



Ex-régie fédérale

Le scandale de CarPostal fait trembler la cheffe de La Poste



Susanne Ruoff, la patronne du géant jaune, annonce que la filiale CarPostal rendra aux collectivités l'argent indûment empoché. Elle entend «instaurer une transparence totale pour regagner la confiance de la Confédération et des cantons». KEYSTONE/P. SCHNEIDER



Florent Quiquerez Berne La filiale du géant jaune a grugé les collectivités publiques de 78 millions. L'affaire met-elle Susanne Ruoff sur la sellette?

Elle pèse près de 1 million par année - deux fois le salaire d'un conseiller fédéral - et pourtant jamais la patronne de La Poste n'avait semblé aussi fragile que ce mardi matin. Susanne Ruoff fait face aux médias. L'Office fédéral des transports (OFT) vient de révéler quelques heures plus tôt que CarPostal, filiale du géant jaune, a empoché indûment 78 millions de subventions publiques entre 2007 et 2015 (*lire ci-contre*).

«J'attends de toutes les entités de La Poste qu'elles se conforment sans exception à toutes les exigences légales, explique-t-elle. C'est un principe fondamental. Je déplore que des pratiques de comptabilisation des prestations non conformes à la loi aient pu avoir lieu pendant des années chez CarPostal. La Poste entend instaurer une transparence totale pour regagner la confiance de la Confédération et des cantons.»

Susanne Ruoff annonce alors de premiers actes. L'argent sera intégralement rendu aux collectivités. Le directeur de CarPostal, Daniel Landolf, a été démis de ses fonctions, de même que le responsable des finances. «Ces mesures doivent permettre d'avoir le champ libre pour clarifier les faits de manière complète.» Une enquête indépendante menée au

sein de La Poste est en cours. Elle dira si des poursuites pénales doivent être engagées.

Devoir d'exemplarité

Le géant jaune a aussi décidé de remanier le concept de facturation actuel, qui sera soumis au contrôle de l'OFT. Un programme sera mis en place pour savoir comment et pourquoi une telle situation a pu se produire. La possibilité de créer un conseil d'administration autonome va également être examinée.

La Poste a donc décidé d'empoi-gner le problème. Ce n'est pas trop tôt, semblait dire l'OFT. L'homme à l'origine de l'enquête, Pascal Stirnimann, a décrit les difficultés rencontrées par l'Office pour mener son travail d'enquête. L'audit aurait pu débuter en 2016 déjà sans les résistances du géant jaune. Pas très coopérative, La Poste aurait changé d'attitude quelques mois plus tard. Et l'OFT de souligner que depuis que Susanne Ruoff avait pris le dossier en main, les choses s'étaient accélérées.

Cette bonne volonté n'épargne pas à la directrice de La Poste les critiques parfois virulentes d'une classe politique qui découvre médusée cette affaire. «Je tombe des nues, réagit Jacques-André Maire (PS/NE). C'est profondément choquant, d'autant plus que La Poste tient de grandes théories sur sa gestion moderne et exemplaire. Il n'y a évidemment pas de lien avec les fermetures d'offices, mais l'image du géant jaune est entachée. Pour moi, la responsabilité de Susanne Ruoff est aussi engagée.»

Une situation «grave»

Lui aussi membre de la Commission des transports, Thomas Hur-

ter (UDC/SH) résume ainsi la situation. «Soit elle savait, et là ça deviendra intenable pour elle.

Soit elle ne savait pas, et elle doit réagir rapidement et faire le ménage. On parle tout de même d'une entreprise liée à l'État. Il y a un devoir d'exemplarité et d'image à sauver.»

Hugues Hiltbold (PLR/GE) parle d'une situation «grave» qui va rebondir sur toute l'entreprise. «Je ne suis pas de ceux qui veulent limiter les salaires des patrons des ex-régies fédérales, car cela permet d'embaucher les meilleurs. Par contre, quand on est payé à ces montants-là, on doit être irréprochable, et tirer les conséquences de ses erreurs. Si la *big boss* n'était pas au courant, c'est qu'elle ne maîtrise pas ses troupes.»

Olivier Français (PLR/VD) rappelle quant à lui qu'il s'agit d'une faute sur plusieurs années. «Réagir aujourd'hui, ça me paraît un peu tard. Un premier verrou a sauté avec le départ du patron de CarPostal. Je ne demande la démission de personne, mais celle qui porte toute l'entreprise, c'est Susanne Ruoff.»

«Ne pas se précipiter»

Dans ce concert de critiques, la voix du PDC Martin Candinas (GR) fait exception. «La Poste a reconnu les faits. Une enquête est en cours. Il faut maintenant laisser les gens travailler sans pression. Il ne sert à rien de précipiter les choses. Attendons d'en savoir plus avant de faire de cette affaire un scandale et de chercher absolument à désigner qui sont les coupables.»



Plusieurs cantons avaient tiré la sonnette d'alarme

● S'il y a un Canton que cette affaire ne surprend pas, c'est le Jura, qui avec le Valais et les Grisons connaît une forte présence de CarPostal. «Nous sommes intervenus à plusieurs reprises pour dénoncer un manque de transparence dans le fonctionnement et la comptabilité de cette entreprise, explique David Eray, ministre jurassien des Transports. Nous soupçonnions l'existence de marges intermédiaires conduisant à une facturation excessive à charge des collectivités publiques.» Une lettre a été envoyée à l'Office fédéral des transports (OFT) en 2012 et signée par différents cantons. Une autre à titre individuel l'an dernier.

De quoi on parle

L'affaire CarPostal a reçu de l'argent en trop pour effectuer les prestations commandées par l'Office fédéral des transports (OFT). Au lieu de le signaler, cette filiale de La Poste l'a transféré dans d'autres domaines pour l'utiliser à son gré. On parle de 78 millions de bénéfices indus. L'ouverture d'une enquête est due à un changement de structure de l'entreprise, qui est devenue une holding.

Malversations L'enquête ouverte par l'OFT n'a pas permis de découvrir une logique dans ces manœuvres, mais montre qu'elles ne sont pas le fait d'une seule

personne. Les malversations portent sur des milliers d'écritures. L'OFT estime qu'il n'y a pas eu d'enrichissement personnel. **Période** Si les montants à rembourser concernent la période de 2007 à 2015, l'OFT souhaite également des éclaircissements sur les années 2016 à 2018.

Ampleur Toutes les régions desservies par CarPostal sont concernées. Mais les cantons lésés semblent être principalement ceux des périphéries. À noter que la Confédération et les cantons versent chaque année 340 millions de francs à CarPostal Suisse.

ce genre de cas ne puissent plus se reproduire.»

Le cas de Genève est particulier. CarPostal ne desservant aucune ligne, il n'y aura aucune conséquence, précisent les services de Luc Barthassat, conseiller d'État en charge des Transports.

L'affaire pourrait ne pas en rester là. «CarPostal a-t-il appliqué les mêmes pratiques comptables en trafic local?» s'interroge la Conférence des directeurs cantonaux des transports. Dans la moitié des cantons, CarPostal exploite en effet des lignes en trafic local, qui sont commandées et subventionnées par les cantons et les communes.