

Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Band: 45 (2018)
Heft: 4

Artikel: Des rayures sur la peinture jaune
Autor: Debrunner, Yvonne
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-911666>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Des rayures sur la peinture jaune

CarPostal Suisse SA était une entreprise modèle avant le scandale des subventions. Et l'affaire n'est pas terminée. Comment en est-on arrivé là?

YVONNE DEBRUNNER

Le car postal passe des cols, se rend dans les vallées et les villages les plus reculés. Il va là où boulangers, boulangers, commerces de proximité et même La Poste ne sont plus présents. Même lorsqu'ils circulent rarement, les bus font partie du service de base en Suisse. Le car jaune est le symbole du service public. Il fait la liaison entre villes et villages et garantit en quelque sorte la cohésion nationale.

Mais des rayures sont venues ternir la peinture jaune. Les chauffeurs ne doivent plus seulement expliquer aux passagers où monter et descendre, mais pourquoi durant des années, leur employeur a illégalement obtenu des subventions. Au moyen d'astuces comptables, CarPostal SA a systématiquement différé des fonds, si bien que les lignes de bus subventionnées sont apparues moins rentables que ce qu'elles n'étaient en réalité.

Résultat: Confédération et cantons ont payé durant presque dix ans, de 2007 à 2015, des subventions trop élevées. 92 millions de francs en trop ont été versés d'après les calculs de l'Office fédéral des transports. L'Office fédéral a déjà exigé le remboursement d'une partie de cette somme, à savoir 13,7 millions, à l'occasion d'une correction antérieure. CarPostal souhaite également rembourser la somme restante.

Mais le montant pourrait augmenter. Selon l'Office fédéral des transports, CarPostal aurait également perçu des subventions trop élevées après 2015, et jusqu'à aujourd'hui.

Seule la manière de procéder a changé. En 2016, La Poste est devenue une structure de holding dont les unités auraient facturé mutuellement des prestations à des prix excessifs, cri-



Le scandale a créé une brèche dans la brillante histoire de CarPostal. La directrice générale de CarPostal Susanne Ruoff en a tiré les conséquences et a démissionné en juin. Photos Keystone



tique l'Office fédéral. S'agissait-il uniquement d'obtenir des subventions au moyen d'une feinte?

C'est ce que doivent démontrer les examens en cours. Une phrase que La Poste répète actuellement en boucle. Les examens en cours doivent démontrer si la directrice générale de La Poste Susanne Ruoff qui a démissionné en juin, et ses prédécesseurs, savaient ce qu'il se passait mais ont laissé faire, tandis que des subventions à hauteur de millions étaient perçues illégalement. Si le directeur de CarPostal licencié a servi de bouc émissaire. Et finalement, pourquoi tout cela est arrivé. Car le motif est un mystère.

En fin de compte, CarPostal a trompé son propre propriétaire. Les fonds perçus illicitement sont restés dans l'entreprise. Alors pourquoi? On peut imaginer que les meilleurs résultats ont servi à verser des primes légèrement plus élevées à quelques cadres.

Toutefois, la double fonction de l'entreprise pourrait constituer la véritable raison. CarPostal circule de village en village et à ce titre, reçoit des subventions. Mais CarPostal emmène

aussi des groupes de touristes en Bourgogne ou dans le Piémont, gère des réseaux de bus en France et investit dans PubliBike, la location de vélos. Et pour cela, l'entreprise ne reçoit aucune subvention. Ici, l'objectif n'est pas de desservir des villages mais de faire du profit.

Le directeur de CarPostal a en effet parlé de «conflits d'objectifs». Faut-il que la desserte d'un village à l'autre soit la plus économique possible pour ne pas se servir inutilement dans la poche des contribuables? Ou faut-il se servir dans les fonds publics, là où cela ne fait pas vraiment mal, pour pouvoir se développer et investir afin d'atteindre les objectifs de bénéfices fixés en interne? La réponse est claire. Pour maximiser les bénéfices, il faut minimiser les subventions. Or l'existence entre mandat de prestations étatique et orientation du marché, à savoir la proximité organisationnelle de ces parties complètement opposées, aurait toutes les raisons de laisser perplexes.

YVONNE DEBRUNNER EST RÉDACTRICE ÉCONOMIQUE CHEZ TAMEDIA