



Newsletter

Date 10.11.2020
Embargo 10.11.2020, 11:00

Nr. 5/20

CONTENU

1. COMMUNICATIONS

- *Vers une libéralisation du marché du gaz: Le Surveillant des prix s'entend rapidement et sans bureaucratie avec les exploitants des réseaux de gaz à haute pression*
- *Transports publics : pour une meilleure adéquation aux besoins et des produits plus flexibles*
- *Les paiements avec la PostFinance Card ne nécessiteront plus de compte chez PostFinance SA*

2. MANIFESTATIONS / INFORMATIONS



1. COMMUNICATIONS

Vers une libéralisation du marché du gaz: Le Surveillant des prix s'entend rapidement et sans bureaucratie avec les exploitants des réseaux de gaz à haute pression

Fin septembre 2020, le Surveillant des prix a conclu un accord avec les exploitants des réseaux de gaz à haute pression au sujet des rétributions de l'acheminement. La réglementation des tarifs pour les réseaux à haute pression constitue un élément essentiel d'une libéralisation réussie du marché du gaz. Depuis un certain temps déjà, les grands consommateurs finaux peuvent choisir librement leur fournisseur sur la base de la convention d'accès au réseau conclue en 2012 et développée depuis. La décision de juin 2020 de la Commission de la concurrence indique clairement que l'accès au marché ne peut être refusé à aucun client final. Dans ce contexte, la loi sur l'approvisionnement en gaz (LApGaz) soumise à la consultation par le Conseil fédéral début 2020, qui ne prévoit qu'une libéralisation partielle, doit être remise en question.

Nouveau règlement amiable entre le Surveillant des prix et les exploitants des réseaux de gaz à haute pression

Le règlement amiable signé en 2014 entre le Surveillant des prix et les exploitants des réseaux à haute pression arrive à échéance fin septembre 2020. Le Surveillant des prix a profité de l'occasion pour examiner les coûts et les tarifs de ces exploitants de réseau. Lors des négociations, un nouvel accord tenant compte des circonstances actuelles a pu être conclu. L'accord porte sur une baisse échelonnée du taux d'intérêt nominal calculé du capital (WACC) qui rétribue le capital propre et étranger des exploitants de réseaux. Le niveau de ce taux est fixé de la manière suivante:

- 4.2 % du 1.10.2020 au 30.9.2021
- 4.1 % du 1.10.2021 au 30.9.2022
- 4.0 % du 1.10.2022 au 30.9.2023
- 3.8 % du 1.10.2023 au 30.9.2024

Ainsi, toutes choses égales par ailleurs, les rétributions qui rémunèrent le transport de gaz naturel sur les réseaux interrégionaux et régionaux des entreprises *Swissgas, Gaznat, Erdgas Zentral-schweiz, Gasverbund Mittelland et Erdgas Ostschweiz* devraient diminuer à l'avenir.

Le règlement amiable, disponible sur le site internet du Surveillant des prix, restera en vigueur jusqu'au 30 septembre 2024.

Décision de la Commission de la concurrence sur le marché du gaz / Intervention du Surveillant des prix

Le 4 juin 2020, la ComCo a fait part d'une importante décision de principe: Les fournisseurs de gaz doivent ouvrir leurs réseaux monopolistiques et accepter les demandes d'acheminement du gaz sur leurs réseaux. La décision a été prise dans le cadre d'une procédure de sanction menée par la ComCo envers les fournisseurs de gaz *Erdgas Zentralschweiz (EGZ)* et *Energie Wasser Luzern (EWL)*. Elle est valable, dans son principe, pour l'ensemble de la Suisse.

Le marché suisse du gaz est ainsi libéralisé de facto. Le monopole des fournisseurs de gaz locaux a été brisé. Ils conservent leur position de monopole en ce qui concerne les réseaux. En revanche, l'achat de gaz naturel auprès d'un autre fournisseur est autorisé. Le fournisseur habituel doit mettre son réseau à disposition pour le transport. Tout manquement à cette obligation pourrait entraîner une lourde amende de la part de la ComCo.

La question de savoir si une concurrence efficace entre un plus grand nombre de fournisseurs va s'établir a déjà été abordée dans la newsletter du Surveillant des prix du 3 juillet 2020. De premiers



signaux positifs ont pu être enregistrés depuis. Le Surveillant des prix s'attend néanmoins à ce que des ajustements supplémentaires de sa part ou de la part de la WEKO soient nécessaires pour lancer le marché. Des rétributions de l'acheminement non discriminatoires et orientées vers les coûts sont un élément central à cet égard. Pour les réseaux à haute pression, cela est déjà garanti par l'accord à l'amiable conclu. Le Surveillant des prix cherchera à conclure des accords analogues avec des réseaux de distribution locaux afin de créer une sécurité juridique en ce qui concerne les rétributions de l'acheminement. Des négociations sont déjà prévues avec Energie, Wasser Bern concernant les tarifs 2022 et suivants.

Loi sur l'approvisionnement en gaz en question

Die Liberalisierung des Gasmarkts würde mit dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes rückgängig gemacht. Es würde ein gesetzliches Monopol geschaffen. Davon betroffen wären 90 Prozent der Endverbraucher.

La libération du marché du gaz mise en œuvre par la ComCo remet en question la libéralisation partielle du marché prévue par le Conseil fédéral et réglementée par une loi spéciale. Au lieu d'ouvrir le marché du gaz à un cercle un peu plus large de consommateurs finaux dont la consommation annuelle dépasse à 100 MWh, un monopole légal serait créé pour 90 % des consommateurs finaux.

Dans les interpellations Egger Kurt (20.3839) et Brélaz Daniel (20.3663), le Conseil fédéral a été prié de fournir des informations sur la manière dont il envisage la future réglementation du marché du gaz au vu de la décision de la ComCo. Dans ses réponses aux deux interventions, le Conseil fédéral a déclaré qu'il avait pris note de la décision de la ComCo et qu'il allait maintenant examiner, notamment à la lumière des résultats de la consultation sur LApGaz, quelle réglementation est appropriée pour l'avenir du marché du gaz.

Une libéralisation partielle du marché, fondée sur une loi spéciale, semble aujourd'hui plus que discutable. Elle arrive trop tard en tant qu'instrument de libéralisation du marché. Les fournisseurs de gaz sont désormais obligés d'ouvrir leurs réseaux à tous les clients finaux. Ils devront convenir des modalités de mise en œuvre avec les fournisseurs de gaz naturel et les consommateurs sur la base du cadre juridique actuel. Pour ce faire, ils peuvent s'appuyer sur les dispositions déjà établies et évolutives de la convention de branche qui réglementent l'accès au réseau pour les grands clients industriels.

La LApGaz serait également inadaptée en tant que mesure de mise en œuvre de la stratégie énergétique. Sur le marché du chauffage, la stratégie énergétique 2050 vise à réduire massivement l'utilisation des sources d'énergie fossiles, voire à y renoncer complètement à long terme. Une nouvelle réglementation spéciale et complète pour les réseaux de gaz naturel, telle que prévue dans la LApGaz, n'a pas de sens dans de telles conditions et entraînerait surtout des coûts administratifs inutilement élevés sans soutenir efficacement les cantons et les communes dans le démantèlement souhaité des réseaux de gaz naturel.

[Stefan Meierhans, Véronique Pannatier, Simon Pfister]



Transports publics : pour une meilleure adéquation aux besoins et des produits plus flexibles

[Face à une fréquentation en berne](#), les transports publics luttent pour regagner leur clientèle. Il est dans l'intérêt de tous que ces démarches soient couronnées de succès : en effet, un nouvel accroissement du trafic routier, en plus d'être contraire à l'[objectif de réduction des émissions de CO₂](#), ne ferait pas plaisir aux automobilistes, qui doivent déjà affronter les bouchons au quotidien. Or, un nouveau paramètre est en train de compliquer davantage les choses : ces dernières années, l'[écart de prix](#) entre les transports individuels motorisés et les transports publics s'est encore creusé au détriment de ces derniers. Cela dit, la numérisation représente une grande opportunité pour les transports publics. Pour la saisir, les prestataires doivent développer des offres d'abonnement et de billetterie adaptées assorties de structures efficaces. Mener un projet pilote visant à garantir le meilleur prix à l'utilisateur tout en lui permettant de payer ses déplacements en fonction de son utilisation serait un bon début.

Ne pas faire du neuf avec du vieux !

Notre système de transports publics est un modèle de réussite. Néanmoins, il a été développé au siècle dernier, avant l'avènement du numérique : assurer sa pérennité dans un monde qui va de plus en plus vite constitue donc un véritable défi. Outre le Service national direct, on dénombre actuellement [18 communautés tarifaires différentes](#) ; chacune d'entre elles repose sur un système de zones et fonctionne « un peu » différemment des autres. Bien des éléments qui étaient tout à fait pertinents dans les années 1980 sont désormais superflus ou dépassés, vu les [nouvelles possibilités](#) offertes par la technologie en général et la numérisation en particulier. La tâche est double : premièrement, maintenir et développer les structures viables ; deuxièmement, remplacer celles devenues obsolètes.

Dans le domaine des transports, les avantages que présente la numérisation sont visibles depuis un bon moment déjà. Prenons l'exemple des [applications](#) grâce auxquelles certaines entreprises privées louent à l'heure leurs places de stationnement. La tendance s'étend même aux places publiques, dont la gestion passe de plus en plus souvent au numérique. Ainsi, en [ville de Winterthur](#), il est possible de payer son stationnement au moyen d'une application dédiée. Fait intéressant, cette nouvelle solution n'est pas une simple reprise à la sauce numérique du système en vigueur : elle va plus loin en matière de convivialité, puisqu'elle permet de ne facturer que les coûts effectifs si le stationnement est interrompu prématurément.

Mais les solutions bien accueillies dans le domaine du transport individuel motorisé le sont moins – pour l'heure – dans celui des transports publics. Certes, les processus actuels ont été transposés avec succès dans un environnement numérique : désormais, une grande partie des usagers n'ont plus recours qu'aux nouveaux canaux de billetterie (applications, notamment). De même, les applications basées sur le GPS (p. ex. [Fairtiq](#) ou le [Check-in-Ticket](#) de la Communauté de transports publics zurichoise), qui permettent de commencer et de terminer un trajet en toute simplicité, jouissent d'une popularité grandissante. **Mais maintenant, il faudrait en toute logique élaborer des offres garantissant le meilleur prix en toute circonstance.**

Une offre mieux adaptée

La Suisse est le [deuxième pays](#) d'Europe pour la pratique du temps partiel : d'après l'[OFS](#), 39 % de travailleurs sont dans ce cas, soit près de 4 sur 10. Par ailleurs, le comportement des pendulaires a encore été bouleversé par la pandémie de COVID-19, de sorte que les abonnements proposés jusqu'ici, conçus principalement pour les personnes à plein temps, deviennent de moins en moins attrayants en général. Selon une étude du cabinet de conseil [Deloitte](#), la part des actifs travaillant depuis leur domicile a doublé durant la pandémie ; cette tendance devrait se poursuivre après la crise. D'où la nécessité évidente de proposer des offres adaptées afin de regagner les clients perdus. Mais comme rien ou presque n'a été fait jusqu'ici, les transports publics perdent leur [attrait au niveau des](#)



[prix](#), au point que [certains usagers s'en détournent](#). Le Conseil fédéral s'inquiète lui aussi de cette évolution. Fin 2019, il a proposé au Parlement d'adopter plusieurs [motions](#) de teneur identique, qui demandaient un plan d'action pour augmenter la part des transports publics dans le trafic global. Le [secteur des transports publics](#) a indiqué vouloir lancer, au plus tôt fin 2021, un abonnement adapté au télétravail : l'intention est certes louable, mais la solution arrivera malheureusement trop tard et ne pourra donc pas contribuer de manière constructive à l'utilisation des transports publics durant la pandémie. C'est d'autant plus regrettable qu'il est plus difficile de regagner des clients perdus que de fidéliser une clientèle existante.

Des produits flexibles qui offrent une plus-value

Les abonnements statiques sont-ils vraiment adaptés à notre époque, placée sous le signe du dynamisme et de la flexibilité accrue ? Souvent, ce n'est pas le cas. Nombreux sont les gens à ne pas savoir comment ils se déplaceront dans une année. Le salut viendra-t-il au printemps, grâce à une hypothétique vaccination à grande échelle ? Pendant combien de temps encore faudra-t-il rester en télétravail ? Et s'il n'y avait jamais de retour au monde d'avant ?

Il est compliqué d'anticiper des décisions concernant les abonnements, car se projeter dans l'avenir est un exercice difficile. Au lieu de continuer de tabler sur le caractère immuable du comportement des usagers, il faut plutôt exploiter le potentiel offert par la numérisation, notamment en matière de plafonnement tarifaire : à l'issue de la période de décompte, le client se voit facturer automatiquement le tarif le plus avantageux, à savoir celui qui correspond à son utilisation effective. Les avantages de ce système fondé sur le paiement a posteriori sont évidents : des prix équitables facturés en fonction de l'utilisation, pas de paiement préalable des services par les clients, des rabais dont les montants varient en fonction de l'utilisation et un prix plafond connu (dans le cas le plus extrême, le prix de l'abonnement général). Naturellement, ce genre d'offres sur mesure pourrait conduire à une baisse des recettes. Il faut cependant garder à l'esprit qu'il peut aussi permettre de gagner de nouveaux clients. Avant la pandémie de coronavirus, les trains n'étaient occupés qu'à environ 30 % de leur capacité en moyenne : il y a donc encore un grand potentiel à exploiter pour que les baisses de recettes soient compensées par une hausse de la fréquentation.

Transposer les « anciennes » offres au format numérique est un service à la clientèle, mais ne constitue pas pour autant un progrès. Pour le Surveillant des prix, on pourra parler de progrès lorsque l'ensemble du système – autrement dit non seulement les offres destinées aux clients, mais aussi les structures des prestataires – sera remanié de manière à permettre des gains d'efficacité grâce auxquels le secteur des transports publics pourra proposer des offres à la fois rentables pour la branche et d'un bon rapport qualité/prix. **Il faut maintenant organiser rapidement un projet pilote de grande envergure sur une année, basé sur le principe du paiement a posteriori et garantissant aux usagers le meilleur prix ; techniquement, il pourrait être mis sur pied en quelques semaines avec des utilisateurs intéressés. En outre, il faudrait développer sans délai des offres ad hoc qui ne seraient pas uniquement axées sur les besoins du pendulaire à plein temps comme on l'a connu jusqu'ici.**

[Stefan Meierhans, Jana Josty, Stephanie Fankhauser]



Les paiements avec la PostFinance Card ne nécessiteront plus de compte chez PostFinance SA

Jusqu'à présent, les entreprises souhaitant proposer à leurs clients des paiements par PostFinance Card étaient obligées de posséder un compte auprès de la filiale de la Poste Suisse.

Le Surveillant des prix considère depuis longtemps cette situation problématique. Il a intensifié ses critiques en 2016, lorsque PostFinance SA a supprimé la gratuité de la gestion des comptes des entreprises et des associations dont le solde annuel moyen est supérieur à CHF 7'500.–. Cette question a également été soulevée lors des négociations relatives aux frais de transaction par carte. Elle n'avait toutefois pas pu être clarifiée de manière concluante, car PostFinance SA avait notamment fait valoir que les adaptations techniques pour le traitement via les comptes bancaires prendraient un certain temps. Toutes les autres clarifications et négociations sur cette question ont eu lieu entre la Commission de la concurrence (COMCO) et PostFinance SA.

Le Surveillant des prix se réjouit maintenant qu'une solution ait été trouvée. A partir du 1er janvier 2021, les entreprises suisses pourront traiter les paiements de leurs clients avec la PostFinance Card sans avoir besoin d'un compte chez PostFinance SA.

[Andrea Zanzi]

2. MANIFESTATIONS / INFORMATIONS

-

Contact/questions :

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

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

Rudolf Lanz, Responsable droit et communication, tél. 058 462 21 05