



Newsletter

Date : 27 octobre 2022
Embargo : 27.10.2022, 11:00

Nr. 5/22

Contenu

1	ARTICLE PRINCIPAL – Transports publics : action nécessaire	2
1.1	TP et TIM : différences d'évolution des prix et des coûts	2
1.2	Proposer les solutions adéquates au moment opportun.....	3
2	COMMUNICATIONS	7
2.1	Tarifs du gaz : Déclaration spontanée	7
2.2	Application de recherche sur le carburant.....	7
2.3	Premier benchmarking pour les cliniques de réadaptation	7
2.4	Le conseil municipal de Fischbach-Göslikon a décidé, sur la base de la recommandation du Surveillant des prix, de réduire le prix annuel de la carte de stationnement de 1'000 CHF à 400 CHF	8
2.5	Le pénitencier de Saxerriet cherche une nouvelle solution pour les prix dans son kiosque suite à l'intervention du Surveillant des prix.....	8
3	MANIFESTATIONS / INFORMATIONS	9



1 ARTICLE PRINCIPAL – Transports publics : action nécessaire

Les responsables politiques ont décidé d'augmenter considérablement la part des transports publics (TP) dans la répartition modale. Le choix du moyen de transport dépendant en grande partie des prix et de l'adéquation de l'offre, ces deux éléments doivent être au centre des discussions sur les mesures à prendre. Il serait périlleux de miser sur un renchérissement permanent des transports individuels motorisés (TIM) et, au vu de la situation actuelle, d'envisager des augmentations de tarif des TP, sans compter qu'il s'agirait là d'une stratégie à très court terme.

1.1 TP et TIM : différences d'évolution des prix et des coûts

Dans son enquête sur le budget des ménages¹, l'OFS relève les dépenses qu'un ménage suisse moyen a consacré aux TP ainsi qu'à l'achat et à l'utilisation de véhicules privés ces dernières années (jusqu'en 2019). Tandis que les **dépenses mensuelles liées aux véhicules privés ont reculé de 3,1 % en 2019 par rapport à 2015², les dépenses moyennes occasionnées par l'utilisation des TP ont progressé de 11,3 % sur la même période³**. On peut dès lors se demander si ce transfert des dépenses est l'expression d'une utilisation accrue des TP ou s'il est dû uniquement au fait que les coûts de ces deux moyens de mobilité ont évolué différemment.

La figure 1, qui propose une comparaison actualisée de l'évolution des prix dans les TP et dans les TIM, répond à notre question⁴. **Jusqu'en 2022, les prix n'ont pas gagné en attractivité, bien au contraire : ces dernières années, les prix des TP ont progressé, pendant que ceux des TIM diminuaient même par rapport au renchérissement général. Pour les TIM, en 2022, on observe pour la première fois depuis 1999 une légère inversion de tendance due au prix élevé de l'essence (: 2,15 francs) et à la faible augmentation des prix des voitures neuves, tout au moins pour la valeur ajustée⁵. Malgré ce renchérissement relatif, on n'a pas retrouvé le niveau enregistré entre 2007 et 2013.**

¹ OFS : dépenses détaillées des ménages (tableaux des années 2015 à 2019) ; T20.02.01.02.01. Lien : < <https://dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/20024405/master> >, publié le 23.11.2021 (consulté le 23.09.2022).

² Les dépenses mensuelles enregistrées dans la rubrique « Achat et utilisation de véhicules privés » (621) se sont élevées à 550 francs en 2015 et à 533 francs en 2019.

³ Cela correspond à une augmentation des dépenses mensuelles moyennes des ménages de 111 francs en 2015 à 124 francs en 2019. Ces dépenses comprennent le transport de personnes sur rail (6221), sur route (6222) et sur voie navigable (6224) et, sous la rubrique « Transport multimodal », elles regroupent notamment les abonnements généraux et cartes journalières, les abonnements demi-tarif, les titres de transport et abonnements de communautés tarifaires régionales et urbaines (6225).

⁴ La méthodologie a été reprise en 2022 sans être modifiée. Voir Surveillance des prix (2016) : « Bericht : Entwicklung der Fahrkosten im Strassen- und Schienenverkehr – Eine Untersuchung anhand von fünf exemplarischen Strecken in der Schweiz » (« Rapport : évolution des frais de déplacement sur route et sur rail – Étude fondée sur cinq exemples de trajet en Suisse »), octobre 2016. Lien : < https://www.preisueberwacher.admin.ch/dam/pue/de/dokumente/studien/Entwicklung%20der%20Fahrkosten%20im%20Strassen-%20und%20Schienenverkehr.pdf.download.pdf/27_10_16_%20Bericht%20Entwicklung%20Strasse%20Schiene_d.pdf > (consulté le 23.09.2022 ; disponible uniquement en allemand).

⁵ Le point de données Transport individuel motorisé ajusté correspond aux coûts relatifs de l'utilisation d'une voiture lorsque l'on tient compte, dans les calculs du TCS, de l'évolution des prix des véhicules neufs conformément à la part des véhicules neufs dans le panier Véhicules neufs de l'indice suisse des prix à la consommation. Selon l'OFS, les prix des véhicules neufs ont diminué jusqu'en 2022 ; c'est pourquoi la valeur ajustée était inférieure à la valeur non ajustée retenue dans le calcul du TCS.

Évolution relative des prix et des coûts 1990-2022

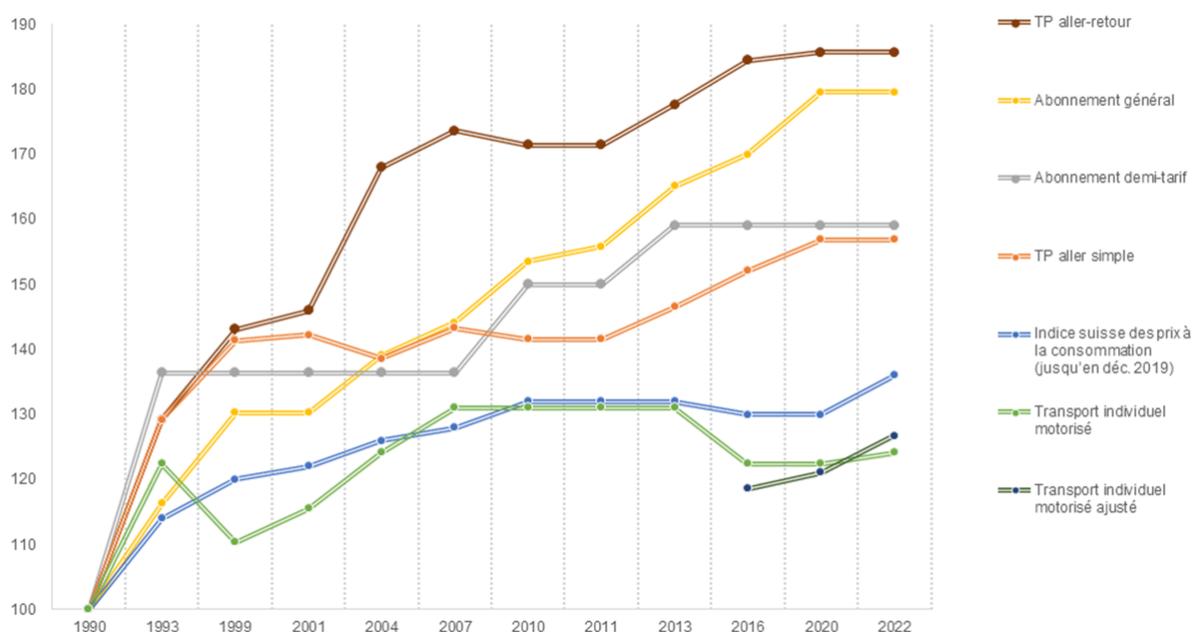


Figure 1 : Evolution des prix et des coûts dans les TP et le TIM depuis 1990 (analyse SPr)

La question de savoir comment combler cet écart très important entre TP et TIM reste donc centrale.

1.2 Proposer les solutions adéquates au moment opportun

L'expression « choix du moyen de transport » suggère un choix entre au moins deux solutions. Dans la réalité, on distingue entre les trois groupes de voyageurs présentés ci-après.

1. Clients captifs tributaires des TP qui ne disposent pas d'un véhicule motorisé et/ou du permis de conduire ; cela concerne aussi en particulier les personnes à revenu modeste⁶.
2. Usagers des TIM pour qui aucune offre de TP ne convient, en raison d'un domicile ou d'un lieu de travail mal desservi, des horaires de travail ou du transport de bagages.
3. Le troisième groupe réunit ceux qui sont libres de leur choix⁷. Il devrait être relativement important en Suisse, où près de la moitié de la population titulaire du permis de conduire possède à la fois un véhicule et un abonnement de transports publics⁸. Ce groupe présente un important potentiel pour les TP. Ces usagers ont une réelle possibilité de choix entre ces deux solutions de mobilité.

Il faudrait que les prix soient plus attractifs, en particulier pour les nouveaux venus dans les TP et pour les voyageurs occasionnels. Du reste, le secteur lui-même ne conteste pas cette observation⁹. Bien que les billets dégriffés semblent particulièrement prisés, y compris au sein de toutes les

⁶ ARE, LITRA, UTP (2019) : La répartition modale du transport de voyageurs en Suisse – Synthèse et enjeux pour les transports publics, p. 22 s. et 25 s. Lien : < <https://www.ave.admin.ch/ave/fr/home/media-et-publications/publications/transports/modalsplit-personenverkehr-schweiz.html> > (consulté le 23.09.2022).

⁷ < <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/transport-personnes/comportements-transport/possession-vehicules-permis-conduire.html> > (consulté le 23.09.2022).

⁸ « Il faut dire qu'une part très importante [des résidents suisses] dispose à la fois d'une voiture au sein de son ménage et d'un abonnement de transports publics. En effet, en 2015, 45 % des adultes ayant leur permis de conduire étaient dans ce cas de figure (source : OFS / ARE MRMT 2015). » In : LITRA, UTP et ARE (2019) : La répartition modale du transport de voyageurs en Suisse – Synthèse et enjeux pour les transports publics, p. 16. Lien : < <https://www.ave.admin.ch/dam/ave/de/dokumente/verkehr/publikationen/modalsplit-personenverkehr-schweiz.pdf.download.pdf/modalsplit-personenverkehr-schweiz-fr.pdf> > (consulté le 23.09.2022).

⁹ En 2018, le Tagesanzeiger citait Jeannine Pilloud, alors présidente de l'association ch-direct, qui disait en substance : « Il faudrait réduire les tarifs pour les voyageurs occasionnels et certains groupes de clients et diminuer les obstacles que rencontrent les nouveaux clients. » ; lien : < <https://www.tagesanzeiger.ch/oev-preise-einzelfahrten-sind-teuer-abos-vorteilhaft-469988064881> > (consulté le 23.09.2022).

communautés tarifaires, les poids lourds que sont les grandes communautés tarifaires (ZVV, Z-Pass, Libero, etc.) ne prévoient toujours pas d'en proposer.

Globalement, ce sont les habitudes et les routines qui guident le choix du moyen de transport. **La plupart du temps, les changements de comportement n'interviennent qu'à des moments dits d'inflexion¹⁰**, par exemple lorsque l'on déménage ou que le nombre de jours de présence sur le lieu de travail change. Une fois que le choix est fait, les pratiques modales quotidiennes sont une affaire de routine. La pandémie de COVID-19 en est un exemple parlant. Nombreux sont ceux en effet qui ont modifié leurs habitudes de travail et de mobilité durant cette période et qui les ont conservées. On peut donc dire que les moments dits d'inflexion sont plutôt de courte durée, tandis que les changements dans les TP sont généralement lents, compliqués et contraignants, ce qui réduit les chances de voir les TP profiter de ces possibilités très rapidement.

a) Diminution de la part des TP dans la répartition modale durant la pandémie de COVID-19

On part du principe que si la part des transports publics dans l'ensemble du trafic augmente, les transports respectueux du climat seront encouragés. Le bilan des moyens de transports publics est également nettement meilleur en ce qui concerne la consommation d'énergie et l'emprise sur le territoire.¹¹ À ce sujet, plusieurs motions de même teneur déposées au Parlement à la fin 2019 ont été acceptées par les deux Chambres en décembre 2021. Leurs auteurs demandent une **augmentation de la part des transports publics dans le trafic global**. Un plan d'action doit maintenant être élaboré à la demande des responsables politiques¹².

Avant la pandémie de COVID-19 (2020), les *personnes-kilomètres* parcourus en TP augmentaient de près de 5 % par an. En juin 2022, en revanche, ils étaient encore inférieurs de 5 % à la valeur de comparaison de 2019. Si le niveau de 2019 devait être retrouvé en 2023, cela ne signifierait pas que tous les usagers sont enfin revenus aux TP, mais que quatre années auront été perdues durant lesquelles le trafic global aura enregistré une croissance *sans* que les TP aient pu assumer le rôle attendu¹³.

Voilà plus de dix ans que la part des TP dans le trafic global stagne en Suisse. Seuls quelque 13 % des trajets et 28 % des distances parcourues le sont avec les TP. Abstraction faite de la mobilité douce, le transport de voyageurs se répartit à raison d'environ 80 % pour les TIM et 20 % pour les TP. En 2020, année de la pandémie, ces valeurs ont fortement évolué en faveur des TIM puisqu'elles étaient respectivement de 84 % et de 16 %¹⁴. Cet effet devrait encore se faire sentir en 2021¹⁵.

Selon une étude consacrée aux conséquences du COVID-19 sur la demande dans les transports et à ses effets à long terme¹⁶, la demande de TP ne se remettra pas complètement de la pandémie. Il se peut même que ce recul imputable à la crise sanitaire ne soit pas encore entièrement compensé en 2025. L'étude, commandée par l'OFT et l'OFROU, parvient à la conclusion que, selon les scénarios, la prestation de transport dans les TP pourrait diminuer de **22 %**¹⁷ si on la compare avec le scénario de base des perspectives de trafic à l'horizon 2050. Les auteurs avancent comme argument que « *l'offre*

¹⁰ ARE, LITRA, UTP (2019) : La répartition modale du transport de voyageurs en Suisse – Synthèse et enjeux pour les transports publics, p. 26. Lien : < <https://www.aren.admin.ch/are/fr/home/media-et-publications/publications/transports/modalsplit-personenverkehr-schweiz.html> > (consulté le 23.09.2022).

¹¹ Citec Ingénieurs SA (2021). Perspectives pour augmenter la part modale des transports publics – Plus d'agilité pour préparer le futur. Lien : < <https://www.voev.ch/fr/Services/content/?download=17986> > (consulté le 23.09.2022).

¹² Motions 19.4443 (Candinas), 19.4444 (Graf-Litscher), 19.4445 (Schaffner) et 19.4446 (Töngi) du 16.12.2019 intitulées « Plan d'action pour augmenter la part des transports publics dans le trafic global ».

¹³ « Le Conseil fédéral s'efforce de rendre les transports nationaux et internationaux de voyageurs plus écologiques. Les transports publics jouent un rôle important dans ce contexte. » Réponse du Conseil fédéral du 12.2.2020 aux quatre motions de même teneur. Lien : < <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20194443> > (consulté le 23.09.2022).

¹⁴ Voir < <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/espace-environnement/indicateurs-environnement/tous-les-indicateurs/reactions-de-la-societe/repartition-modale-transport.assetdetail.22385403.html> > (consulté le 23.09.2022).

¹⁵ L'OFS soulignait début 2021 dans une évaluation spéciale : « Les distances parcourues avec les transports publics routiers et ferroviaires ont enregistré une baisse particulièrement forte. Affichant une moyenne de 3,6 km par personne et par jour, ces distances équivalaient début 2021 à peine à la moitié (-52 %) de la moyenne enregistrée au début de 2020 (7,5 km). En comparaison, les distances parcourues en transports individuels motorisés (voitures et motos) ont accusé une baisse nettement moins marquée (-27 %). » Lien : < <https://www.experimental.bfs.admin.ch/expstat/fr/home/methodes-innovation/mrmt.html> > (consulté le 23.09.2022).

¹⁶ EBP (2022) : « Beurteilung der Auswirkungen von COVID-19 auf die Verkehrsnachfrage sowie der potenziellen mittel- und langfristigen Folgen der Pandemie / Schlussbericht » (« Évaluation des conséquences du COVID-19 sur la demande de transport et des effets potentiels de la pandémie à moyen et à long terme / Rapport final »), étude commandée par l'OFT et l'OFROU, p. 10. Lien : < <https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/aktuell-startseite/berichte/perspektive-bahn-2050/auswirkungen-covid19-auf-verkehrsnachfrage.pdf.download.pdf/Studie%20-%20Auswirkungen%20von%20COVID-19%20auf%20die%20Verkehrsnachfrage.pdf> > (consulté le 23.09.2022 ; disponible uniquement en allemand).

¹⁷ Voir note de bas de page 16, tableau 3 : « Évolution de la prestation de transport par rapport au scénario de base de l'année concernée ».

d'abonnements pourrait ne pas encore correspondre aux nouveaux comportements de travail et de voyage (p. ex. abonnements pour les personnes en télétravail) ». Les « **clients perdus ne pourront être regagnés que si de nouveaux abonnements tenant compte des nouveaux comportements de travail et de voyage (...) sont lancés.** »

Voilà des années que le Surveillant des prix exige que des abonnements de ce type soient proposés¹⁸.

b) Des abonnements Télétravail ou Temps partiel qui se font attendre

À l'heure actuelle, le prix d'un abonnement est toujours le même, que son titulaire l'utilise 5 jours de la semaine pour ses déplacements au travail ou uniquement 3 jours. Habituellement, un abonnement n'est rentable qu'à partir de 4 voire 5 trajets effectués dans la semaine pour se rendre au travail (aller-retour)¹⁹. Étant donné que les formes de travail hybrides se développent de plus en plus (un ou plusieurs jours de télétravail par semaine), **le cadre change lui aussi** : les coûts variables diminuent pour les pendulaires qui se déplacent en voiture s'ils ne se rendent plus au travail que 4 jours par semaine. En revanche, un abonnement des TP perd de son attrait en cas de travail à temps partiel et/ou de télétravail. Son titulaire devra soit le résilier et acheter des titres de transport à l'unité qui sont onéreux, soit le garder mais chaque trajet lui reviendra alors beaucoup plus cher. Dans un cas comme dans l'autre, le prix de chaque déplacement en TP augmente.

C'est là qu'interviennent les abonnements Télétravail ou Temps partiel : les communautés tarifaires Mobilis et Frimobil réalisent depuis un an environ (respectivement depuis août et décembre 2021) des projets pilotes concluants qui proposent des abonnements appelés « FlexiAbo », avec des jours au choix. Il ne faut cependant pas espérer voir bientôt une offre proposée partout en Suisse : les tests de marché doivent tout d'abord être présentés à l'association sectorielle et y faire l'objet d'un examen²⁰. Ensuite, chaque communauté tarifaire décidera individuellement d'intégrer ou non une solution de ce type dans son offre²¹. Le Surveillant des prix a interrogé toutes les communautés tarifaires à ce sujet en août dernier. Hors des projets pilotes mentionnés et à l'exception d'Engadin mobil, aucune d'entre elles ne peut envisager de proposer un abonnement Télétravail ou Temps partiel, ne serait-ce qu'à titre d'essai, au prochain changement d'horaire, en décembre 2022.

Le temps de trajet et le prix sont déterminants dans le choix du moyen de transport. Les prix élevés de l'essence et du diesel en vigueur depuis le printemps 2022 fâchent nombre de conducteurs. Tant que ces prix se maintiendront à un niveau inhabituellement élevé, les usagers du trafic seront probablement plus enclins que d'habitude à changer de moyen de transport. **Les TP pourraient en profiter²², à condition de ne pas répercuter la hausse des prix de l'énergie sur leurs tarifs, mais d'adapter le plus rapidement possible leur offre d'abonnements aux nouveaux comportements de travail et de déplacement.** Or, de premiers acteurs semblent vouloir emprunter la voie de l'augmentation des tarifs : le canton de Zurich, plus précisément la communauté tarifaire des TP zurichois (ZVV), invoque déjà une augmentation de ses coûts, en précisant que la question du coût des billets revient sur le devant de la scène (le nombre des voyageurs ne repart pas suffisamment à la hausse)²³.

Des enseignements à tirer de l'étranger

Dans les pays voisins, les TP ont été eux aussi mis à rude épreuve par le COVID-19. Pour atténuer les effets de la pandémie, l'Allemagne a lancé pendant trois mois un abonnement mensuel à 9 euros valable à l'échelle du pays. Des enseignements ont été tirés de ce projet dès qu'il a été achevé. Le ministre allemand des Transports les a résumés ainsi : « *Le principal enseignement est pour moi le*

¹⁸ Voir article en allemand < <https://www.blick.ch/meinung/m-prix-stefan-meierhans-kaempft-fuer-konsumenten-die-welt-der-unbegrenzten-moeglichkeiten-id15784701.html> > (consulté le 23.09.2022).

¹⁹ Dans un courrier au Surveillant des prix, la communauté tarifaire tnw précise que son abonnement U-Abo pour adultes est amorti à partir de deux ou de trois trajets aller-retour par semaine en ville/agglomération et qu'il est valable sur tout le territoire qu'elle dessert.

²⁰ Voir < <https://www.allianceswisspass.ch/fr/Qui-sommes-nous/Strategie-2025/tests-de-marche-prix-assortiment> > (consulté le 23.09.2022).

²¹ Voir Convention 500, disponible sur < <https://www.allianceswisspass.ch/fr/tarifs/TarifsPrescriptions> > (consulté le 23.09.2022).

²² L'augmentation de la demande de TP en cas de progression du prix des carburants est certes probable, mais elle n'est pas importante (élasticité prix croisée significative et faiblement positive). Voir p. ex. HWWI Policy Paper 93 : Determinanten und Risiken der Energiepreisentwicklung und ihre Implikationen für den städtischen Verkehr (« Document 93 du HWWI : Les déterminants et les risques de l'évolution des prix de l'énergie et ses implications pour le trafic urbain », p. 18. Lien : < https://www.hwwi.org/fileadmin/hwwi/Publikationen/Policy/HWWI_Policy_Paper_93.pdf > (consulté le 23.09.2022 ; disponible uniquement en allemand).

²³ Voir article en allemand < <https://mobimag.ch/zvv-prognose/> > (consulté le 23.09.2022).

suivant : lorsque les zones tarifaires, compliquées, sont supprimées et que les titres de transport sont valables sur tout le territoire, notre réseau de transports publics est beaucoup plus utilisé »²⁴.

Le prix avantageux du billet a été décisif, bien entendu, mais la réflexion n'en demeure pas moins pertinente : en Suisse aussi, les innombrables règles diverses et variées appliquées par les nombreux acteurs des TP peuvent en rebuter plus d'un. Les TP suisses gagneraient eux aussi à appliquer la devise « Keep it simple ! »²⁵ du billet à 9 euros.

Finalement, les propositions concrètes du secteur, attendues depuis belle lurette, vont se diriger vers un e-tarif uniforme²⁶. Il s'agirait d'un premier pas nécessaire depuis longtemps, mais qui serait susceptible d'apporter une solution pérenne. Si, en plus, l'offre de billets et d'abonnements est adaptée aux conditions de vie des usagers (potentiels), les chances de changer durablement la répartition modale au profit des TP sont réelles.

c) Quel avenir pour le modèle suisse ?

Par le passé, les transports publics suisses ont fait office de modèle. Aujourd'hui encore, la Suisse dispose d'un réseau dense et performant, ses trains sont ponctuels (comparativement) et les correspondances sont bonnes ; voilà pour les nouvelles réjouissantes. Mais le prix de cette offre est élevé. **Les TP pourront proposer des prix avantageux à la seule condition d'être littéralement un moyen de transport de masse. La formule est simple : clients nombreux = prix bas ; clients peu nombreux = prix élevés.** L'avenir des TP dépend donc dans une large mesure du nombre d'usagers. Le Surveillant des prix est d'avis que, pour attirer plus d'usagers, il est nécessaire de mettre un terme à la jungle tarifaire et d'instaurer une tarification transparente sur une base uniforme valable dans tout le pays. La mobilité n'est pas un prestigieux projet cantonal ou régional vecteur d'identité, mais un moyen de parvenir au but.

La difficulté qu'il y a à mettre en œuvre une offre Temps partiel ou Télétravail et le temps que cela prend permettent de localiser les problèmes. Le moment est propice à une nouvelle répartition modale (changement des habitudes / prix élevé du carburant), mais le secteur des TP n'est pas prêt à saisir les opportunités qui se présentent ou il craint d'être confronté à une baisse des recettes.

La loi fédérale concernant la surveillance des prix (LSPr) ne prévoit des interventions réglementaires qu'en présence d'abus de prix, ce qui peut être le cas lorsque les prix appliqués génèrent des bénéfices élevés. Tant que le trafic grandes lignes ne dégage pas des bénéfices trop élevés voire accuse des pertes²⁷, comme c'est le cas actuellement, la LSPr aurait formellement peu à opposer à des augmentations générales des prix que le secteur déciderait en invoquant une demande qui peine à se rétablir à la suite de la pandémie de COVID-19 et de la flambée des prix de l'énergie.

La stabilité des prix et une mise en œuvre plus agile de produits adaptés aux besoins devraient donc faire partie intégrante du plan d'action exigé par le Parlement pour modifier la répartition modale, sachant que, dans ce secteur en grande partie autorégulé et comprenant de nombreux acteurs, il est difficile d'appliquer des solutions communes selon une règle uniforme. Le principal problème subsiste donc : la compétence tarifaire incombe toujours aux seules entreprises de transport et, dans le cas des communautés tarifaires, aux commanditaires, tout au moins en partie. Le Conseil fédéral et le Parlement ont beau vouloir renforcer l'utilisation des TP, ils ne peuvent fixer aucune mesure tarifaire. Un autre rapport du Conseil fédéral²⁸ établi en réponse à un postulat devrait bientôt proposer des solutions pour sortir de l'impasse.

[Stefan Meierhans, Stephanie Fankhauser, Jana Josty]

²⁴ Voir < <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/9-euro-ticket-beschlossen.html> > (consulté le 23.09.2022 ; disponible uniquement en allemand).

²⁵ Voir article en allemand < <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/9-euro-ticket-bestach-auch-durch-seine-einfachheit-18261823.html> > (consulté le 23.09.2022).

²⁶ Voir < <https://www.allianceswisspass.ch/fr/asp/Actualites/Newsmeldung?newsid=450&searchTerm=GITA> > (consulté le 23.09.2022).

²⁷ Voir < <https://company.sbb.ch/fr/medias/service-de-presse/communiqués-de-presse/detail.html/2022/9/1509-1> > (consulté le 23.09.2022).

²⁸ Postulat 19.4199 Reynard : « Pour des transports publics abordables et cohérents » ; lien : < <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20194199> > (consulté le 23.09.2022).

2 COMMUNICATIONS

2.1 Tarifs du gaz : Déclaration spontanée

En raison de l'augmentation massive des coûts d'approvisionnement de ces derniers mois, l'industrie du gaz se trouve dans une situation exceptionnelle. Pour que les entreprises qui, conformément à l'article 14 de la loi fédérale concernant la surveillance des prix (LSPr), doivent consulter le Surveillant des prix avant d'augmenter leurs prix puissent procéder rapidement et sans trop d'efforts à une adaptation de leurs tarifs, la Surveillance des prix a développé une déclaration spontanée qui représente une grande simplification aussi bien pour les entreprises que pour elle. Ainsi, si l'entreprise remplit l'ensemble des conditions formulées dans le document, la Surveillance des prix renoncera, en principe, à formuler une recommandation et en informera l'entreprise dans le délai d'un mois. Le devoir de consultation selon l'article 14 LSPr aura ainsi été rempli. L'entreprise et le Surveillant des prix publieront sur leurs sites internet respectifs la déclaration spontanée ainsi que la réponse du Surveillant des prix.

La déclaration spontanée est disponible sous [Surveillant des prix – Thèmes – Gaz - Services](#)

[Véronique Pannatier]

2.2 Application de recherche sur le carburant

Le 26.9.2022, le Conseil des Etats a dit "oui", en tant que première Chambre, à une application de calcul du prix du carburant basée sur le modèle autrichien. L'Autriche a, en effet, fait des expériences positives depuis des années avec une telle plateforme de comparaison. Les stations-service locales doivent signaler les changements de prix en temps réel. Ceux-ci sont ensuite immédiatement transmis à la plate-forme de comparaison. Les clients peuvent à tout moment consulter les cinq stations-service les moins chères dans leur périmètre immédiat. La concurrence est ainsi sollicitée et renforcée. Le nombre élevé d'accès à la plate-forme corrobore une telle conclusion.

En Suisse, nous ne disposons pas encore d'instruments comparables. C'est pourquoi, dès le début de la crise et de la hausse des prix de l'énergie, le Surveillant des prix s'est engagé en faveur d'une application sur ce modèle. Si le Conseil national, en tant que deuxième Chambre, devait également approuver l'introduction d'une telle disposition sur la transparence des prix en Suisse, le Conseil fédéral serait chargé par le Parlement de "créer les bases pour l'introduction d'un calculateur en ligne librement accessible [permettant] de calculer les prix des carburants, du gaz et de l'électricité pour les véhicules en Suisse, ceci sur le modèle du projet www.spritpreisrechner.at, qui a été mis en œuvre en Autriche en 2011".

Dans le cadre de ses compétences actuelles, le Surveillant des prix ne peut pas imposer juridiquement de telles livraisons de données en temps réel. Pour garantir néanmoins la mise à disposition de données en temps réel, une modification de la loi est nécessaire. Ce n'est qu'avec des données complètes en temps réel, consultables numériquement, qu'il serait possible de mettre en œuvre correctement la concurrence. En renforçant ainsi la transparence des prix, en accord avec les autorités étrangères, la Suisse ferait un pas significatif pour renforcer la concurrence dans l'intérêt des consommatrices et des consommateurs.²⁹

[Stephanie Fankhauser, Jana Josty]

2.3 Premier benchmarking pour les cliniques de réadaptation

Le Surveillant des prix dispose d'un droit de recommandation envers les gouvernements cantonaux en ce qui concerne les tarifs hospitaliers à la charge de l'assurance de base. En 2022, une nouvelle structure tarifaire ST Reha est entrée en vigueur pour les cliniques de réadaptation. Par conséquent, le Surveillant des prix a calculé pour la première fois en 2022 un benchmarking disponible depuis fin août pour les cliniques de réadaptation. Le calcul se fonde sur le modèle de tarif intégré basé sur la comptabilité analytique par unité finale d'imputation (ITAR-K) des hôpitaux. Ces données ont été

²⁹ En Allemagne, les instruments d'intervention sont actuellement renforcés pour les cas où la structure du marché s'oppose à la concurrence, par exemple lorsqu'il n'y a que quelques fournisseurs sur le marché et que l'on observe régulièrement des évolutions parallèles des prix au détriment des consommateurs. Ces efforts internationaux s'inspirent des études de marché de l'autorité britannique de la concurrence (CMA), qui utilise cet instrument avec succès depuis longtemps déjà.

relevées, sur la base de la loi fédérale concernant la surveillance des prix, auprès des directions cantonales de la santé et en partie directement auprès des hôpitaux. Au total, dix cliniques ont dû être exclues du benchmarking en raison de la qualité insuffisante des données ou de données manquantes. Sur la base des données de 22 cantons (sur un total de 23 disposant d'une clinique de réadaptation) relatives aux coûts et aux prestations des 67 cliniques de réadaptation suisses restantes, le Surveillant des prix a calculé pour chaque clinique le prix de base pertinent pour le benchmarking. La valeur de référence nationale a ensuite été déterminée sur la base du 20^{ème} percentile et s'élève à 673 francs (renchérissement inclus). Elle constitue la base des recommandations du Surveillant des prix aux gouvernements cantonaux pour les tarifs ST Reha 2022 visant à indemniser les séjours hospitaliers stationnaires en réadaptation à la charge de l'assurance obligatoire des soins.

Pour les soins somatiques aigus et la psychiatrie, le Surveillant des prix a décidé de ne pas établir de benchmarking 2022 en raison des données 2020 marquées par le Covid-19. Pour les recommandations concernant l'année tarifaire 2022, le Surveillant des prix se base sur le benchmarking pour l'année 2021 (données 2019), auquel s'ajoute le renchérissement. La valeur de référence 2022 ainsi déterminée s'élève à 9'235 francs pour les soins somatiques aigus (SwissDRG) et à 655 francs pour la psychiatrie (Tarpsy).

[Mirjam Trüb]

2.4 Le Conseil municipal de Fischbach-Göslikon a décidé, sur la base de la recommandation du Surveillant des prix, de réduire le prix annuel de la carte de stationnement de 1'000 CHF à 400 CHF

Une personne s'est plainte auprès du Surveillant des prix des prix élevés des cartes de stationnement dans la commune de Fischbach-Göslikon. Depuis le 1er juillet 2019 (entrée en vigueur du règlement sur la gestion des places de stationnement), ceux-ci s'élèvent à **CHF 1'000 par an**. Selon l'art. 14 de la loi fédérale concernant la surveillance des prix (LSPr), une autorité législative ou l'exécutif de la Confédération, d'un canton ou d'une commune, compétente pour fixer ou approuver une augmentation de prix, doit préalablement consulter le Surveillant des prix avant de fixer les prix. Celui-ci peut proposer de renoncer à tout ou partie de l'augmentation de prix ou d'abaisser un prix maintenu abusivement. L'autorité mentionne l'avis dans sa décision. Si elle ne le suit pas, elle motive sa décision.

Selon la doctrine dominante et la jurisprudence, le Surveillant des prix doit obligatoirement être consulté par l'autorité compétente. Dans le cas présent, le Surveillant des prix n'a pas été consulté. Sur la base de l'annonce reçue, il a toutefois émis ultérieurement une recommandation au Conseil municipal de Fischbach-Göslikon demandant de fixer le prix annuel des cartes de stationnement au maximum à 400 CHF. Le Conseil municipal a décidé, le 3 octobre 2022, de réduire le prix de la carte de stationnement annuelle à 400 CHF. L'assemblée communale décidera définitivement de la réduction des prix le 23 novembre 2022.

[Manuela Leuenberger]

2.5 Le pénitencier de Saxerriet cherche une nouvelle solution pour les prix dans son kiosque suite à l'intervention du Surveillant des prix

Un détenu du pénitencier de Saxerriet s'est plaint auprès du Surveillant des prix des prix élevés facturés dans le kiosque de l'établissement. Le Surveillant des prix s'est engagé en faveur du "client captif" et a demandé à l'établissement pénitentiaire de prendre position sur les prix facturés. Celui-ci a informé le Surveillant des prix qu'il offrait à ses détenus une possibilité d'achat interne. Ce "kiosque" n'est toutefois pas géré par le pénitencier de Saxerriet, mais confié à une personne externe. La fixation des prix est effectuée de manière autonome par le prestataire externe. Le pénitencier de Saxerriet lui-même ne tire aucun bénéfice de cette vente. Il est cependant conscient que le rapport entre la rémunération du travail et le prix du kiosque n'est pas optimal. C'est pourquoi une nouvelle solution est recherchée.

[Manuela Leuenberger]

3 MANIFESTATIONS / INFORMATIONS

Contact/Renseignements :

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