

6 Suisse



«Safmarine Anita», l'un des navires de la flotte helvétique. (DR)

La crise des armateurs rattrape la Confédération

FRET Il en coûtera 215 millions de francs à la caisse fédérale pour liquider 13 navires de groupes SCL et SCT. Et ce pourrait n'être qu'un début

LISE BAILLAT, BERNE
@LiseBaillat

Ce n'était plus qu'une question de temps. Le Conseil fédéral a approuvé mercredi un crédit de 215 millions de francs afin d'éponger la vente à perte d'un quart de la flotte maritime suisse, à savoir 13 navires des groupes Swiss Cargo Line (SCL) et Swiss Chem Tankers (SCT). Dans la foulée, la Commission des finances du Conseil national a approuvé jeudi ce crédit par 13 voix contre 0 et 11 abstentions. La commission du Conseil des Etats se prononce ce vendredi.

Depuis 2008, la situation ne cesse de se détériorer dans le secteur du fret maritime en raison notamment de surcapacités. Il y a en somme trop de navires pour la quantité de marchandises à acheminer. Une véritable bombe à retardement pour la Confédération, sachant qu'elle octroie des crédits de cautionnement à des armateurs suisses lors de l'achat de bateaux, en vertu de la loi sur l'approvisionnement du pays. Cette politique remonte à 1959. En cas de crise ou de guerre, les autorités peuvent réquisitionner ces cargos afin d'acheminer du riz, du blé, ou encore du pétrole jusqu'à la terre ferme.

Un risque à 770 millions

Quarante-neuf navires battent aujourd'hui pavillon suisse, dont 43 bénéficient d'un cautionnement fédéral pour un montant de 770 millions de

francs. De tels crédits ne sont utilisés qu'en cas de nécessité. Jusqu'à fin 2015, pas un centime n'a dû être versé. Mais en 2015, constatant les risques de la pratique, le Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche (DEFR) a tiré la sonnette d'alarme. Il a ordonné à l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique (OFAE) de ne plus accorder de cautionnement, sauf dans des cas exceptionnels. En décembre dernier, il a aussi décidé de ne pas renouveler le crédit-cadre de cautionnement navires.

Mais la situation du secteur maritime a encore empiré. L'an dernier, le département de Johann Schneider-Ammann a convié les armateurs suisses à une table ronde pour tenter de les amener à collaborer ou à rechercher des solutions communes. En vain, déplore le message du Conseil fédéral à l'intention du parlement.

Treize navires vendus à un acheteur étranger

Et ce qui devait arriver arriva. En manque de liquidités, face à des créances en souffrance, le groupe SCL, domicilié dans le canton de Schwyz, qui possède les sociétés Enzian Ship Management et SCT, s'est retrouvé au pied du mur. Il a vendu cette semaine ses 12 navires battant pavillon suisse à «un acheteur étranger», indique la société dans un communiqué rédigé par le prestigieux communicant Hirzli. Neef. Schmid. Il annonce de prochaines suppressions de postes à Zurich, d'une ampleur encore indéterminée. La situation d'un treizième navire de SCL a dû être réglée par la main fédérale, portant la facture à 215 millions de francs.

Judi, les élus de la Commission des finances ont approuvé ce crédit sans engagement. Juridiquement, le parlement n'a pas le choix: «On ne peut pas se soustraire à ce paiement qui découle d'un cautionnement», souligne la conseillère nationale Ursula Schneider-Schüttel (PS/FR). Mais nous devons tirer les conclusions qui s'imposent. Il reste en effet 36 bateaux dans la flotte suisse, dont 30 bénéficient d'une garantie de la Confédération. Le risque qu'ils aient à leur tour besoin d'une aide fédérale est réel. «Il faut non seulement ne plus renouveler le crédit-cadre de cautionnement mais aussi accompagner les bateaux restants. Il y aura des directives à suivre», souligne Jacques Bourgeois (PLR/FR). Le Fribourgeois précise également que les 215 millions de francs seront puisés dans les soldes de crédit 2016.

Contrôle défaillant

La lecture du message du Conseil fédéral qui détaille le comportement des armateurs laisse sceptique quant à cet impératif de tirer les leçons de la crise. Mais le gouvernement bat aussi sa coulpe. Le rôle de l'OFAE est pointé du doigt. Dans un rapport publié en février, le Contrôle fédéral des finances a épinglé les faiblesses de l'OFAE. Il note aussi que de 1999 à aujourd'hui, le nombre de bateaux battant pavillon suisse a plus que doublé. Et celui-ci n'a connu aucun fléchissement de 2008 à aujourd'hui, malgré la crise qui touchait le secteur. Dans son message, la Confédération le reconnaît: «Les cautionnements solidaires ont augmenté l'intérêt pour l'acquisition de navires de haute mer par de mauvaises incitations.» Un cercle vicieux dont la facture arrive aujourd'hui. ■

Le débat sur les soins dentaires gagne le Valais

SANTÉ L'initiative des socialistes valaisans pour une assurance dentaire obligatoire a abouti ce jeudi. Le peuple votera sur des textes similaires dans les cantons de Vaud, Neuchâtel et Genève

XAVIER LAMBIEL
@XavierLambiel

Pour le conseiller national Mathias Reynard, «il est choquant que des gens renoncent à des soins dans un pays aussi riche que la Suisse». Ce jeudi, les socialistes valaisans ont déposé 4464 signatures à la Chancellerie. Elles suffiront à faire voter les Valaisans sur une initiative cantonale créant une assurance dentaire obligatoire pour tous.

A l'origine du projet, le député Gaël Bourgeois argumente: «La santé bucco-dentaire impacte la santé générale.» Mais en passant à l'offensive, les deux hommes s'attendent à de fortes résistances de la droite et du patronat.

Directeur de la Chambre valaisanne de commerce et d'industrie, Vincent Riesen se prépare à mener campagne contre une initiative à la fois «inefficace et injuste». Sans imaginer que les partis bourgeois puissent soutenir ce projet, le libéral-radical dénonce «une étatisation et une déresponsabilisation qui poussent à la surconsommation». Pour lui, «la gauche cherche à draguer les éternels partisans de la caisse unique».

Ces prochaines années, Vaud, Neuchâtel et Genève se prononceraient sur des textes similaires, qui exigent une assurance dentaire pour couvrir les soins de base et garantir un contrôle annuel. Partout, le financement de cette assurance serait assuré par une retenue sur le salaire de 0,5% pour l'employeur et de 0,5% pour l'employé. Pour un revenu de 5000 francs, tous deux cotiseraient donc 25 francs par mois.

En Suisse, la facture moyenne annuelle des frais dentaires s'élevait à 464 francs par personne en 2013. Les ménages prennent en charge près de 90% de ces coûts, pendant que l'aide sociale et les assurances privées assurent le solde. Selon l'Office fédéral de la statistique, 5% des habitants du pays renoncent à des soins dentaires pour des raisons financières. Ils sont plus de 9% dans la région lémanique.

Patrons et dentistes unis

Cette vague d'initiatives cantonales fait suite à deux échecs de la gauche au Conseil national. En 2006, elle butait sur le Conseil fédéral quand elle réclamait une assurance obligatoire pour les traitements de base. Cinq ans plus tard, elle tentait d'intégrer les

soins dentaires dans la couverture de la loi sur l'assurance maladie et elle se heurtait à une commission craignant une augmentation des primes.

Convaincu que le modèle actuel fonctionne, la Société suisse des médecins dentistes combat ces initiatives. Pour son porte-parole Marco Tackenberg, «une assurance obligatoire nuirait à la liberté thérapeutique». En regrettant que «trop peu de gens savent qu'ils peuvent demander un soutien ponctuel aux communes», il insiste: «L'hygiène bucco-dentaire des Suisses est excellente et ses coûts sont maîtrisés.»

A Genève, l'initiative constitutionnelle lancée par le Parti du travail a abouti en 2016. Président de la Fédération des entreprises romandes, Ivan Slatkine s'oppose à un texte qui «diminuerait le pouvoir d'achat et augmenterait le coût du travail». Pour le libéral-radical, «l'hygiène dentaire constitue une responsabilité individuelle» et «les soins des plus démunis sont déjà assurés par l'aide sociale».

Le contre-projet vaudois

Dans le canton de Vaud, où les signatures ont aussi été récoltées par l'extrême gauche (SolidaritéS et POP), le gouvernement a choisi d'élaborer un contre-projet. Pour les mineurs, il entend financer 50% des soins et un examen tous les deux ans. Des bons de 200 francs encourageraient les parents à contracter une assurance complémentaire qui couvrirait notamment l'orthodontie. Les adultes bénéficieraient d'un remboursement si les frais excèdent 3% du revenu, avec un plafond annuel de 5000 francs.

Pour le ministre de la Santé Pierre-Yves Maillard, «trop de gens croient à tort que la santé bucco-dentaire est réglée sous nos latitudes». Afin de financer une politique estimée à 38 millions de francs, le socialiste souhaite taxer les distributeurs de boissons sucrées jusqu'à 30 centimes par litre et prélever 3 à 4 francs sur le salaire des employés et des indépendants. Le Grand Conseil se prononcera bientôt sur cette alternative. Les Vaudois voteront en septembre prochain.

Le texte des socialistes valaisans laisse au Grand Conseil le soin de définir le catalogue des prestations et leur financement. Mathias Reynard peut même envisager de retirer cette initiative au profit d'un contre-projet jugé satisfaisant: «Nous souhaitons surtout ouvrir le débat.» Pour Gaël Bourgeois, «une solution fédérale serait largement préférable», mais «la configuration du parlement et la puissance du lobby des assureurs ne permettent pas cette évolution nécessaire». ■

MARCO BRUNNER
@MABRUCO

Mauvaises notes pour le métro lausannois

TRANSPORTS Une étude sur les prestations des métros automatiques à travers le monde donne une appréciation mitigée du M2. Les TL réagissent

Vancouver, Dubaï, Barcelone et Lausanne. La capitale vaudoise fait depuis 2008 partie d'un club très mondain. Le M2, reliant Ouchy à Epalinges, compte parmi la quarantaine de lignes de métro automatiques circulant dans le monde.

Dans une étude internationale du cabinet de consultants Wavestone, l'installation lausannoise est comparée à 21 autres lignes sans conducteur, pilotées par des systèmes informatiques de pointe. Avec un taux de satisfaction de plus de 90 pour cent, les rames lausannoises n'ont guère

à redouter la comparaison en matière de propreté et de sûreté. Par contre, quand il s'agit d'infrastructure et de ponctualité, la performance du M2 n'arrive pas à convaincre les auteurs de l'étude. Ils jugent la cadence et la régularité des rames aux couleurs bleue et blanche insuffisantes, avec une note de 2,7 points sur 5.

Pris d'assaut le matin

Confronté à ces résultats en demi-teinte, Christophe Jemelin, membre de la direction des Transports publics de la région lausannoise (TL), répond: «C'est flatter d'être comparé aux grands. Mais il serait plus intéressant d'analyser des réseaux de transport entiers et la relation coût-utilité

des systèmes au lieu de quelques lignes.» Il admet tout de même que le phénomène de saturation est bien réel à Lausanne. Surtout le matin à partir de 7h45, quand les trains arrivent depuis quatre différentes directions à la gare CFF de Lausanne, une augmentation de la cadence sur le M2 serait souhaitable. Pour le moment, elle est à 2 minutes 25. Il est prévu de l'élever à 2 minutes 15, voire à 2 minutes 05 à partir de 2018. L'étude met aussi en évidence un «problème d'engorgement du M2». Le tronçon gare CFF-Grancy à une voie, un problème? «La voie unique n'a pas d'incidence pour une exploitation à 2 minutes 05. C'est un faux problème», estime Christophe Jemelin. Avec l'achat récent de trois rames supplé-

mentaires et l'emploi actuel de quatorze rames sur quinze lors des heures de pointe, les responsables des TL essaient de gérer l'afflux des passagers quotidiens.

12% de dénivelé

L'ouverture du M3 est prévue à l'horizon 2026, permettant par ricochet l'installation de deux voies pour le M2 entre Grancy et Flon, ce qui permettra de transporter plus de 11000 personnes par heure, estime Christophe Jemelin. Et le résultat médiocre du M2 en termes de ponctualité? «Mesurer la ponctualité pour un métro automatique n'a tout simplement pas de sens, répond notre interlocuteur. Le grand avantage d'un système automatique est l'adaptabilité des

horaires aux circonstances, comme lors d'événements au centre-ville ou d'une météo favorable.»

Reste le mauvais score de la ligne lausannoise en termes de performance de l'infrastructure et du matériel roulant (2,6 points sur 5). Une référence aux pannes du M2 dues à sa sensibilité lors des changements de température et d'humidité? L'étude ne le précise pas. Mais il est évident qu'un métro devant grimper une pente allant jusqu'à 12% dans un climat européen connaît d'autres défis qu'une ligne reliant les zones d'une grande cité - plate - des Emirats. ■