffés sont disponibles pour les voyageurs du trafic longue distance entre Berne et Brunnen SZ, mais pas pour ceux circulant entre Zurich et Brunnen SZ, puisque le Z-Pass émet le billet en tant que « super communauté tarifaire » (ici Schwytz/Zoug–ZVV)<sup>6</sup>. Les voyageurs munis d'un billet de zone de la communauté tarifaire empruntent certes un train longue distance entre Zurich et Brunnen et restent à bord pendant plus d'une heure, mais, ils ne sortent pas pour autant du cadre de la communauté tarifaire conçue à l'origine pour le trafic d'agglomération classique.

Avec l'expansion des communautés tarifaires cette inégalité de traitement a gagné en signification. Dans une lettre de mai 2019, le Surveillant des prix a attiré l'attention de toutes les communautés sur le manque d'offre de billets dégriffés à l'intérieur de leurs territoires. Les communautés qui ont déjà répondu motivent leur position par le fait que ces billets dégriffés contreviendraient à leur logique tarifaire ou que leur zone tarifaire est trop petite. Elles arguent également que leur statut de bénéficiaires de subventions les oblige à augmenter leur taux de couverture des coûts. Le Surveillant des prix compte désormais sur les communautés tarifaires qui ont depuis fait part de leur intention d'examiner plus en détail cette question. Il continue de rechercher le dialogue avec tous les acteurs concernés en vue d'une solution véritablement équitable.

### **Situation dans le trafic régional : baisse des coûts et progression du taux de couverture**

Après des décennies de hausse des prix, la situation financière du trafic régional subventionné s'est elle aussi grandement améliorée :

- Selon le projet mis en consultation (cf. note de bas de page 4), le prix du sillon doit baisser d'environ 30 millions de francs par an dès 2021, et ce tant dans le trafic longue distance que dans le trafic régional. Les coûts des entreprises de transport diminueront ainsi de 60 millions de francs par an, et il serait logique que les prix suivent cette évolution. C'est exactement ce qui s'est produit, dans un mouvement inverse, lorsque les prix du sillon ont augmenté fin 2016 et que les tarifs ont eux aussi augmenté.
- Du fait des hausses de prix passées, les clients contribuent plus fortement aux coûts. Le financement par les usagers n'a cessé d'augmenter ces dernières années, en partie par volonté politique.

<sup>6</sup> Cf. à ce sujet le billet de Stefan Meierhans publié le 11 février 2019 dans le *Blick*, [https://www.blick.ch/meinung/kolumnen/m-prix-stefan-meierhans-kaempft-fuer-konsumenten-ueberfaellig-sparbillette-in-den-verbunden-id15156753.html?utm\\_medium=email&utm\\_campaign=share-button&utm\\_source=transactional](https://www.blick.ch/meinung/kolumnen/m-prix-stefan-meierhans-kaempft-fuer-konsumenten-ueberfaellig-sparbillette-in-den-verbunden-id15156753.html?utm_medium=email&utm_campaign=share-button&utm_source=transactional) (en allemand uniquement).



Alors que les voyageurs paient de plus en plus cher par passager-kilomètre, il en va inversement pour les bailleurs de subventions. Ces derniers ont été les principaux bénéficiaires des économies réalisées grâce aux gains d'efficacité et à l'expansion de la demande. Au tour maintenant des usagers.

- En 2014, les coûts non couverts du trafic régional ont induit une augmentation des tarifs d'environ 3 %. Les clients ont dû mettre la main au porte-monnaie, car les commanditaires n'étaient pas disposés à engager les moyens financiers suffisants pour couvrir intégralement le besoin total d'indemnisation. Or il est apparu après coup que le déficit de financement invoqué était surestimé. Résultat : l'augmentation de tarif a été plus élevée que nécessaire, et les usagers ont beaucoup trop payé (à travers la hausse des prix de 2014, ils ont par ailleurs cofinancé le scandale CarPostal et les remboursements récemment convenus de BLS). Les effets de cette mesure tarifaire se font toujours sentir. Il est grand temps d'y remédier.
- En 2018, de nombreuses communautés tarifaires ont décidé de ne pas répercuter la baisse de la TVA sur leurs clients. Tandis que le service direct national diminuait le prix des billets de parcours de 1 %, la majeure partie des communautés tarifaires ont laissé les choses en l'état, induisant ainsi une hausse cachée des tarifs. Elles sont donc encore redevables de plusieurs millions de francs.
- La fin de l'indemnisation des pertes de recettes confèrera aux cantons une plus grande marge de manœuvre financière. Il pourrait s'agir, selon le canton et la communauté tarifaire, de montants conséquents se chiffrant au total en dizaines de millions de francs. Le trafic longue distance autofinancé, pour sa part, perdra des millions consécutivement à l'abandon de l'indemnisation. Ne pas procéder à des baisses de tarifs entraînerait un report unilatéral des charges des commanditaires vers le transport longue distance financé par les usagers.
- Suite à la décision de concession (attaquée), une ligne déficitaire du trafic régional sera au bout du compte transformée en une ligne du trafic longue distance. Globalement, les économies ainsi réalisées sur les indemnités confèreront non seulement une plus grande marge de manœuvre financière aux cantons, mais elles devraient également permettre des baisses de tarifs.



**La question cruciale est la suivante : quelle est la position de la branche vis-à-vis des baisses de tarifs ?**

Pour les raisons indiquées, la question déterminante est de savoir comment concilier diminution des coûts et augmentation de la demande avec convivialité de l'offre, meilleure occupation des trains ET baisse des tarifs.

Cette problématique devrait être au cœur des discussions actuelles sur les transports publics. Au lieu de quoi, le prix de l'AG prétendument trop bas cristallise à nouveau le débat, ce qui n'a pas grand-chose à voir avec les besoins réels du moment. Des considérations économiques viennent s'ajouter à l'équation : la Suisse dispose d'un marché du travail souple qui, en comparaison internationale, tire très favorablement son épingle du jeu<sup>7</sup>. Le changement sociétal qui consacre le passage de familles à un seul revenu à des familles à double revenu exige une certaine flexibilité en matière de déplacement professionnel. Or les détenteurs d'un AG, qui parcourent quelque 70 000 kilomètres<sup>8</sup> par an, ne sont certainement pas la norme. Même si ce chiffre est souvent articulé, l'utilisation moyenne est beaucoup plus faible. Un détenteur d'un AG standard paie un montant par kilomètre proche du coût moyen du trafic longue distance. Que les meilleurs clients obtiennent une certaine remise tandis que les utilisateurs occasionnels paient davantage est non seulement l'usage, y compris dans les domaines où la libre concurrence s'exerce, mais tout simplement nécessaire.

[Stefan Meierhans, Stephanie Fankhauser, Jana Josty]

---

<sup>7</sup> Le WEF a souligné l'atout concurrentiel de la Suisse induit par la souplesse de son marché du travail : « Its economy has a high level of flexibility, with its labor markets being ranked as the best functioning globally. » [http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/03CountryProfiles/Standalone2-pagerprofiles/WEF\\_GCI\\_2017\\_2018\\_Profile\\_Switzerland.pdf](http://www3.weforum.org/docs/GCR2017-2018/03CountryProfiles/Standalone2-pagerprofiles/WEF_GCI_2017_2018_Profile_Switzerland.pdf) (en anglais uniquement).

<sup>8</sup> <https://www.nzz.ch/meinung/billige-mobilitaet-ist-kein-menschenrecht-ld.1486879> (en allemand uniquement).



## 2. COMMUNICATIONS

### **Canton de Berne : La révision partielle de la loi sur le notariat apporte un changement de système attendu**

Le Surveillant des prix a pris position en avril 2019 sur le nouveau système de tarification des activités des notaires proposé par le Conseil-exécutif du canton de Berne dans un projet de révision partielle de la loi sur le notariat. Le Conseil-exécutif souhaite concevoir les émoluments des notaires sous une forme plus concurrentielle en passant d'un barème-cadre échelonné (notamment fixé en fonction de la valeur de l'acte) à un émolument calculé en fonction du temps employé pour établir des actes authentiques, selon un tarif horaire. Le Surveillant des prix approuve ce changement de système qu'il considère plus juste, mais demande certaines adaptations au projet afin d'éviter une hausse des émoluments. Il recommande notamment de publier un temps de travail de référence à l'élaboration des actes notariés, de supprimer le tarif horaire minimal, ainsi que d'évaluer les effets du passage au tarif horaire sur la hauteur des émoluments par acte et de diminuer fortement le tarif horaire maximal prévu.

[Julie Michel]

### **Réserve d'investissements liée des exploitants des réseaux de gaz à haute pression**

En 2014, le Surveillant des prix était arrivé, lors d'une analyse des rétributions de l'acheminement du gaz sur les réseaux régionaux et interrégionaux facturées par les entreprises Swissgas, Gaznat, Erdgas Zentralschweiz, Gasverbund Mittelland et Erdgas Ostschweiz à la conclusion que ces prix étaient abusivement élevés au sens de la loi sur la surveillance des prix. Ce constat découlait avant tout de l'utilisation des valeurs de renouvellement pour calculer la charge d'intérêt et d'amortissement en lieu et place des valeurs historiques d'acquisition. Suite à d'intenses discussions avec les entreprises concernées, un règlement amiable avait été conclu en octobre 2014. Ce règlement prévoyait notamment le passage aux valeurs historiques d'acquisition pour le calcul des rétributions de l'acheminement. Les exploitants des réseaux concernés avaient souhaité que le manque à gagner engendré par le changement de méthode et leur situation historique spécifique soient pris en considération par la création d'une réserve dont l'utilisation restait liée à des investissements futurs. Au contraire d'une réévaluation purement calculatoire des réseaux sur la base de leur valeur de renouvellement, la réserve d'investissements crée une incitation supplémentaire à continuer à investir dans les réseaux de gaz. En dépit de la création de la réserve d'investissements, les rétributions de l'acheminement sur les réseaux à haute pression ont diminué depuis 2015.

Dans le cadre du contrôle annuel du calcul des rétributions de l'acheminement, la Surveillance des prix a demandé des informations sur l'état de ces réserves et l'utilisation qui en a été faite, 4 ans après la signature du règlement amiable. Les exploitants des réseaux de gaz à haute pression ont montré au Surveillant des prix la création et l'utilisation de la réserve d'investissements liée. Les exploitants de réseaux ont déjà utilisé une grande partie de la réserve pour financer des investissements. Les investissements prévus ou déjà effectués dépassent considérablement les montants attribués à la réserve. Il est probable qu'à l'échéance du règlement amiable les montants attribués à la réserve auront été utilisés. L'intention de continuer à investir dans les réseaux à haute pression, annoncée au Surveillant des prix lors des négociations de 2014, a ainsi été mise en œuvre.

[Véronique Pannatier]



---

### **Les frais annuels pour les établissements scolaires suisses autorisés à proposer un programme d'enseignement du Baccalauréat International vont diminuer**

Le Baccalauréat International (IB) est une fondation éducative dont le siège est en Suisse. Cette organisation à but non lucratif, fondée en 1968, a pour but d'offrir aux enfants de parents qui, pour des raisons professionnelles voyagent d'un pays à l'autre, une formation de haut niveau et d'obtenir un diplôme reconnu sur le plan international. L'IB a donc lancé le programme de diplôme du baccalauréat international pour les jeunes âgés de 16 à 19 ans. Celui qui dispose d'un tel diplôme est autorisé à entrer dans les plus grandes universités du monde. 3000 écoles dans 139 pays sont accréditées pour offrir un baccalauréat international, diplôme comparable à la maturité suisse. En Suisse, 34 écoles privées et 5 gymnases publics offrent une maturité internationale.

Les écoles accréditées doivent payer des frais annuels pour offrir ce programme. La monnaie est imposée à l'école. Différentes écoles suisses accréditées se sont plaintes auprès du Surveillant des prix du niveau élevé de ces frais en comparaison avec ceux dont d'autres écoles européennes doivent s'acquitter.

L'intervention du Surveillant des prix auprès de l'organisation du Baccalauréat international a abouti à une baisse des frais de l'ordre de 15 %, à partir du premier juillet 2019, pour toutes écoles suisses accréditées.

[Manuela Leuenberger, Agnes Meyer Frund]

---

### **La formation des prix de l'offre de kiosque interne des prisons zurichoises sera analysée**

Un détenu de la prison de Zurich (un client littéralement captif) s'est plaint à la Surveillance des prix que la prison de Zurich dupe ses détenus en offrant des produits de kiosque à des prix trop élevés ou en ne les faisant pas profiter des actions des fournisseurs.

Le Surveillant des prix a demandé une prise de position à la prison de Zurich. Celle-ci a réagi à l'intervention du Surveillant des prix en décidant de modifier et d'harmoniser l'achat en kiosque dans les prisons de détention préventive de Zurich. Un groupe de travail a été mis en place. Il a reçu le mandat, dans un premier temps, de déterminer si et dans quelle mesure les offres et les prix des kiosques des prisons de détention préventive de Zurich divergent. Dans un deuxième pas, l'offre sera minutieusement examinée et, au besoin, étendue. Par la même occasion, les prix seront remaniés puisqu'une certaine marge de manœuvre pour une adaptation des prix à la baisse existe manifestement.

[Manuela Leuenberger]

---

### **Tarifs des cartes de stationnement: la Commune de Cheseaux ignore la recommandation du Surveillant des prix**

La commune de Cheseaux a soumis au Surveillant des prix, en avril 2019, un règlement communal relatif à l'utilisation du « Parking Grand Pré ». Le tarif des cartes de stationnement (utilisation pendant 24h d'une place non couverte, non attribuée de manière fixe) qui y figure est de Fr. 70 par mois ou Fr. 840 par an.

Le Surveillant des prix a considéré ce tarif comme abusivement élevé, avant tout au regard de la comparaison des taxes qu'il a effectuée au niveau suisse et qui montre un prix moyen de Fr. 335 par an pour un résident. Il a donc recommandé à la commune de Cheseaux, par lettre du premier mai 2019, de fixer le prix d'une carte de stationnement à Fr. 360/an ou Fr 30/mois. La commune de Cheseaux a choisi de ne pas suivre la recommandation du Surveillant des prix, argumentant que le prix d'une place privée non couverte dans la commune se situe entre Fr. 60 et Fr. 100. La Commune ne



tient cependant pas compte que les places extérieures privées sont des places attribuées de manière fixe et donc garanties.

[Manuela Leuenberger]

### 3. MANIFESTATIONS / INFORMATIONS

-

#### **Contact/questions :**

Stefan Meierhans, Surveillant des prix, tél. 058 462 21 02

Beat Niederhauser, Chef de bureau, tél. 058 462 21 03