



14.3447

**Motion Barazzone Guillaume.
Aktivitäten der Schweizerischen Post
im Ausland. Für die Einhaltung
der vom Bundesrat festgelegten
Grundsätze sorgen**

**Motion Barazzone Guillaume.
Activités de la Poste suisse
à l'étranger.
Faire respecter les conditions
fixées par le Conseil fédéral**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 15.06.16

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.12.16

Präsident (Bischofberger Ivo, Präsident): Es liegt ein schriftlicher Bericht der Kommission vor. Die Kommission beantragt einstimmig, die Motion abzulehnen. Der Bundesrat beantragt ebenfalls die Ablehnung der Motion.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Par cette motion, le conseiller national Barazzone charge le Conseil fédéral de prendre toutes les mesures utiles pour faire cesser toutes les opérations de Car postal France ne respectant pas strictement les objectifs stratégiques 2013–2016 assignés à la Poste suisse SA par le Conseil fédéral, en particulier l'obligation de générer une "croissance rentable", l'obligation de poursuivre ses activités à l'étranger dans le secteur du transport public "à condition que les risques restent supportables et qu'une rentabilité durable soit garantie"; à cela s'ajoute l'obligation de renforcer l'activité principale en Suisse et de garantir ou d'augmenter de manière durable la valeur de l'entreprise.

Lors de notre séance d'octobre 2016, nous avons entendu des représentants de Car postal et de l'administration. Il a été précisé que, conformément aux objectifs du Conseil fédéral, la Poste suisse doit maintenir, renforcer et développer sa position sur le marché en Suisse. Aujourd'hui, Car postal est confronté à plusieurs défis car, d'une part, la demande en matière de mobilité augmente, alors que l'offre est en croissance et que, d'autre part, les fonds publics pour le financement de cette offre sont limités.

Aussi, les entreprises de transport doivent devenir plus productives et contribuer à réduire leurs coûts. La mobilité évolue, et de nouvelles solutions de mobilité se développent, comme le covoiturage, l'autopartage, le partage de vélos, etc., et celles-ci sont complémentaires aux transports publics.

En France, par l'ouverture des marchés, il y a un potentiel de croissance qui est plus important que sur le marché suisse, et l'objectif de Car postal est de construire une nouvelle activité en France et de générer de nouveaux revenus. Au début de l'entrée sur le marché français, Car postal a dû investir et n'a pas généré de bénéfices. Car Postal, et la Poste en particulier, a pris en compte ce risque financier. Celui-ci est relativement faible, car la Poste a un principe de capitaliser très faiblement ses filiales: 200 000 euros dans le cas présent. Elle a adopté une politique d'amortissement identique, par exemple, à son concurrent: la SNCF, l'équivalent des CFF.

Les objectifs stratégiques de planification financière de Car postal ont été atteints et, aujourd'hui, ce sont plus de 1000 personnes qui sont employées en France pour un chiffre d'affaires de l'ordre de 100 millions de francs en 2016. Il est prévu une croissance d'environ 15 pour cent et plus de 50 millions de francs de profit d'ici 2024, pour un chiffre d'affaires de l'ordre de 100 millions de francs en France et 900 millions de francs en Suisse. Cette activité représente donc 9 à 10 pour cent du total des activités de Car postal.

Lors de la discussion en commission, il nous a été précisé que Car postal était présente au Liechtenstein, dans le cadre du trafic transfrontalier, comme à Chiavenna et Lugano. La concurrence étrangère en Suisse existe,





mais très marginalement, par exemple par la présence de la Régie autonome des transports parisiens, c'est-à-dire des transports publics de la région parisienne, qui viennent jusque chez nous pour quelques activités à Genève et à Fribourg, pour un succès économique difficile à apprécier.

Il a aussi été rappelé que les sociétés de transport en Suisse sont en mains publiques et qu'à l'exception des cantons de Berne et du Tessin on constate que les appels d'offres sont rares. Aussi il n'y a pour Car postal Suisse que peu de potentiel de croissance en Suisse, d'autant qu'il n'y a pas de volonté d'être présent, par Car postal, sur le nouveau marché qui se développe sur la grande distance. En effet, celui-ci est un marché à faible potentiel, et qui n'est pas complémentaire par rapport aux horaires du personnel et au matériel roulant de la société.

Actuellement, la France est le pays le plus enclin à favoriser les appels d'offres publics; on entrevoit quelques possibilités en Italie; quant au marché autrichien, voire allemand, il est trop proche du marché suisse pour entrevoir une possibilité de développement. Aujourd'hui, Car postal France est numéro quatre sur le marché français et la qualité de la prestation est reconnue hors de nos frontières, et parfois Car postal est directement consultée pour participer aux appels d'offres.

En 2015/16, les résultats financiers ont été supérieurs aux attentes de Car postal, mais en léger retrait par rapport aux objectifs du Conseil fédéral. Depuis 2012, Car postal est bénéficiaire et les projections jusqu'en 2024 calculées de façon conservatrice – je l'ai déjà dit – sont également positives et estimées entre 2 à 11 millions d'euros par année. Certes, la faiblesse de l'euro a bien sûr affecté le rendement de l'entreprise attendu en 2015. Chaque filiale a sa propre structure juridique, mais il ne peut y avoir de subventions croisées provenant des réserves en Suisse vers la France.

AB 2016 S 1237 / BO 2016 E 1237

En effet, les indemnités perçues par Car postal en Suisse ne peuvent être affectées à d'autres fins que celles prévues.

Dans ce marché concurrentiel, Car postal a fait l'objet de diverses contestations de la part de ses concurrents et, récemment, soit en date du 23 septembre 2016, le Tribunal de commerce de Lyon a donné raison à trois concurrents et ordonné un dédommagement conséquent à ces derniers. Lors de l'audition, nous avons été informés que la direction de la Poste avait contesté ce jugement et que Car postal avait déposé son recours auprès de la Cour d'appel de Paris contre la décision du Tribunal de commerce de Lyon. Les juristes de la société Car postal sont optimistes et estiment qu'il faudra compter une à deux années entre le dépôt du recours et le moment de la décision de la Cour d'appel de Paris. Il nous a été précisé qu'il ne s'agit pas d'une amende mais de la reconnaissance par le tribunal d'un préjudice envers trois concurrents. En effet, les sociétés Car postal France et Car postal interurbain ont été condamnées solidairement à payer 10,6 millions d'euros à titre de préjudice à ces trois sociétés. C'est donc un préjudice et non une amende, et c'est ce paiement à titre de préjudice qui est combattu.

En 2015, le chiffre d'affaires en France a été de 90 millions d'euros; on prévoit 100 millions d'euros pour cette année. A l'avenir, l'activité principale de Car postal restera en Suisse; l'activité en France est juste un contributeur de revenus, tel que nous l'avons compris. Cette année, l'entreprise Car postal a fait, avec l'ensemble de ses filiales, je le répète, 900 millions de francs de chiffre d'affaires.

En France, il y a une subvention des transports publics plus importante qu'en Suisse et le prix des billets est plutôt faible. En Suisse, nous avons un taux de couverture des coûts d'environ 45 à 50 pour cent en moyenne; mais, en fonction de la ligne, il y a bien sûr de grandes différences. En ville, le taux de couverture des coûts est plus élevé que sur les lignes de transport régional, en France et en Suisse aussi. Il varie entre 20 et 100 pour cent – cela vous montre ce différentiel conséquent, et il est difficile d'avoir une analyse sectorielle. La part du secteur public pour les coûts non couverts est donc élevée. Il y a environ 820 lignes avec de très grandes différences dans le degré de couverture des coûts. En Suisse, le degré de couverture va de 45 à 50 pour cent. Si je vous ai exposé tous ces éléments, c'est parce que, dans son analyse, la commission est allée assez loin dans la compréhension des processus afin de voir quelles sont les différences entre la France et la Suisse.

Selon l'interprétation de la commission, on pourrait penser que Monsieur Barazzone demande formellement l'abandon des activités de Car postal en France. La commission a pris acte du fait que les activités de Car postal France offrent à la Poste Suisse des possibilités de croissance en dehors de la Suisse. La commission relève que ces activités permettent de renforcer la compétitivité de Car postal également sur le marché suisse. En effet, ces activités tendent à mettre sur le marché français et à développer en France des produits déjà utilisés en Suisse. La commission considère que cela permet à la Poste d'une part d'amortir à plus court terme ses investissements, et d'autre part de renforcer son activité et la diversification de son activité en Suisse.

Par ailleurs, la commission relève que, selon les informations fournies par le Conseil fédéral, Car postal France



réalise des bénéfices depuis 2012 et qu'elle a réalisé en 2015 près de 88 millions de francs de chiffre d'affaires. La commission en déduit que cette activité est certes à risque mais aujourd'hui rentable et qu'elle respecte ainsi les objectifs assignés à la Poste suisse par le Conseil fédéral.

Eu égard à ce qui précède, la commission propose, à l'unanimité, de rejeter la motion. Pour information, le Conseil national a quant à lui adopté la motion, par 96 voix contre 83 et 5 abstentions, le 15 juin 2016.

Levrat Christian (S, FR): Je ne vais pas vous demander d'adopter la motion. J'ai entendu les explications du rapporteur et, sur une série de points, notamment sur la motion elle-même, il a probablement raison. Mais je souhaite dire ici que je partage le souci de l'auteur de la motion quant aux activités de Car postal en France, et je le partage depuis déjà un certain temps.

D'abord, je ne suis pas du tout certain que ces activités s'inscrivent dans le cadre des objectifs stratégiques du Conseil fédéral. Je pense, contrairement à la commission, que le rendement, qui est de l'ordre de 2 millions de francs, pour un chiffre d'affaires de 80 millions, ne justifie pas une prise de risque supplémentaire en France, et surtout que ce rendement est très inférieur au rendement usuel de la Poste suisse, qui se situe à environ 10 pour cent. On a ici un rendement qui est quatre fois inférieur au rendement usuel de la Poste suisse, qui, il est vrai, est assez remarquable en comparaison européenne. Mais on parle ici d'un rendement de 2,5 pour cent, donc on n'est pas dans un investissement financier qui s'impose pour une simple logique de rentabilité.

Ensuite, je suis moins convaincu de la question du transfert technologique. Je fais partie de ceux qui, à l'époque, avaient soutenu le rachat de Fastweb par Swisscom, parce qu'il y avait là un véritable intérêt technologique à importer en Suisse le savoir-faire de Fastweb en matière de fibre optique, et à bénéficier des connaissances de Fastweb. Ici, l'argumentation qui est exposée va précisément dans le sens inverse. Car postal Suisse SA a une certaine habitude de la gestion de réseaux de transports urbains ou interurbains et elle profite de son savoir-faire en Suisse pour acquérir des parts de marché à l'étranger. Cela ne me paraît pas correspondre à ce que nous avons défini à l'époque suite à la polémique Ercom comme cadre pour les investissements à l'étranger des anciennes régies fédérales.

Mais surtout, je pense qu'il y a des dangers importants. J'ai eu l'occasion de consulter la liste des appels d'offres auxquels Car postal a participé et a échoué. Je dois dire que j'ai été très heureux qu'elle ait échoué. Parce que je pense que Car postal n'a pas comme vocation de participer à des appels d'offres à Marseille, à Montpellier ou à Toulouse. Elle a aujourd'hui par exemple la gestion de la ville de Sète. Si elle obtenait la gestion d'un réseau urbain complexe, elle se mettrait dans des difficultés extrêmement importantes en France, avec des attentes politiques, avec des attentes de la population, avec des syndicats qui n'ont pas grand-chose à voir dans leur méthodes avec ceux de la Poste suisse.

J'ai le sentiment que cette évolution comporte des dangers et qu'on a une certaine chance que les grands appels d'offres auxquels la Poste a participé ne se soient pas conclus de manière positive pour elle. Lorsque la Poste nous dit, comme preuve de sa belle efficacité, qu'elle est numéro quatre sur le marché français, j'ai envie de dire que la mission prioritaire de Car postal, c'est de garantir un service de qualité en Suisse, et non pas forcément de s'assurer une position concurrentielle sur le marché français.

Madame la conseillère fédérale, j'aimerais simplement vous faire part de mon inquiétude face à cette évolution et vous inciter à la plus grande vigilance dans les contacts que vous pouvez avoir avec la Poste sur l'extension du mandat de Car postal. J'ai l'impression qu'on est, à tout le moins, en marge des objectifs stratégiques et que les dangers sont sous-estimés à ce stade.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Je vous rassure, Monsieur Levrat, vous êtes de langue française, donc vous avez peut-être senti le ton que j'ai utilisé sur certains points. Je rappelle aussi que j'ai bien précisé avoir donné beaucoup d'informations, puisque la question de la présence à l'étranger d'une entreprise en mains publiques a toujours retenu l'attention des parlementaires et de la Commission de gestion en particulier.

Vous avez ressenti, je pense, dans mon exposé, une certaine inquiétude. Nous constatons dans les faits que les rapports qui ont été transmis nous montrent une marge bénéficiaire. J'ai également clairement dit, dans mon intervention, que cette marge bénéficiaire était inférieure aux rendements suisses. J'ai aussi bien spécifié, à la fin de mes propos, que cette rentabilité certes était faible, mais qu'il s'agissait aussi de projets à risque qu'il convenait de suivre.

Votre inquiétude est partagée. Néanmoins, Car postal, aujourd'hui, de par sa holding et ses représentants bien

AB 2016 S 1238 / BO 2016 E 1238

spécifiques sur le marché français, est présente sur ce marché. Or cette motion, dans le contexte actuel, est



délicate puisqu'elle pourrait conduire à un retrait du marché français.

La commission partage donc cette inquiétude mais, à l'unanimité, demande de rejeter la motion, puisque nous n'avons pas de preuves fournies sur les allégations exprimées, parfois, dans les couloirs.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich denke, es ist sicher richtig, dass wir die Risikoelemente dieses Engagements weiterhin beobachten. Da haben wir keine Differenz. Jedes Engagement, auch in der Schweiz, ist mit Risiken behaftet. Car postal France schreibt, wie gesagt, seit 2012 schwarze Zahlen. Wir sind auch der Ansicht, dass die Beteiligung gegenüber unseren Verhältnissen noch erfolgreicher werden müsste. Aber immerhin: Man bietet dort auch tausend Vollzeitstellen an. Aus gewerkschaftlicher Sicht müssen Sie sich über jede Arbeitsstelle freuen, die Schweizer Unternehmen schaffen können.

Wir sind klar der Meinung, dass der Postauto-Markt in der Schweiz sehr limitiert ist. Hier gibt es praktisch keine Wachstumschancen mehr für Postautos. Jetzt können Sie sagen: Okay, das ist halt so, dieser Markt ist beschränkt und bleibt beschränkt. Dann werden sich aber auch die Schwierigkeiten in der Schweiz mit steigenden Kosten und Löhnen und beschränktem Wachstum akzentuieren. Postauto Schweiz schreibt in der Schweiz ganz kleine schwarze Zahlen. Dann werden Sie hier mit der Zeit ein Problem bekommen.

Wir haben Elemente, die Synergien ergeben, Herr Ständerat Levrat. Das betrifft zum Beispiel das Fahrgastinformationssystem. Dort kann man natürlich Erfahrungen sammeln. Es gibt technische Entwicklungen, die zu Systeminvestitionen führen, die schneller amortisiert werden können, wenn solche Systeme in einem grösseren Kontext entwickelt und angewendet werden. Insofern glauben wir, dass man dieses Engagement nicht kritisieren oder gar stoppen sollte, wie das die Motion verlangt. Aber man muss den Risikoteil sehr genau beobachten. Wir nehmen das regelmässig mit den Verantwortlichen der Post und der Postauto Schweiz AG auf.

Ich bitte Sie, wie es der Präsident der Kommission beantragt, die Motion abzulehnen.

Abgelehnt – Rejeté