

LA VOIX DES CONSOMMATEURS

Chiffres, analyses et décryptages

Éditorial



Felix Schneuwly, Head of Public Affairs

Conseillère nationale des Verts et syndicaliste de transair, **Greta Gysin** revendique la vérité des coûts et mise sur l'interconnexion intelligente de la route et du rail au moyen des véhicules autonomes. Elle est aussi convaincue que le rail restera le moyen de transport le plus écologique pour les longs trajets. Pour parvenir à la vérité des coûts, lesquels faut-il internaliser et comment s'y prendre? Les coûts sociaux doivent-ils l'être et, si oui, de quelle manière? Ces questions lui promettent des débats houleux au Parlement.

Conseillère nationale UDC, **Martina Bircher** décrit comment, dans sa commune d'Aarbourg, elle économise sur les prestations d'aide et de soins à domicile sans prendre part au tumulte des réformes de la santé de la Berne fédérale ni réduire la qualité. Le Conseiller fédéral Alain Berset et ses équipes devraient s'inspirer de ce genre de réussite.

Daniela Schneeberger, Conseillère nationale, comprend la stratégie des taux d'intérêt négatifs menée par la Banque nationale suisse (BNS) et envisage un programme de croissance politique économique. Nous sommes encore loin d'un effort commun au Palais fédéral, où se posent des questions moins dérangementées, sur l'affectation des bénéfices comptables de la BNS ou l'exonération des taux négatifs.

Le Conseiller national et informaticien **Jörg Mäder** enjoint les services de l'administration fédérale de concevoir des projets informatiques évolutifs: vu l'évolution rapide de la digitalisation, un coup de maître est tout bonnement impossible. Aux décideurs politiques de mettre en place un cadre stable; pour être en phase avec un monde en mutation toujours plus rapide, l'administration doit être plus agile.

Comparis vous souhaite une bonne lecture et invite le Parlement à prendre de sages décisions: l'arsenal réglementaire ne doit pas être renforcé, mais mieux pensé.

Mobilité

Transports: pour une transition écologique et digitale

Conduite autonome sur le rail et la route, autopartage, véhicules connectés: la digitalisation va révolutionner la mobilité. Les décideurs politiques doivent chercher à tirer parti de ce potentiel au bénéfice de l'environnement et de la protection du climat.

Greta Gysin. La circulation représente la plus grande source de gaz à effet de serre en Suisse. Pour l'heure, aucune amélioration n'est en vue. Un bon tiers des émissions de CO₂ lui est imputable, sans compter celles des vols internationaux. En Suisse, la mobilité doit être sensiblement vertie – et les innovations digitales peuvent largement y contribuer. Il est question d'automobiles et de trains autonomes, de réseaux de véhicules intelligents et de gestion du trafic fondée sur des données. Avec des offres attractives d'autopartage et de covoiturage basées sur des véhicules autonomes interconnectés, la mobilité flexible sur la route pourrait ne plus rester l'apanage de la voiture privée. Ainsi, le nombre de véhicules – et donc les ressources et la place requises pour la mobilité – pourrait être drastiquement réduit. Aujourd'hui, nos automobiles sont stationnées 95% du temps. Les véhicules utilisés pour le trafic pendulaire transportent en moyenne 1,1 personne seulement.

La vérité des coûts comme clé de voûte

Des programmes de mobilité digitale mal mis en œuvre peuvent engendrer des incitations négatives, surtout si les décideurs politiques ne parviennent pas à instaurer le cadre qui s'impose. La clé: la vérité des coûts appliquée à la circulation. Le transport individuel motorisé constitue un moyen certes très flexible, mais aussi incroyablement inefficace de se déplacer. Et même l'électrification de l'ensemble des véhicules en circulation ne résoudrait pas tous les problèmes, sans compter l'immensité des ressources consommées par la production. Dans le cadre d'une politique climatique efficace, la prise en compte des coûts externes dans le prix de la circulation routière est inévitable.

Qu'en est-il du rail?

L'application de la vérité des coûts à tous les moyens de transport profiterait également au rail. La généralisation des véhicules autonomes et l'interconnexion des trafics privé et public vont en effet peser sur le rail. La situation sera peut-être moins critique pour le transport de marchandises que pour le transport de personnes. Tandis que le rail se verra concurrencé sur son principal avantage, à savoir donner aux pendulaires la possibilité de lire le journal ou de travailler à bord pendant leur trajet, le fret routier bénéficiera lui d'économies sur les charges de personnel – dont le rail pourrait aussi profiter. Inspiré de la circulation routière, le rail développe lui aussi des velléités ambitieuses d'automatisation. Sur le plan de l'utilisation efficace des ressources, de l'espace et de l'énergie ainsi que des répercussions sur le climat, le rail conservera son titre incontesté de numéro 1, particulièrement sur les grandes distances, continuant à faire de lui un acteur indispensable d'une politique écologique des transports.

Conclusion

L'interconnexion intelligente des flux de circulation et la conduite autonome peuvent réellement verdir le trafic urbain. Sur de longues distances, en revanche, le rail restera le moyen de transport le plus écologique. Pour réussir la transition écologique des transports, les décideurs politiques suisses doivent empêcher la répercussion, sur la collectivité, des dégâts climatiques et environnementaux engendrés par la circulation routière.

« Les programmes de mobilité digitale peuvent donner un élan écologique au transport de proximité. »

Greta Gysin,
Conseil national



Une meilleure qualité, un prix diminué de moitié

La stratégie actuelle dans le système de santé consiste à faire passer «l'ambulatoire avant le stationnaire», l'objectif étant de soigner les patients à domicile le plus longtemps possible. Le vieillissement de la population continuant à s'amplifier, l'aide et les soins à domicile (ASD) prennent une place toujours plus importante.



Martina Bircher, Conseillère nationale, Conseillère municipale d'Aarbourg

«Nous tolérons un système attaché à son immobilisme et manquons une occasion de renforcer innovation et efficacité.»

Martina Bircher. Les dépenses ASD sont divisées en trois. Les frais supportés par les personnes dépendantes et par les caisses maladie sont fixés par la loi; le reliquat, ou «coûts restants», est pris en charge par la commune de résidence concernée. Si elles ne veulent pas crouler sous les dépenses dans quelques années, aux communes de faire leurs devoirs aujourd'hui.

D'un point de vue historique, les organismes ASD sont souvent d'anciennes associations de femmes. Des exigences légales toujours plus strictes et la professionnalisation des services amènent ces organismes à leurs limites. La majorité des mandats de prestations conclus entre les communes et «leurs» organismes ASD reposent sur une garantie de déficit. Ce qui revient à dire que les coûts restants seront pris en charge par la commune, quel que soit leur montant. La garantie de déficit est une absurdité économique. Si de nombreuses communes et de petits organismes ASD ont identifié le problème, une solution est loin d'être en vue: à vouloir sauver les structures existantes à tout prix, l'immobilisme guette. Les mandats de prestations du secteur doivent enfin être mis en concurrence et fixer un tarif horaire. Ce n'est qu'à cette condition qu'un marché fonctionnant selon les règles habituelles pourra se développer et sur lequel tous les prestataires, organismes publics ou privés, pourront soumettre une offre.

Dans le canton d'Argovie, la commune d'Aarbourg a lancé une procédure d'appel d'offres en 2017. Le résultat est impressionnant: les tarifs proposés étaient jusqu'à 50% inférieurs aux garanties de déficit fournies jusqu'alors.

La commune d'Aarbourg a conclu à compter du 1.1.2018 un mandat de prestations avec l'organisme ASD Spitex Lindenpark à Oftringen. Les soins ambulatoires de la commune ont ainsi pu être réduits de moitié, ce qui représente une économie de 250 000 francs par an.

Des économies supérieures aux attentes

L'organisme ASD Spitex Lindenpark fait partie de la fondation Lindenhof, un établissement de soins renommé pour la qualité et le caractère novateur de ses prestations. Une enquête réalisée auprès des personnes suivies a permis d'établir un niveau de satisfaction très élevé. Par rapport aux prestataires précédents, la qualité s'est améliorée du fait que l'organisme ASD Spitex Lindenpark offre un service du soir et de nuit, ainsi qu'un service de repas. Et des soins ASD spécifiques, p.ex. dans le cadre de traitements palliatifs ou oncologiques, peuvent désormais être proposés par un seul et même organisme. Les économies réalisées ont même été légèrement supérieures aux attentes.

Une occasion de renforcer innovation et efficacité

L'attribution du mandat de prestations à un nouvel organisme a provoqué d'importants remous, et pourtant, les lignes bougent à peine, tant auprès des communes que des organismes. En effet, d'un côté, les personnes dépendantes ont de nombreuses réserves. Elles sont en proie à l'incertitude, se demandant si un autre organisme conviendra. Les organismes ASD privés font en effet face à de nombreux préjugés. De l'autre côté, il y a les organismes ASD «publics» et leurs sacro-saints contrats de prestations. Une perte de ce contrat signifierait dans bien des cas la cessation de leurs activités. Mettre fin au mandat de prestation de «son» organisme ASD apparaît comme profondément contraire à la solidarité. C'est-à-dire que nous tolérons aujourd'hui un système attaché à son immobilisme. Et que nous manquons ainsi une occasion de renforcer innovation et efficacité. Il est de notre responsabilité de veiller à ce que les soins ambulatoires évoluent, mais aussi à ce qu'ils restent accessibles. C'est pourquoi nous avons besoin d'un réel marché et de communes qui ont le courage d'assumer leurs responsabilités: la réalisation de ces deux objectifs n'a que trop tardé.

Organismes ASD publics*

293 000 personnes ont bénéficié de prestations ASD publiques en 2018



dont 59% de femmes

En 2018, les organismes ASD publics ont fourni près de

12 mio. d'heures de travail



Entre 2011 et 2018, le nombre d'équivalents temps plein dans les organismes ASD publics a augmenté de 27%

En 2018, la totalité des prestations ASD a coûté

2,5 milliards de francs

RÉPARTITION DES COÛTS

Bénéficiaires

18%

41%

Pouvoirs publics

* Par «organismes ASD publics», on entend les entreprises ASD reconnues d'utilité publique et relevant du droit public; les organismes ASD privés englobent les entreprises ASD exerçant une activité commerciale et les professionnels ASD exerçant une activité indépendante.

À chaque médaille, son revers

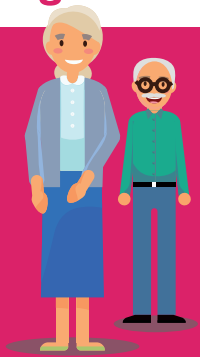
Les taux d'intérêt négatifs ne sont pas une panacée. Ils pèsent sur les taux de rendement et créent des risques systémiques. Pourtant, sans eux, le franc suisse serait surévalué. La croissance économique est seule à même de nous sortir de cette impasse.

«Une stratégie économique tournée vers l'avenir doit compenser les effets négatifs de la politique des taux d'intérêt.»



Daniela Schneeberger,
Conseil national

Organismes ASD privés*



74 000
personnes
ont bénéficié de
prestations ASD
privées
en 2018

dont **66%** de femmes



En 2018, les organismes ASD
privés ont fourni près de

5 mio.
d'heures de travail

Entre 2011 et
2018, le nombre d'équivalents
temps plein dans les organismes
ASD privés a augmenté de

149%

41%

Assurances



Entre 2011 et
2018, les coûts
d'aide et de soutien
ont augmenté de
47%

Daniela Schneeberger. En 2014, la Banque nationale suisse (BNS) introduisait des taux d'intérêt négatifs sur ses avoirs, dans le sillage de nombreux autres États. Les taux d'intérêt négatifs ont depuis gagné du terrain. Leur introduction répondait à la crainte d'une récession qu'auraient pu causer un franc trop fort et ses répercussions sur l'économie productive. Qu'ils soient positifs ou négatifs, les taux d'intérêt ont une incidence forte sur le système. Les taux d'intérêt négatifs conduisent à l'érosion des rendements des institutions de prévoyance et des assurances sociales. Les banques sont dans l'incapacité de verser des intérêts, et peuvent même appliquer à leur tour des taux négatifs. L'objectif est toujours le même: relancer les investissements et la consommation. Cette politique de taux négatifs a notamment pour effet de créer des conditions avantageuses d'accès à l'hypothèque et au crédit. Cela étant, elle n'est pas sans risques pour l'économie: pour compenser l'érosion des taux, les institutions de prévoyance se tournent vers des stratégies de placement plus risquées, assorties de rendements plus élevés. L'octroi d'hypothèques à taux préférentiels fait courir un risque de surchauffe au secteur immobilier. Les entreprises qui contractent des crédits à la légère peuvent tomber dans le piège du surendettement.

La Banque nationale vise toujours à garantir la stabilité des prix en tenant compte des évolutions conjoncturelles. La croissance de l'économie compense les effets néfastes des taux d'intérêt négatifs. Conjuguée à l'abandon du cours plancher de l'euro, la politique des taux négatifs de la BNS rend d'autant moins attractifs les placements en francs suisses et affaiblit de facto la pression à l'appréciation. Un franc trop fort nuirait à la conjoncture économique, menaçant les emplois, affectant notre économie exportatrice et influant sur le renchérissement. Compte tenu de la conjoncture internationale, marquée par des taux d'intérêt durablement bas, une hausse des taux en Suisse serait un contrepied susceptible d'induire un renchérissement du franc.

Dans ce contexte, la Suisse a clairement besoin d'un programme de relance de la crois-

sance. D'un programme de réformes digne de ce nom. Nous devons nous atteler à stimuler la performance économique et à accroître la création de valeur ajoutée. Et pourtant, de nombreux appels vont, hélas, dans la mauvaise direction: élargir le régime dérogatoire pour les assurances sociales, par exemple, exempterait les grandes fortunes des taux d'intérêt négatifs et diminuerait ainsi leur effet. L'affectation des fonds de la BNS (bénéfices ou fonds propres) à l'AVS éveillerait des convoitises dans tous les domaines politiques, ce qui rendrait difficile la mise en place de réformes structurelles.

La BNS est indépendante sur le plan politique. Elle a pour mandat de façonner la politique monétaire de la Suisse en s'appuyant sur son expertise. Dès lors, ses activités ne doivent en aucun cas être influencées par la politique. La Banque dispose d'autres moyens d'atténuer les répercussions de la politique des taux d'intérêt.

Nous avons besoin d'une stratégie économique tournée vers l'avenir, qui permette à nos entreprises d'être plus efficaces et plus innovantes malgré les pressions. Nous avons besoin de réformes et d'une volonté de croissance. C'est le seul moyen de créer des emplois en Suisse, de baisser les prix et de rendre attractif l'investissement par rapport à l'épargne. C'est le seul moyen de compenser les répercussions négatives de la politique d'intérêt sans déstabiliser la monnaie. Compte tenu des temps difficiles que traverse la conjoncture mondiale, nous ne pouvons pas nous permettre d'introduire des taxes inhabituelles au niveau international (comme le droit de timbre), des frais administratifs exorbitants (comme la TVA) ou des projets de réglementation outranciers. Nous devons au contraire créer les meilleures conditions possibles, de sorte que la Suisse puisse saisir la chance de la digitalisation et dispose d'excellentes opportunités de vente à l'étranger. Car ce sont bien là les facteurs qui permettent de développer l'entrepreneuriat et de soutenir l'innovation. Nous devons dans le même temps ériger les barrières propres à contenir la dette.

Des fichiers plutôt que des documents papiers ?

La digitalisation influe de plus en plus sur notre quotidien et sur notre vie professionnelle. L'administration fédérale n'est pas épargnée. Et pourtant, bien souvent, les documents et processus existants sont simplement transposés du papier à l'ordinateur. Une approche qui est loin d'être suffisante. Une occasion ratée ?

Jörg Mäder. La digitalisation est une chance énorme qui est loin de se limiter au remplacement de feuilles A4 par des PDF. Prenons par exemple Google Maps. Bien plus qu'un plan sur un écran, la carte est connectée à d'autres services: localisation, recherche d'hôtel, itinéraire et bulletin météo, pour n'en citer que quelques-uns.

Pourtant, dans l'administration surtout, la digitalisation est perçue comme le remplacement pur et simple de feuilles A4 rangées dans les classeurs fédéraux par des fichiers PDF dans des dossiers informatiques. Les PDF (et les fichiers Word) ne sont pas les outils appropriés. Ils sont conçus pour donner une représentation du texte et des images en vue de leur impression, alors que la digitalisation doit justement nous permettre de faire une croix sur le papier! Prenons comme pendant l'Internet. Liés les uns aux autres, les contenus y sont optimisés pour les écrans. C'est précisément ce à quoi doit servir un bon logiciel de gestion. Toute somme d'argent devrait être accompagnée d'un lien renvoyant vers son mode de calcul et sa justification. En présence d'un nom, il devrait être possible, directement à partir de celui-ci, d'ouvrir l'ensemble des courriels concernant la personne ou de vérifier dans quelle commune elle est inscrite. Un tel système permettrait de gagner du temps et de limiter les sources d'erreurs.

Allons un peu plus loin et faisons le lien entre les jeux sur ordinateur et les demandes de per-

«L'État n'a pas la bonne approche des projets informatiques. Il cherche le coup de maître plutôt que l'évolution dynamique des technologies.»

Jörg Mäder,
Conseil national



mis de construire. Pour être complètes, celles-ci requièrent un grand nombre de plans et de fiches techniques. Plusieurs cantons envisagent de mettre en place un processus électronique de dépôt des demandes... en PDF! Et pourtant, n'importe quel smartphone est doté de jeux 3D qui permettent de parcourir des villes entières. Pourquoi n'utilisons-nous pas cette technologie? Les riverains pourraient s'en saisir pour observer le nouveau bâtiment du quartier sous tous les angles et l'autorité de construction, pour calculer en un clic le ratio surface du vitrage/superficie des pièces et le comparer avec les prescriptions légales.

Se pose maintenant la question de savoir pourquoi l'État va d'échec en échec avec la digitalisation. En vérité, son approche n'est pas la bonne. Il a pris l'habitude de ficeler ses idées dans un grand projet et de chercher un prestataire au moyen d'un appel d'offres. Cette manière de faire fonctionne très bien dans le bâtiment, mais pas avec les projets informatiques. Le développement d'un logiciel est un processus dynamique. Les données en constituent le

point de départ, ou leur format, qui définit précisément ce qui va être enregistré, et comment. L'étape suivante porte sur la définition des droits d'accès, des interfaces entrées/sorties et des procédés de calcul. Tous ces éléments peuvent être définis de façon échelonnée dans le temps et être confiés à plusieurs prestataires. Ainsi, les risques et les dépendances sont réduits au maximum, au profit des possibilités de perfectionnement.

En définitive, toute véritable opportunité, digitalisation incluse, a sa part de risques. Si les entreprises peuvent à la limite se permettre de faire des erreurs (les clients pouvant se tourner vers la concurrence), l'État doit, lui, se conformer à des directives strictes. L'accès aux données nous concernant ne doit pas être ouvert à tout le personnel de l'administration. Dans l'idéal, le citoyen doit même avoir la possibilité de savoir qui a visionné, créé, voire modifié ses données, et lesquelles. Car s'il incombe un devoir de transparence à l'État, nous avons droit au respect de notre vie privée. C'est l'État qui doit être de verre, pas nous.

40 000

D'ici à 2026, les secteurs des technologies de l'information et de la communication vont manquer de près de 40 000 spécialistes. La demande émanera principalement de l'administration et du processus de digitalisation qui s'y déroulera.

COMPARIPEDIA smartrail 4.0

Le programme smartrail 4.0 entend transformer en profondeur le trafic ferroviaire suisse. Il a pour vocation d'encourager l'innovation et de faire bénéficier ce trafic de la digitalisation. Le dépannage automatique, la planification automatisée de l'horaire, la réduction des intervalles entre les trains, l'introduction de systèmes d'assistance aux postes de conduite ou encore l'envoi automatique d'avertissements en cas de travaux sont concernés. Ce programme doit progressivement renforcer la capacité du trafic ferroviaire, sa sécurité et l'efficacité dans l'utilisation des infrastructures. Pour les voyageurs, cela signifie un cadencement resserré, moins de perturbations et une meilleure circulation de l'information en cas d'incident. Les nouvelles technologies seront testées courant 2020. Leur déploiement est prévu à partir de 2027.

IMPRESSUM

Éditeur: comparis.ch,
Birmensdorferstrasse 108, 8003 Zurich
Conception: comparis.ch
Traduction: comparis.ch
Impression: Linkgroup AG, Zurich
Réaction: media@comparis.ch
www.comparis.ch