

LA VOIX DES CONSOMMATEURS

Chiffres, analyses et décryptages

Éditorial

Bitcoin & Cie.



Felix Schneuwly, Head of Public Affairs

C'est au cours de ma formation postgrade en gestion que j'ai réalisé à quel point l'économie touchait à la psychologie. En effet, le lien qui les rapproche est bien plus étroit que ne laisse supposer le comportement souvent irrationnel des bourses. Prof. Dr. Andreas Dietrich présente, en page 1, le dernier exemple de psychologie spéculative en date: les cryptomonnaies et leurs risques.

En page 2, Philippe Nantermod aborde les dangers auxquels nous nous exposons si, à l'ère numérique, nous entravons la mobilité du futur par une réglementation malencontreuse. Il dénonce la façon dont la Berne fédérale peine à libéraliser le marché et à abolir les monopoles, alors que le rapprochement du transport public et privé appelle à agir de manière urgente.

Par ailleurs, la loi sur la circulation routière veille à ce que l'assurance du détenteur du véhicule réponde du dommage causé à la partie lésée lors d'un accident, nous explique Tanja Wilke en page 3. Plus les dommages proviendront de défauts matériels ou logiciels, plus les fabricants devront répondre de leur responsabilité. En revanche, Tanja Wilke ne mentionne pas que d'ici quelques années la conduite de l'ordinateur sera plus sûre que la conduite humaine. L'ordinateur au volant fera donc rapidement baisser les risques d'accident et les primes d'assurance.

Enfin, en page 4, j'expose que la Suisse compte plus de fumeurs que ne veulent bien reconnaître les spécialistes en prévention du public et du privé. Il faut toutefois savoir distinguer plus clairement entre plaisir et addiction pour le tabac, car tout «fumeur» n'est pas forcément dépendant. Bonne lecture!

Monnaie ou catégorie d'actifs ?

Avec les performances spectaculaires enregistrées par le bitcoin et par d'autres monnaies numériques à partir de 2017, les «cryptomonnaies» se sont retrouvées sous les feux des projecteurs médiatiques. Les cryptomonnaies à la lumière de différents éléments et d'évolutions qui pourraient être intéressants.

Prof. Dr. Andreas Dietrich. L'argent est toujours un support reflétant aussi les évolutions et les technologies d'une époque donnée. Il est donc peu surprenant que des monnaies entièrement numériques existant uniquement sur Internet se soient développées au cours des dernières années. L'une des monnaies virtuelles les plus connues est le fameux bitcoin. Depuis son lancement en 2009, cette nouvelle monnaie n'a pas seulement suscité l'intérêt des adeptes du numérique, elle est aussi devenue la préoccupation des banques centrales et des détracteurs du système monétaire en place. Les banques centrales ne peuvent pas augmenter à volonté la quantité d'argent des cryptomonnaies comme avec les monnaies conventionnelles. Les cryptomonnaies reposent sur une base de données décentralisée administrée par l'ensemble des participants (blockchain) et dans laquelle figurent toutes les transactions. Contrairement aux virements dans le système bancaire traditionnel, les opérations sont très largement anonymes puisqu'émetteurs et bénéficiaires sont chiffrés par une clé cryptographique.

Avec l'envolée spectaculaire du bitcoin des derniers mois et sa forte couverture médiatique, cette monnaie gagne, elle aussi, toujours plus de terrain au sein de la population helvétique. Une enquête Comparis révèle que 11% des Suisses souhaitent investir dans le bitcoin ou dans d'autres cybermonnaies en 2018.

Le taux de conversion du bitcoin vers une autre devise reflète le jeu de l'offre et de la demande. Comparé au marché des changes, son cours est soumis à des fluctuations importantes et depuis juillet 2015, sa valeur a été multipliée

par 30 (au 09.02.2018). Toutefois, celle-ci est en nette régression par rapport au pic historique de fin 2017 avoisinant les 20 000 USD. Son prix actuel se situe autour de 8 500 USD.

Mais le bitcoin n'est que la plus connue des cryptomonnaies. Selon *coinmarketcap*, il existe plus de 1 400 monnaies virtuelles totalisant une capitalisation de 409 milliards USD. Actuellement, les cinq cryptomonnaies principales dominent le marché: bitcoin, ethereum, ripple, bitcoin cash et cardano représentent 70% de la capitalisation totale. Avec une part de marché de 34%, le bitcoin reste la cryptomonnaie prédominante.

La progression de valeur enregistrée jusqu'à présent par le bitcoin ou par d'autres cryptomonnaies ne présente que peu de similitudes avec l'évolution d'une monnaie dite classique. Au vu de l'évolution des cryptomonnaies, différentes études ne les considèrent donc pas comme une véritable «monnaie» mais y voient plutôt les éléments d'une catégorie d'actifs distincte.

Étant donné qu'elles sont extrêmement volatiles et assez coûteuses, les cryptomonnaies ne servent que rarement de moyen de paiement. La forte progression des cours des derniers mois s'explique largement par des mouvements spéculatifs.

Si, en dépit des risques élevés, investir dans les cryptomonnaies constitue une option, mieux vaut, compte-tenu de leur extrême volatilité, savoir faire preuve d'un certain sang-froid. Et être conscient que les cours peuvent dégringoler à tout moment.

«Aujourd'hui, les cryptomonnaies ne servent que rarement de moyen de paiement.»

Andreas Dietrich,
Professeur HSLU



Libéralisation du système de transport

Tandis que de nombreuses villes font la guerre à Uber et à ses clients, le Conseil des États refuse de libéraliser le transport par autocar en Suisse. Pourtant, le marché du transport est en pleine mutation: les planifications publiques sont remplacées par un marché libre, rendu possible par les technologies modernes. Et personne, ou presque, ne semble admettre que les temps changent...



Philippe Nantermod,
Conseiller national PLR

«Les monopoles historiques n'en finissent pas, ou très lentement. L'exemple du transport de voyageurs est le plus parlant.»

Philippe Nantermod. La Suisse, ses chocolats, ses banques, ses montagnes et ses fromages. Mais aussi ses monopoles publics indéboulonnables. Notre pays se targue d'être fréquemment cité parmi les États les plus libéraux du monde mais force est de constater que les monopoles «historiques» n'en finissent pas, ou très lentement.

L'exemple du transport de voyageurs est peut-être le plus parlant. Alors que les ventes de véhicules individuels restent élevées, les collectivités persistent à croire qu'il ne peut exister de transport public sans un contrôle étatique intrusif consternant.

Le cas le plus récent est certainement celui des autocars à longue distance. Depuis quelques décennies, les caristes d'Europe occidentale sont autorisés à mettre sur pied une offre privée de transport de voyageurs. Avec des succès entrepreneuriaux indéniables et parfois des échecs (ce qui arrive aussi, dans une économie libre). La population d'Europe continentale a découvert qu'il existait une troisième voie entre le tout-à-la-voiture et le transport géré et financé par l'État.

En effet selon plusieurs études, le transport en autocar représente une alternative économique tant aux véhicules individuels qu'aux trains et aux avions. Cette offre attire une nouvelle clientèle qui privilégie le prix par rapport au chemin le plus rapide.

Mais ce n'est pas tout. Les avantages de ce mode de transport sont multiples: les cars sont relativement peu polluants en comparaison avec leurs concurrents (avion, voiture et même certains trains), ils épargnent aux collectivités des dépenses importantes et permettent, par ailleurs, de réduire le trafic, vu qu'une part non

négligeable des voyageurs a troqué sa voiture contre une place en autocar.

La formule connaît un tel succès que la Suisse est aujourd'hui entourée d'États où ce moyen de transport est autorisé et que même nos villes sont desservies par les FlixBus et autres Ouibus. Cependant, la Confédération maintient l'interdiction de relier librement les villes suisses entre elles. En d'autres termes, il est strictement illégal pour un autocar d'amener un passager de Genève à Zurich, alors qu'il peut sans problème le déposer à Constance. Et attention: l'Office fédéral des transports (OFT), généralement bienveillant à l'égard du consommateur, envisage d'introduire des sanctions contre le passager qui descendrait du car avant le terminus. On marche sur la tête.

On justifie cette situation absurde par des arguments dépassés au sujet d'une prétendue concurrence déloyale entre les autocars et le transport ferroviaire. Étant donné que plus de la moitié du billet du train est subventionnée, on peut se demander qui pratique une concurrence déloyale: le transporteur qui prend un risque entrepreneurial avec ses propres moyens ou les sociétés publiques dont les pertes sont systématiquement épongées par nos impôts? D'autant plus que les pays dans lesquels cette ouverture a déjà eu lieu ont pu constater que les autocars ne concurrençaient pas outre mesure l'offre existante. En Suisse, on fait semblant de ne pas le voir.

On observe un phénomène similaire sur le marché du taxi. Alors que les clients s'avèrent de plus en plus friands des services à la mode Uber, les collectivités font tout pour empêcher le développement de ces applications, sous des prétextes plus risibles les uns que les autres.

Plutôt que de soutenir un transport public qui offre une possibilité de revenu aux personnes qui en ont besoin, bon nombre d'élus communaux sont prêts à faire arrêter manu militari ces «criminels» qui ont l'audace de transporter des voyageurs contre rémunération. Que le passager voyage en toute connaissance de cause dans un véhicule sans la bombonne jaune, que le client soit convaincu des atouts des applications avec GPS, paiement par carte de crédit et autres fonctionnalités fort utiles, ... ces collectivités n'en ont cure. Tout ce qui les intéresse, c'est de maintenir en place un système issu d'une époque où tout le monde se satisfaisait d'un État-providence, qui décide de qui a le droit de travailler ou non.

Le refus de libéraliser tient clairement à la raison suivante: la volonté de l'État d'avoir le contrôle à tout prix. Alors que même les élus de gauche se vantent de défendre un marché (plus ou moins) libre, les collectivités ne peuvent simplement pas imaginer que le transport de personnes pourrait être tout aussi efficace sans la surveillance, la gestion et la vision des offices fédéraux et cantonaux. Alors que les Suisses restent des conducteurs malgré les milliards de francs de subventions dépensés chaque année dans l'entretien d'un réseau de transport public, personne ne réfléchit vraiment à l'opportunité de sortir de l'excès de régulation.

Autocar et Uber, deux exemples d'une offre de prestations qui évolue avec son temps et que les pouvoirs publics voient donc d'un mauvais œil. Derrière des prétextes fragiles, l'État craint en réalité qu'un pan de l'économie ne se développe sans lui. Et pourtant, il a toujours échoué là où il était question de se rapprocher, sur le plan organisationnel, d'un marché libre.

Ordinateur au volant: qui est responsable ?

La voiture du futur roule toute seule. Il n'y a plus de conducteur, il n'y a plus que des «passagers». Au regard des évolutions technologiques, la voiture pilotée par ordinateur sera bientôt une réalité. Ce qui pose de nouvelles questions sur le plan juridique et sur celui des assurances. Par exemple: qui est responsable quand ce n'est pas l'humain mais le véhicule qui cause un dommage ?

«L'élément déterminant en matière de responsabilité n'est pas tant qui se trouve au volant mais plutôt le danger, de manière générale, que présente l'utilisation d'un véhicule.»



Tanja Wilke, ASA,
Dept. ass. dommages

Tanja Wilke. Omniprésent dans la presse, le terme «conduite autonome» gagne de plus en plus en importance. Mais que signifie-t-il pour le secteur des assurances ? Et qui est responsable quand l'ordinateur est au volant ?

Assurer le principe de protection des victimes de la circulation

L'association suisse d'assurance ASA a une position très claire sur le sujet: les véhicules, même autonomes, ne changent pas fondamentalement la perception de la société face aux voitures: utiles, mais potentiellement dangereuses. Les nouvelles technologies n'imposent donc pas de redéfinir à qui incombe la responsabilité. En revanche, il est essentiel d'assurer l'indemnisation des victimes, indépendamment de la responsabilité (principe de protection des victimes de la circulation). Il y aura toujours des accidents. D'autant plus qu'il y aura un temps une «circulation mixte», mêlant véhicules contrôlés par l'humain et véhicules autonomes.

La protection des victimes de la circulation est ancrée dans la loi sur la circulation routière.

Selon ce principe, le détenteur est civilement responsable «si, par suite de l'emploi d'un véhicule automobile, une personne est tuée ou blessée ou qu'un dommage matériel est causé» (art. 58, al. 1, LCR). En d'autres termes, la loi sur la circulation routière veille à ce que l'assurance du détenteur du véhicule réponde du dommage causé à la partie lésée lors de l'accident. C'est donc le danger que présente, en général, l'utilisation d'un véhicule qui est déterminant en matière de responsabilité.

Maintenir le concept de responsabilité

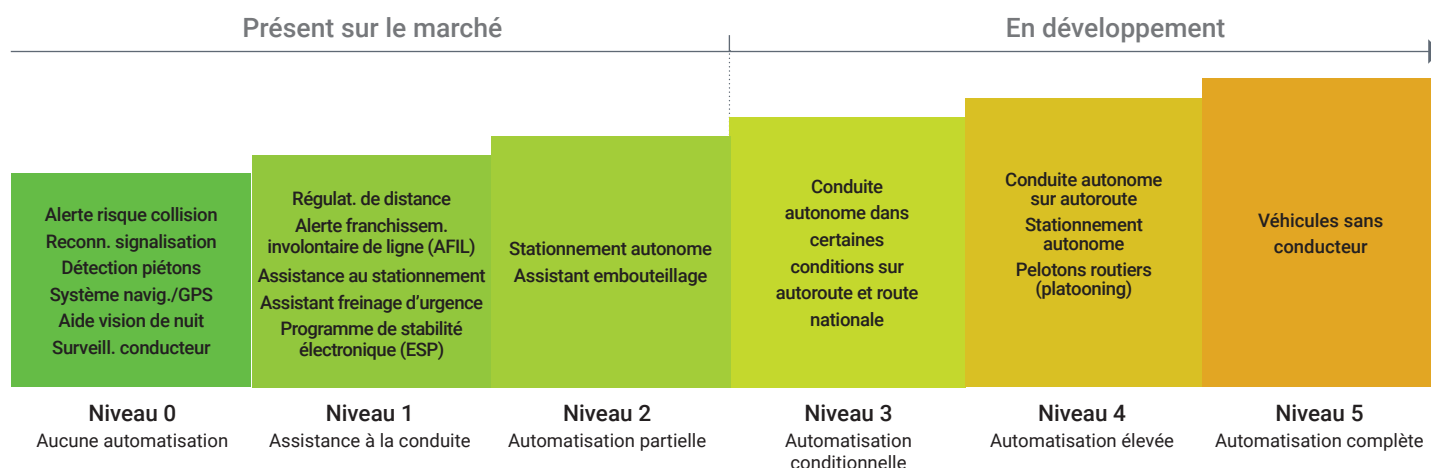
Le secteur des assurances ne voit aucune raison – même pour les véhicules semi- ou entièrement autonomes – de se détacher du concept actuel de responsabilité en cas d'atteinte à la sécurité routière. Car la cause du dommage est liée à l'utilisation, que le véhicule soit autonome ou non. La faute de la personne – ou ici, la faute du passager – n'est pas la question, ni aujourd'hui ni demain. Raison pour laquelle une assurance obligatoire pour les véhicules à moteur est et restera nécessaire. Sur ce point, les assureurs se

conçoivent comme un partenaire du consommateur jouissant d'une certaine expertise. En effet, ils gèrent des sinistres depuis plus de 150 ans.

Recours contre les fabricants ?

Enfin, un dernier point: le principe selon lequel la responsabilité incombe systématiquement au détenteur du véhicule est à conserver. Mais on peut se poser une question à juste titre: celle de la responsabilité du fabricant. En effet, quand l'automatisation fait qu'aucune faute n'est imputable au détenteur lors d'un accident, la cause reposant à 100 % sur un défaut technique du véhicule, la responsabilité du fabricant du véhicule ou du produit prend une dimension plus importante. Il serait donc approprié d'engager également la responsabilité des fabricants de véhicules et de produits. Ces derniers seraient alors contraints de rembourser à l'assurance les dommages en cas d'accident (recours). C'est de cette façon seulement que les fabricants appliqueront la précaution qui s'impose lors du développement des produits. C'est un point sur lequel le législateur doit se pencher.

Niveaux d'automatisation des véhicules



Source : sur la base du Rapport du Conseil fédéral en réponse au postulat Leutenegger Oberholzer 14.4169 «Automobilité»

Combien y a-t-il de fumeurs en Suisse ?

Selon une enquête représentative de Comparis, près de la moitié de la population suisse fume régulièrement ou occasionnellement. Mais selon les chiffres de l'Office fédéral de la santé publique, la Suisse ne compte que quelque 25 % de fumeurs. Qu'en est-il alors ? Et comment donc s'entendre sur les mesures de prévention du tabagisme, si l'on ne s'accorde pas sur le nombre de fumeurs en Suisse ?

Felix Schnewly. Selon un sondage en ligne représentatif, mené en octobre 2017 par l'institut de sondage et d'études de marché Innofact pour le compte de Comparis auprès de 1030 personnes, 47 % des personnes interrogées fument régulièrement ou seulement de temps à autre. Mais selon les chiffres de l'Office fédéral de la santé publique (OFSP), la Suisse ne compte que quelque 25 % de fumeurs. Pourtant, de nombreux éléments portent à croire que la proportion des près de 50 % de fumeurs selon la publication de Comparis est plus proche de la réalité que les 25 % avancés par l'OFSP.

La réaction de spécialistes des addictions et de journalistes est pour le moins intéressante. Pour certains, il est clair que les chiffres Comparis ne peuvent être corrects. Le 1^{er} décembre 2017, *24 heures* titre dans un style trumpesque «La «fake news» de comparis.ch», citant Dr. Jean-Paul Humair, qui s'appuie sur les chiffres de l'OFSP et pointe du doigt l'industrie du tabac suisse, jouissant d'un trop grand pouvoir.

Le *Beobachter* du 08/12/2017 compare l'échantillon Innofact/Comparis (1030 personnes) à celui de la fondation Addiction Suisse (11 000 personnes), qui effectue son «monitorage des addictions» pour le compte de l'Office fédéral de la santé publique. Addiction Suisse interroge les personnes âgées de 16 ans et plus ; Innofact des

participants entre 18 et 74 ans. Comme le nombre de fumeurs est plus faible en dessous de 18 ans et au-delà de 74 ans, la part des fumeurs est plus élevée selon les calculs d'Innofact que selon les chiffres d'Addiction Suisse. Seconde différence,

«Les personnes fumant de temps en temps une cigarette, un cigare voire un joint à une fête ne sont pas forcément dépendants. Mais ce n'est pas une raison pour minimiser la dangerosité des substances addictives.»

selon le *Beobachter* : la méthode de sondage. En effet, la part de réponses socialement souhaitables pourrait être plus élevée via le sondage téléphonique d'Addiction Suisse que via le questionnaire en ligne d'Innofact/Comparis. Des chercheurs de l'Université de Neuchâtel ont comparé les données d'Addiction Suisse/OFSP aux statistiques douanières. Selon Addiction Suisse/OFSP, les fumeurs grillent en moyenne 10,4 cigarettes par jour. Mais selon les statistiques douanières, ce chiffre devrait être d'environ 18 cigarettes, pour le nombre de fumeurs estimé par

Addiction Suisse/OFSP. Avec 10 cigarettes par jour, le taux de fumeurs s'élèverait à quelques 40 % et non à 25,3 % – un résultat bien plus proche des 50 % environ d'Innofact/Comparis.

Comme le *Beobachter*, la *Weltwoche* du 07/12/2017 souligne les différences dans les pointages et émet la supposition que les spécialistes des addictions indiquent un taux de fumeurs plus bas pour enjoliver la réussite de la campagne de prévention du tabagisme qui a coûté 150 millions de francs depuis 2004. Par ailleurs, la *Weltwoche* souligne qu'on vend certes moins de cigarettes (12 milliards en 2010 contre 9,5 milliards en 2016), mais que la vente de tabac en vrac a augmenté d'un tiers rien que sur la période de 2011 à 2014. En outre, KPMG avance que davantage de cigarettes ont été importées de l'étranger par des touristes d'achat après le choc du franc.

Comme pour tout produit d'agrément, il faut savoir distinguer plaisir et addiction pour le tabac, tout amateur n'étant pas forcément dépendant. Les personnes fumant de temps en temps une cigarette, un cigare ou un joint à une fête ne se considèrent pas comme des fumeurs. De même que les personnes buvant de temps à autre une bière ou un verre de vin ne sont pas systématiquement alcooliques. Ce qui compte pour la prévention n'est donc pas le nombre de fumeurs occasionnels mais le nombre de dépendants à la nicotine.

~ 2 800 000

Selon l'Office fédéral de la statistique, 2,8 millions de personnes actives en Suisse travaillaient en dehors de leur commune de résidence en 2016. En 1990, on ne comptait que 1,7 millions de «pendulaires intercommunaux» se rendant au travail.

COMPARIPEDIA

Cabotage

Le terme de *cabotage* désigne le transport effectué à l'intérieur d'un même pays par une entreprise étrangère. En Suisse, la prestation de ce service par des transporteurs internationaux est interdite. Cette *interdiction de cabotage* est inscrite dans l'Accord sur les transports terrestres – l'un des sept «accords bilatéraux I» conclus avec l'Union européenne. Elle s'applique de manière réciproque, c'est-à-dire que les transporteurs suisses ne sont pas non plus autorisés à effectuer des acheminements au sein d'un même État de l'UE. En revanche, le transit transfrontalier est autorisé : un transporteur suisse peut, par exemple, véhiculer des marchandises et des passagers de l'Allemagne vers la France, mais pas de bout en bout en Allemagne. L'interdiction de cabotage est revenue au cœur du débat politique lors de l'entrée sur le marché de nouveaux fournisseurs de mobilité tels que Uber et FlixBus.

IMPRESSUM

Éditeur : comparis.ch,
Birmensdorferstrasse 108,
8003 Zürich

Conception : comparis.ch

Impression : Linkgroup AG, Zürich

Réactions : media@comparis.ch

www.comparis.ch