



Newsletter

Date : 29 août 2023
Embargo : 29.08.2023, 11:00

Nr. 5/23

Contenu

1	ARTICLE PRINCIPAL – Charge pour les usagers des transports publics : élargissement de la pratique réglementaire nécessaire	2
1.1	Contexte	2
1.2	Exigence constitutionnelle.....	2
1.3	Appréciation de la participation appropriée aux coûts	2
1.4	Extension de la méthode.....	3
2	Un prix juste pour les cartes de stationnement.....	6
3	Swissgenetics : rien n'indique l'existence de prix abusifs	7
4	COMMUNICATIONS	10
4.1	Accord à l'amiable sur le mécanisme de rabais des primes d'assurance bâtiment du canton de Thurgovie	10
4.2	Le canton du Valais suit la recommandation du Surveillant des prix concernant le prix du contrôle des chauffages au bois	10
4.3	Place de sépulture et chapelle mortuaire : la commune de Planfayon suit certaines recommandations du Surveillant des prix	10
5	MANIFESTATIONS / INFORMATIONS	11
6	Recommandations du Surveillant des prix conformément à l'article 14 LSPr	12



1 ARTICLE PRINCIPAL – Charge pour les usagers des transports publics : élargissement de la pratique réglementaire nécessaire

Les usagers des transports publics (TP) paient de plus en plus, non seulement pour les places qu'ils occupent, mais aussi pour celles restées vides. La Constitution fédérale exige à ce sujet des coûts appropriés pour les usagers. La pratique réglementaire devra dorénavant tenir compte.

1.1 Contexte

En Suisse, le tarif d'un trajet est identique pour le trafic longues distances et le trafic régional dans le cadre du service direct national. Le trafic longues distances doit couvrir ses coûts et peut réaliser un bénéfice équitable. Dans le trafic régional, en revanche, les coûts des services de transport sont si élevés qu'aux taux d'occupation actuels, ils ne peuvent pas être financés par le prix des billets facturés sans le soutien des pouvoirs publics.

Le trafic longues distances, qui ne bénéficie pas d'indemnités, devait et doit encore assumer lui-même ses coûts et a régulièrement réalisé des bénéfices par le passé grâce aux recettes provenant de la vente de billets et d'abonnements. Jusqu'à présent, le caractère approprié de ces bénéfices était le *premier critère d'examen ou d'intervention* du Surveillant des prix. Concrètement, Monsieur Prix examinait toutes les mesures tarifaires prévues pour vérifier si les bénéfices dégagés par le trafic longues distances restait dans des limites acceptables¹. Si tel n'était pas le cas, il concluait des accords à l'amiable à l'avantage des usagers. Vu l'efficacité de ce mécanisme de régulation, aucun critère d'examen supplémentaire ne s'était avéré nécessaire jusqu'ici.

L'évolution des tarifs a cependant été telle que le *deuxième critère d'intervention* – l'exigence constitutionnelle d'une participation appropriée des usagers aux coûts – doit désormais également être concrétisé et pris en compte.

1.2 Exigence constitutionnelle

L'art. 81a, al. 2 de la [Constitution fédérale](#) (Cst., RS 101), introduit en 2016, établit que les prix des billets et abonnements payés par les usagers couvrent une *part appropriée* des coûts (d'exploitation) des transports publics.

Une *part appropriée* signifie que les TP ne peuvent pas être gratuits, mais implique aussi que le prix payé doit permettre **une utilisation des TP attrayante d'un point de vue économique**. C'est ce qu'il ressort des explications données dans le [message correspondant \(message FAIF, FF 2012 1371, 1472\)](#).

Il revient au Surveillant des prix, en sa qualité de régulateur des prix, d'apprécier ce qui doit être considéré comme « approprié ».

1.3 Appréciation de la participation appropriée aux coûts

Exigences légales

Le trafic régional est financé par un modèle dual. La couverture des coûts est assurée à la fois par les contributions « appropriées » des usagers et par les contributions des commanditaires qui représentent l'intérêt public de la desserte (les cantons, la Confédération, voire les communes pour le trafic local).

La loi prévoit que les contributions (appropriées) des usagers sont déduites des coûts totaux et qu'*ensuite*, tous les autres coûts non couverts sont pris en charge par les commanditaires (cf. art. 28 de la loi sur le transport de voyageurs [LTV ; RS 745.1])².

Dans les faits, les choses se passent différemment : ce sont les contributions des commanditaires – dont ces derniers, notons-le, peuvent largement déterminer le montant de par les commandes qu'ils

¹ Critère du bénéfice équitable au sens de l'art. 13, al. 1, let. b, de la loi fédérale concernant la surveillance des prix (LSPR, RS 942.20) pour ce qui concerne le trafic longues distances.

² L'art. 28 LTV, intitulé « Indemnisation des coûts non couverts des prestations de transport commandées », dispose que la Confédération et les cantons (commanditaires) indemnisent les entreprises pour les coûts non couverts de l'offre de transport régional de voyageurs qu'ils ont commandée. Le site internet de l'Office fédéral des transports mentionne également, dans la procédure de commande, que les offres des entreprises de transport indiquent les coûts prévus ainsi que les recettes attendues de la vente des titres de transport. Le déficit restant est ce que l'on appelle les « coûts non couverts planifiés », que les commanditaires supportent conformément à l'art. 28, al. 1 LTV.

passent – qui sont déduites en premier des coûts totaux. En outre, les éventuelles baisses de coûts (par exemple les baisses du prix du sillon depuis 2021) sont généralement créditées au profit de la contribution des commanditaires, et les clients n'en profitent donc pas. Quant à l'important solde à couvrir, la branche des TP a jusqu'ici sollicité – faute d'alternative – le porte-monnaie des usagers. Cette manière de procéder a entraîné des lacunes de couverture en [2014](#) et en [2023](#) et, partant, des augmentations de tarifs pour les clients.

La méthode élargie (cf. ch. 4 ci-après) doit, afin de respecter les dispositions légales, non seulement garantir une participation appropriée des usagers, mais aussi veiller à ce que l'ordre de participation aux coûts soit mieux respecté.

Considérations politiques

Selon les [perspectives d'évolution du transport](#) de la Confédération, l'utilisation des transports publics (mesurée en personnes-kilomètres) augmentera de 51 % entre 2010 et 2040. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication a publié un [document stratégique](#) concernant l'avenir de la mobilité en Suisse, dans lequel le scénario de référence prévoyait, pour ce qui est de la répartition modale, une augmentation de 4 points de pourcentage en faveur des TP³. Or, la répartition modale a évolué depuis dans le sens inverse. Manifestement, le prix – en tant que critère fondamental de choix du moyen de transport – joue un rôle central dans la répartition modale.

Digression : le prix, un facteur déterminant

L'importance du prix dans l'utilisation des transports publics est avérée, comme le montre entre autres une enquête représentative (« [Prix Litra](#) » N° 6, p. 12) : la grande majorité des clients, à savoir deux tiers d'entre eux, est **sensible au prix**. Entre une réduction de prix de 10 % et une plus-value résultant d'un gain de temps ou de confort (disponibilité et confort des places assises, aménagement intérieur), ils choisiraient la première option.

[Une étude sur les mesures comportementales](#) a également constaté qu'outre la praticabilité, **les coûts à court terme** sont décisifs dans les choix de mobilité. Ainsi, le prix des billets de transports publics d'une famille qui souhaite faire une excursion au centre-ville devrait être à peu près équivalent à celui du parking et du plein d'essence.

Le succès remporté par le [Deutschland-Ticket](#) a lui aussi montré de manière impressionnante qu'il ne faudrait pas sous-estimer le levier que constitue le prix. Quelque 44 % des nouveaux abonnés à cette offre n'utilisaient auparavant les transports publics qu'occasionnellement et ne possédaient pas d'abonnement. De plus, 8 % de nouveaux clients ont pu être acquis. Enfin, [les données des téléphones portables](#) ont indiqué que le nombre des voyages en train de plus de 30 km avait considérablement augmenté. Le [Klimaticket](#) autrichien remporte lui aussi un franc succès.

Jusqu'à présent, le renchérissement constant des TP n'a fait que creuser [l'écart](#) entre les prix du transport individuel motorisé et ceux des transports publics. Cette évolution a même été critiquée ces dernières années par des [groupes proches de la branche des TP](#)⁴.

La mise en œuvre du mandat constitutionnel doit garantir que le passage aux transports publics reste suffisamment attrayant en termes de prix, de sorte à ne pas entraver le développement souhaité de la répartition modale. C'est pourquoi il convient également de ne pas perdre de vue l'évolution des prix du transport individuel motorisé.

1.4 Extension de la méthode

Taux d'occupation normal (hypothétique)

³ Répartition des prestations de transport et de trafic en personnes-kilomètres entre la route et le rail.

⁴ La Litra, une association qui s'engage en faveur des transports publics en Suisse [écrit](#) : « Les commanditaires du transport régional des voyageurs (Confédération et cantons) ont [...] exigé des extensions significatives de l'offre, dont les coûts consécutifs ne pouvaient pas tous être financés par des augmentations de l'efficacité. Cela aurait inévitablement conduit à une répercussion partielle des coûts sur la clientèle, c'est-à-dire à des augmentations de tarifs. Il s'agissait d'éviter cela : l'écart entre les prix des transports individuels motorisés et ceux des transports publics était déjà trop important.

En principe, un *prix approprié* doit en premier lieu être *en rapport avec la prestation consommée* et ne pas financer un ensemble de services mis à la disposition de la collectivité.

Cela signifie qu'un passager ne devrait financer que le coût de « sa » place. Cette interprétation est toutefois trop stricte, car elle ne tient notamment pas compte du fait que les moyens de transport publics ne sont guère remplis du début à la fin du trajet. Il faut que les passagers puissent monter ou descendre à n'importe quel arrêt. Par conséquent, une certaine surcapacité est nécessaire pour un fonctionnement adéquat⁵. Conscient de cette contrainte, le Surveillant des prix juge qu'un prix devient inapproprié et donc abusif uniquement à partir du moment où les moyens de transport occupés *mathématiquement* à la moitié de leurs capacités génèrent plus de recettes directes sur les titres de transport et abonnements vendus que ce qui serait nécessaire pour couvrir les frais d'exploitation. En d'autres termes :

À l'avenir, le Surveillant des prix interviendra dès que, pour un *taux d'occupation normal (hypothétique)* de 50 %, les recettes provenant des abonnements et des billets entraînent une surcouverture des coûts excédant une certaine marge de tolérance⁶.

Pourquoi ce taux d'occupation normal ?

Il n'est pas possible de recourir à une méthode de comparaison des marchés, car la Suisse, pays ferroviaire par excellence, dispose d'importants avantages qualitatifs, comme un réseau dense (et performant) et une grande base de clientèle. De plus, les subventions jouent un rôle (politique) important dans la branche des TP. Le Surveillant des prix a donc opté pour une méthode consistant à déterminer un prix approprié qui permettrait une exploitation rentable *sans* subventions, sur la base d'un taux d'occupation *hypothétique* raisonnable.

Cette occupation normale (à laquelle on ajoute une marge de tolérance) est une grandeur purement mathématique qui sert à examiner le caractère approprié des prix, mais qui ne doit pas être effectivement atteinte. À l'instar de l'association pour les transports publics [Litra](#), le Surveillant des prix estime qu'au vu du niveau actuel des tarifs, il est indiqué que le développement de l'offre, dont les coûts subséquents ne peuvent pas être tous financés par des gains d'efficacité, soit davantage supporté par les pouvoirs publics dans un premier temps et n'entraîne plus automatiquement des hausses générales de prix.

⁵ Il est dans leur nature que les transports publics conservent une certaine « surcapacité », par exemple des lignes de desserte non rentables, qui doivent être considérées comme faisant partie du mandat de service universel (service public). De plus, la situation de la demande est très volatile (, heures de pointe). C'est pourquoi en moyenne (c.-à-d. toutes offres confondues), le Surveillant des prix ne prend en considération qu'un taux d'occupation de 50 % : il reproduit ainsi une situation simplifiée, dans laquelle un bus ou un train circulant entre deux centres se remplit progressivement avant d'atteindre sa destination finale et est à moitié occupé en moyenne. En réalité, bien des passagers descendent déjà avant le terminus, de sorte que l'hypothèse retenue peut être considérée comme étant généreuse.

⁶ Compte tenu de la complexité des structures tarifaires et des procédures de répartition des recettes au sein des réseaux de transport, ce calcul devrait se faire par le biais d'une moyenne sectorielle d'ici à l'introduction d'un tarif commun.



Le taux d'occupation réel est et restera probablement inférieur au taux d'occupation normal, c'est pourquoi des subventions sont nécessaires.

Mais que se passe-t-il si les prix ne sont pas appropriés ?

Les contributions des voyageurs diminuent ou restent inchangées. (Le taux d'occupation normal est un calcul fictif pour calculer le niveau de prix approprié. Il n'est pas une exigence pour l'exploitation réelle.)

Les contributions des commanditaires augmentent jusqu'à ce que la couverture des coûts, en cas d'utilisation normale, soit à nouveau atteinte.



Source : Surveillant des prix

Conséquences :

Aujourd'hui, le **taux d'occupation moyen des transports publics est proche de 20 %**. S'il était de 50 %, les prix actuels des titres de transport (billets/abonnements) couvriraient l'intégralité des coûts – c'est-à-dire que si une place assise sur deux était occupée (taux d'occupation normal hypothétique), les clients supporteraient en moyenne tous les frais d'exploitation, même sans subventions.

Si l'on examine les tarifs actuels en tenant compte de l'occupation normale, on constate qu'ils sont encore tout juste appropriés selon la définition retenue. Aujourd'hui déjà, une nouvelle augmentation des tarifs ne serait pas indiquée avec des coûts d'exploitation (p. ex. coûts de l'énergie) inchangés.

Avantages de l'extension de la méthode

En se fondant sur le taux d'occupation normal, il est possible non seulement de **garantir l'équilibre entre le prix et la prestation**, mais aussi de **mettre un terme à la pratique irrégulière actuelle consistant à répercuter quasi automatiquement les coûts du développement de l'offre sur les usagers**.

Jusqu'à présent, le développement de l'offre entraînait systématiquement, pour les clients, une pression sur les prix par kilomètre parcouru. Comme l'utilisateur bénéficie *théoriquement* de la possibilité de continuer à voyager ou de voyager avec un temps d'adaptation réduit (différence entre l'heure de départ souhaitée et l'heure de départ disponible), il paie – indépendamment du fait qu'il utilise ou non cette possibilité – davantage pour son trajet habituel. En contrepartie de l'amélioration et du développement constants de l'offre, les prix des billets et des abonnements ont par exemple augmenté en moyenne de **1,9 %** par an entre 2000 et 2013. Or cette évolution est en contradiction avec le fait qu'un prix approprié devrait être en premier lieu en rapport avec la *prestation consommée*.

La méthode de l'occupation normale induit une plus grande **prévisibilité** au stade de l'offre. Les commanditaires peuvent prendre leurs décisions **en connaissant les coûts estimés qui en résulteront pour eux**, étant donné que la participation des clients est limitée. Cette deuxième méthode d'examen des tarifs des TP permet ainsi de s'assurer que les prix pour les passagers restent en lien avec le service utilisé.

Un autre avantage de la méthode est sa flexibilité, car **elle permet de tenir compte de l'évolution des prix**. Si les coûts (p. ex. énergie, salaires, etc.) augmentent, comme dans la situation conjoncturelle actuelle, ou au contraire baissent (p. ex. prix du sillon), il reste possible d'adapter les prix en conséquence.

Toutes les nouvelles offres ainsi que toutes les autres mesures tarifaires soumises au Surveillant des prix seront désormais examinées sur la base du taux d'occupation normal hypothétique.

À l'avenir, le Surveillant des prix interviendra lorsque le rendement normatif dépasse les frais d'exploitation compte tenu d'une certaine marge de tolérance. Si un tel cas se présente, il jugera que les hausses de prix envisagées ne sont pas appropriées.

[Stefan Meierhans, Stephanie Fankhauser]

2 Un prix juste pour les cartes de stationnement

Le Surveillant des prix a développé un modèle de coûts qui permet de déterminer un prix approprié pour les cartes de stationnement en respectant le principe de couverture des coûts. Ce modèle montre que les prix supérieurs à 400 francs sont difficilement compatibles avec le principe de couverture des coûts.

Le Surveillant des prix utilisait jusqu'à présent une simple méthode de comparaison des marchés lorsqu'il s'agissait d'évaluer le prix des cartes de stationnement. Il était ainsi parvenu à la conclusion que le prix approprié d'une carte de stationnement annuelle était de 400 francs pour les riverains. Toutefois, une autre méthode, plus précise et plus fiable, montre désormais que ce prix serait trop élevé. Comment cela se fait-il ?

La méthode des coûts permet de déterminer le prix approprié d'une carte de stationnement en trois étapes. Tout d'abord, les coûts supportés par les pouvoirs publics lors de la création de places de stationnement sont calculés. Ensuite, une répartition appropriée des coûts est établie sur la base du degré d'utilisation des différents groupes d'usagers en fonction de leur type de stationnement (avec une carte, de courte durée ou sans restriction). Enfin, la dernière étape consiste à déterminer le prix d'une carte de stationnement en divisant les coûts correspondants par le nombre de cartes délivrées.

Coûts d'une place de stationnement

Les coûts d'une place de stationnement se composent des coûts du terrain, des coûts de construction et des frais d'exploitation.

Les **coûts du terrain** correspondent au coût d'opportunité, dû au fait que le sol ne peut faire l'objet d'une utilisation alternative. Autrement dit, si le sol n'était pas dédié au stationnement, les zones d'accès ou les jardins des terrains adjacents seraient plus grands. Le coût d'opportunité peut être défini comme le rendement sur la valeur ajoutée qu'auraient obtenu les propriétaires des terrains adjacents en agrandissant la zone séparant leur bâtiment de la route. Il s'agit donc des indemnités qui leur seraient versées en cas d'expropriation en vue de créer des places de stationnement.

Les **coûts de construction** comprennent les coûts de construction de la route ainsi que les coûts occasionnés par le marquage et la signalisation des places de stationnement, qui sont accompagnés de coûts d'amortissement et d'intérêts.

Les **frais d'exploitation** comprennent les frais d'entretien des routes et les frais d'administration.

Le coût total d'une place de stationnement comprenant les coûts du terrain, il dépend en particulier du prix du terrain à bâtir et diffère donc d'une commune à l'autre.

Prise en charge des coûts

Les coûts des places de stationnement ne peuvent pas être entièrement répercutés sur les détenteurs d'une carte de stationnement, principalement parce que les zones bleues sont en grande partie utilisées pour de courtes durées avec un disque de stationnement. Selon une étude du canton de Bâle-Ville⁷, le nombre de véhicules garés sans carte de stationnement s'élevait en 2016 à 20 % le jour

⁷ Rapp Trans AG (2017, p.6) : Wirkungscontrolling Umsetzung Parkraumbewirtschaftung 2013-2016, étude mandatée par le canton de Bâle-Ville (Bau und Verkehrsdepartement, Amt für Mobilität, Mobilitätsstrategie), Bâle : 23 mai 2017, lien : https://www.mobilitaet.bs.ch/dam/jcr:bb7046c1-4600-4d5e-84d0-705281bd7a6f/BE_Wirkungscontrolling_PRB_V1.1_20170523.pdf

et à 15 % la nuit. En outre, la mise à disposition de places de stationnement est d'intérêt public. Celles-ci contribuent non seulement à la sécurité routière et au maintien de l'ordre public, mais aussi à l'économie dans son ensemble, car, tout comme les routes et les ponts, ces infrastructures sont nécessaires à l'activité économique. Cela montre clairement que les acteurs économiques qui ne font pas directement usage des places de stationnement profitent tout de même de leur mise à disposition et doivent donc participer à leurs coûts en tant que contribuables.

Par ailleurs, il convient de noter que le principe d'équivalence, qui veut que la redevance dans le cas individuel ne soit pas manifestement disproportionnée par rapport à la valeur objective de la prestation, exige aussi que les coûts ne soient pas supportés uniquement par les détenteurs d'une carte de stationnement. Être en possession d'une carte ne donne pas forcément droit à une place libre, et encore moins dans les environs immédiats. D'autant que, dans la plupart des villes, le nombre de cartes délivrées est nettement supérieur à la quantité de places à disposition.

Un prix juste

Si le nombre de cartes de stationnement délivrées correspondait au nombre de places à disposition, le prix approprié pour une carte équivaldrait aux coûts à couvrir par place. Cependant, dans la plupart des villes, le nombre de cartes délivrées dépasse le nombre de places proposées. Souvent, le rapport entre le nombre de cartes et le nombre de places est de 1,3 ou plus. Dans ces cas-là, le prix d'une carte de stationnement doit être inférieur aux coûts à couvrir par place. Faute de quoi, les recettes dépasseraient les coûts à couvrir, ce qui dérogerait au principe de la couverture des coûts.

En conclusion, le modèle de coûts du Surveillant des prix montre qu'un prix supérieur à 400 francs pour une carte de stationnement annuelle est difficilement compatible avec le principe de couverture des coûts, et ce même dans les grandes villes où les prix des terrains à bâtir sont élevés.

[Stefan Meierhans, Matthias Gehrig]

3 Swissgenetics : rien n'indique l'existence de prix abusifs

Il est vrai que Swissgenetics pourrait occuper une position dominante sur le marché suisse. Le Surveillant des prix n'a cependant trouvé aucune indication d'abus de prix de sa part.

Swissgenetics est le leader du marché suisse de la sélection de taureaux ainsi que du prélèvement, de la transformation, du stockage et du commerce de semence ainsi que de l'insémination artificielle. À la suite d'une procédure contre Swissgenetics en 1999, la Commission de la concurrence (COMCO) est parvenue à la conclusion que Swissgenetics occupait une position dominante sur le marché suisse en matière d'insémination artificielle. C'est probablement encore le cas aujourd'hui.

Le Surveillant des prix a donc mené une observation de marché concernant les prix de la semence de taureaux en vue de déterminer si Swissgenetics pratiquait des prix abusifs. Pour ce faire, il a comparé les prix de Swissgenetics avec ceux de quatre autres fournisseurs suisses ainsi qu'avec ceux des pays voisins en utilisant les données accessibles sur internet. Il s'est également renseigné auprès de l'Union suisse des paysans (USP) et de la Société des vétérinaires suisses (SVS).

La valeur d'élevage globale (VEG) peut servir à évaluer la qualité de la semence. En règle générale, plus la VEG est élevée, plus la dose de semence est chère. Le Surveillant des prix a notamment comparé les doses provenant des « Brown Swiss », car il s'agit d'une race proposée par la plupart des fournisseurs.

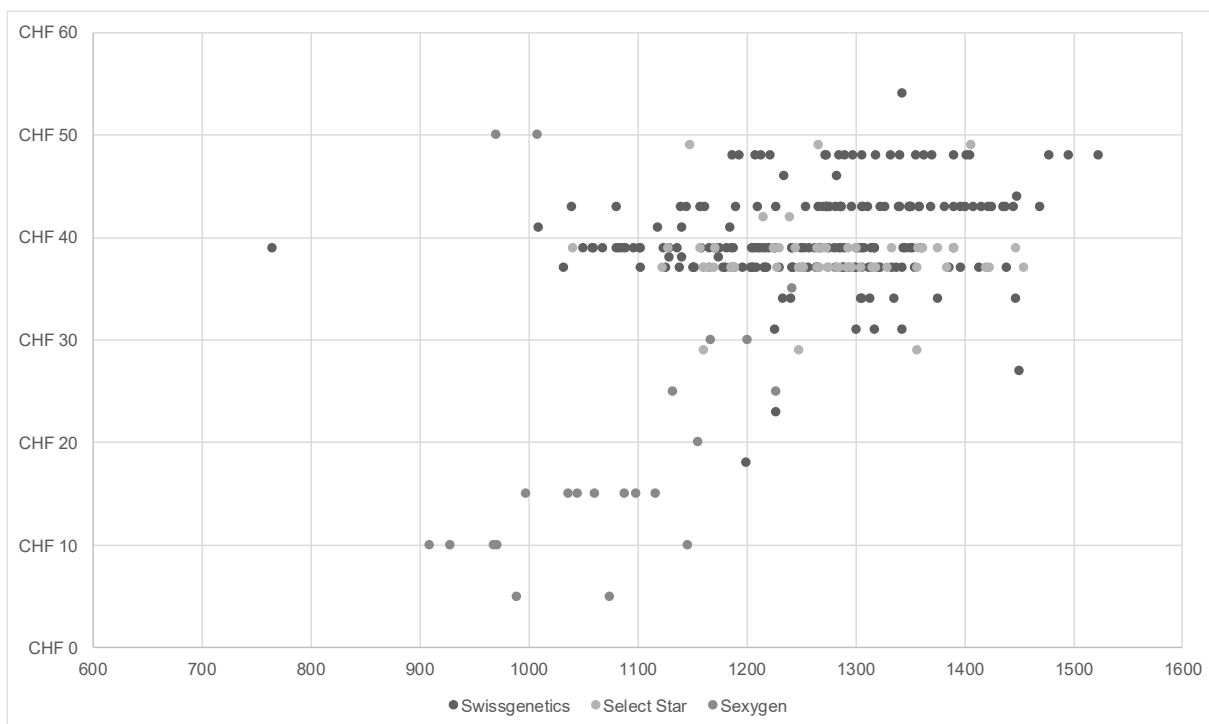


Diagramme 1 : Prix des doses de semence provenant de la race « Brown Swiss » des trois plus grands fournisseurs de Suisse (axe x : valeur d'élevage globale)

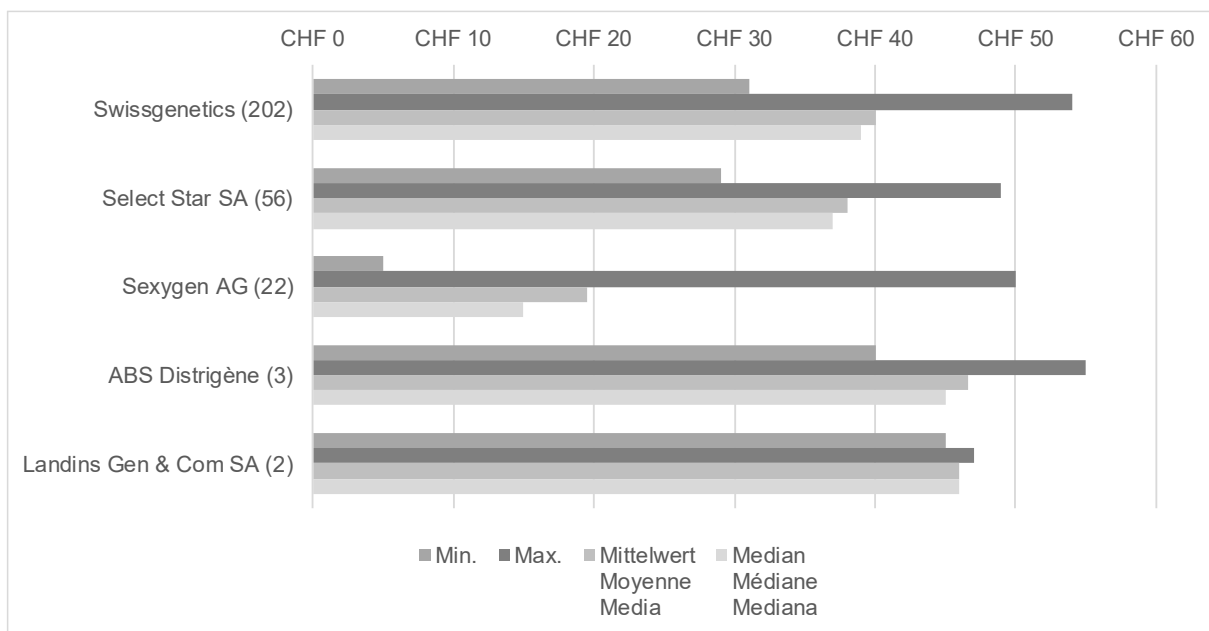


Diagramme 2 : Prix des doses de semence provenant de la race « Brown Swiss » des cinq plus grands fournisseurs de Suisse (entre parenthèses après le nom du fournisseur : nombre de taureaux)

Swissgenetics propose largement de la plus grande offre et dispose du plus vaste éventail de VEG. Les doses de semence ayant une VEG plus faible ont tendance à être plus onéreuses chez Swissgenetics que chez les deux autres grands fournisseurs suisses. En moyenne, les prix de Swissgenetics sont légèrement supérieurs à ceux de Select Star, mais inférieurs à ceux d'ABS Distrigène et de Landins Gen & Com SA. Les prix de Sexygen sont, quant à eux, nettement

inférieurs à ceux des autres fournisseurs. De l'avis du Surveillant des prix, cette observation ne suffit toutefois pas à qualifier les prix de Swissgenetics d'abusifs.

L'observation du marché comprenait également une comparaison avec les prix des pays voisins. À titre d'exemple, voici la comparaison avec l'Autriche :

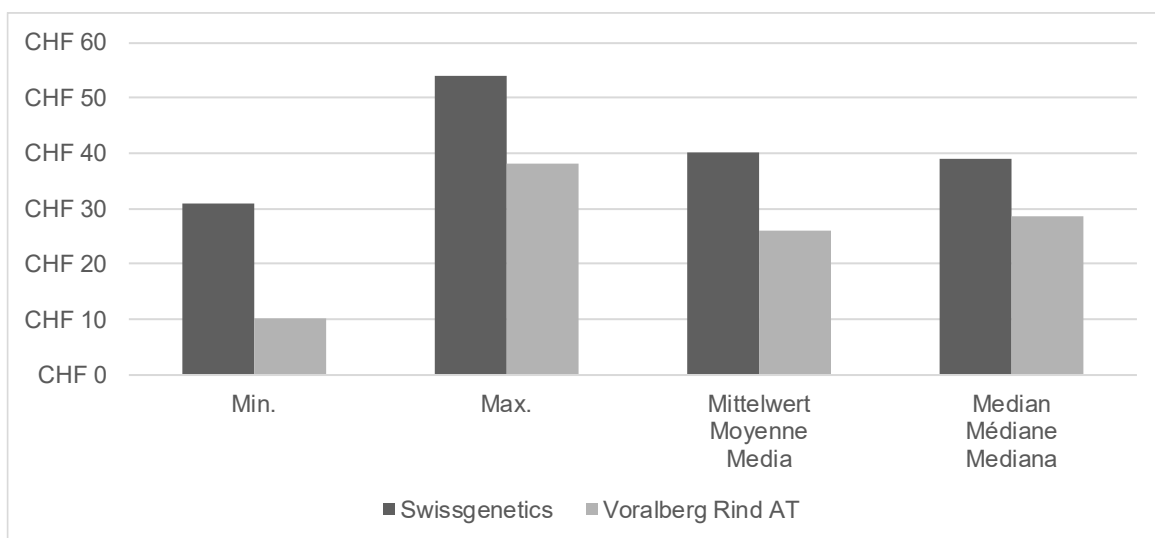


Diagramme 3 : Comparaison des prix de Swissgenetics avec ceux de Voralberg Rind AT

Les doses de semence de Voralberg Rind AT sont en moyenne environ un tiers moins cher que chez Swissgenetics. La différence est trop faible pour que le Surveillant des prix conclue à un abus de prix.

Il convient en outre de tenir compte du fait que le prix d'une insémination artificielle réalisée par des inséminateurs ou des vétérinaires est plus élevé en Autriche qu'en Suisse. Si en Autriche, une insémination artificielle professionnelle coûte en moyenne 25 euros, en Suisse, celle-ci est facturée 16 francs selon l'USP. Du moment qu'un agriculteur ne se charge pas lui-même de l'insémination artificielle, il est tributaire des services d'un inséminateur professionnel. Au bout du compte, le prix d'une dose de semence, insémination artificielle comprise, finit par s'équilibrer.

Sur la base de ces résultats, le Surveillant des prix conclut qu'actuellement, Swissgenetics ne semble pas pratiquer de prix abusifs.

[Stefan Meierhans, Sara Beriger]

4 COMMUNICATIONS

4.1 Accord à l'amiable sur le mécanisme de rabais des primes d'assurance bâtiment du canton de Thurgovie

En 2022, le Surveillant des prix a reçu des plaintes concernant l'augmentation des primes d'assurance bâtiment du canton de Thurgovie (GVTG). Des discussions menées par la suite entre le Surveillant des prix et le GVTG ont montré que l'une des principales raisons de l'augmentation était la nécessité de constituer un niveau de réserves adéquat. Les parties se sont donc mises d'accord sur un mécanisme clair et transparent de rabais des primes, qui s'applique sous réserve de la réalisation de certaines conditions liées aux résultats des segments assurance et investissements et à la dotation de réserves. L'accord entrera en vigueur le 1er janvier 2024 et restera valable jusqu'au 31 décembre 2026.

L'accord à l'amiable peut être consulté sur le site Internet du Surveillant des prix www.monsieur-prix.admin.ch sous Documentation > Publications > Accords à l'amiable.

[Andrea Zanzi]

4.2 Le canton du Valais suit la recommandation du Surveillant des prix concernant le prix du contrôle des chauffages au bois

Aufgrund der Empfehlung des Preisüberwachers werden die Preise die periodische Kontrolle von Holzfeuerungen bis 70 kW (hand- und automatisch beschickt, ohne Feststoffmessung) deutlich unter CHF 300 bleiben und damit unter dem empfohlenen Höchstwert (CHF 300) des Preisüberwachers liegen.

[Agnes Meyer-Frund]

4.3 Place de sépulture et chapelle mortuaire : la commune de Planfayon suit certaines recommandations du Surveillant des prix

Dans le cadre de la révision du règlement et du règlement d'exécution sur les cimetières, la commune de Planfayon a partiellement suivi les recommandations du Surveillant des prix. Elle a amélioré la lisibilité et abaissé les montants maximaux des taxes pour les places de sépulture et pour l'utilisation de la chapelle funéraire pour les personnes extérieures à la commune. D'autres taxes continuent de dépasser les valeurs seuils du Surveillant des prix, au motif qu'elles ne couvrent pas les coûts.

[Lukas Stoffel]

5 MANIFESTATIONS / INFORMATIONS

Sommet sur le pouvoir d'achat

Afin de rassembler les forces, le Surveillant des prix invite les organisations suisses de protection des consommateurs au premier Sommet suisse sur le pouvoir d'achat. L'objectif est d'envoyer un signal fort à l'économie et à l'Etat.

Le sommet n'est pas une manifestation publique. Tous les représentants des médias sont toutefois cordialement invités à poser leurs questions aux participants à l'issue de la manifestation.

Les détails de la manifestation :

Date : 05.09.2023

Lieu : Maison des générations, Bahnhofplatz 2, 3011 Berne

Heure : à partir de 12h30, nous serons à la disposition des médias pour répondre à leurs questions lors d'un bref point de presse.

Afin d'assurer un bon déroulement, nous prions tous les journalistes intéressés de s'inscrire jusqu'au 03.09.2023 par e-mail : jana.josty@pue.admin.ch

Contact/Renseignements :

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

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

6 Recommandations du Surveillant des prix conformément à l'article 14 LSPr

Le Surveillant des prix publie dans chaque Newsletter, la liste des entités auxquelles il a envoyé une recommandation concernant les tarifs dans les domaines de l'approvisionnement en eau potable, de l'évacuation des eaux usées, de l'élimination des déchets et autres.

Si une autorité législative ou exécutive de la Confédération, d'un canton ou d'une commune est compétente pour décider ou approuver une augmentation de prix par une entreprise puissante sur le marché, elle prend au préalable l'avis du Surveillant des prix. Celui-ci peut proposer de renoncer en tout ou partie à l'augmentation de prix ou d'abaisser le prix maintenu abusivement (art. 14 al. 1 LSPr).

Entre le 5 juillet 2023 et le 25 août 2023, le Surveillant des prix a envoyé ses recommandations aux entités suivantes :

Datum/ Date/ Data	Fälle/ Cas/ casi
	Wasser/ Eau/ Acqua
06.07.2023	Romont (FR)
07.07.2023	Bure (JU)
07.07.2023	Arogno (TI)
07.07.2023	Soyhières (JU)
09.08.2023	Unterlunkhofen (AG)
22.08.2023	Merishausen (BL)
22.08.2023	Sirnach (TG)
22.08.2023	Aeugst am Albis (ZH)
24.08.2023	Ersigen (BE)
	Abwasser / Eau potable/ Canalizzazioni
04.07.2023	Oberiberg (SZ)
06.07.2023	La Sarraz (VD)
07.07.2023	Soyhières (JU)
07.07.2023	Bure (JU)
07.08.2023	Unterlunkhofen (AG)
22.08.2023	Köniz (BE)
22.08.2023	Aeugst am Albis (ZH)
23.08.2023	Ersigen (BE)
23.08.2023	Martigny (VS)
24.08.2023	Kanton Schwyz
	Abfall/ Déchets/ Rifiuti
07.07.2023	Riaz (FR)
22.08.2023	Crans-Montana (VS)
	Elektrizität/ Electricité/ Elettricità
18.08.2023	Niederlenz (AG)
	Fernwärme/ Chauffage à distance/ Teleriscaldamento
18.08.2023	Bern (BE)
	Gas/ Gaz/ Gas
10.08.2023	Basel (IWB)
	Parkgebühren/ Tarifs de stationnement/ Tariffe dei parcheggi
31.07.2023	Lenzburg (AG)

31.07.2023	Gossau (ZH)
16.08.2023	Zürich (ZH)
	Spitäler/ Hôpitaux/ Ospedali
30.06.2023	SwissDRG ab 2023 (BS): St. Claraspital
26.07.2023	Tarmed-TPW ab 2021 (BE): diespitäler.be
10.08.2023	Tarifstruktur ST Reha 2.0
10.08.2023	Tarifstruktur SwissDRG 13.0
11.08.2023	Festsetzung SwissDRG Baserate ab 2022 (GL): Kantonsspital Glarus
21.08.2023	SwissDRG 2023 (GR): Kantonsspital Graubünden