



M-Infoline:
tél.: 0848 84 0848*
ou +41 44 444 72 85
(depuis l'étranger).
m-infoline@migros.ch;
www.migros.ch

M-CUMULUS:
tél. 0848 85 0848*
ou +41 44 444 88 44
(depuis l'étranger).
m-cumulus@migros.ch;
www.m-cumulus.ch

Adresse de la rédaction:
C. p. 1751,
8031 Zurich,
tél. 044 447 37 37,
fax 044 447 36 02
redaction@migrosmagazine.ch;
www.migrosmagazine.ch

* tarif local

ÉDITORIAL

Steve Gaspoz,
rédacteur en chef



L'impossible équation

Service public, une notion qui fait couler beaucoup d'encre. Il fut une époque où l'Etat développait à tout va ses services à la population. Amélioration des moyens de transport, le service postal et téléphonique pour tous, l'école gratuite, la radio et télévision nationale... Et puis, les temps ont changé. Est arrivée une période où il n'était plus exclusivement question de bien commun, mais aussi de coûts. Comme les entreprises privées, les services publics ont commencé à parler de rentabilité, de bénéfices, de rationalisation.

Mais on ne fait pas d'omelette sans casser des œufs. Et malheureusement, il n'y a pas des milliers de façons d'économiser sans trop provoquer de dégâts. La plus commune étant de couper dans les prestations. Le Conseil fédéral se prête actuellement à l'exercice en vue de limiter les dépenses de la Confédération. L'une de ses propositions étant que toute ligne de car postal sur laquelle circulent quotidiennement moins de cent usagers cesse de recevoir une subvention fédérale (*lire notre reportage en page 12*). Ce qui signifie l'arrêt de 72 lignes en Suisse romande, à moins que les communes ou cantons mettent la main au porte-monnaie.

Atteinte intolérable pour les uns, premier pas pour les autres. Quand il s'agit de service public, les esprits s'échauffent facilement. Parce qu'ils sont financés par tous, mais aussi parce que certains estiment que s'ils sont publics, ils devraient justement échapper aux contingences de l'économie privée. Ce qui revient à poser l'équation: l'Etat coûte cher parce qu'il offre des prestations égales à tous, ou l'Etat coûte cher parce qu'il dispense ses prestations avec largesse. Une question philosophique plus qu'économique, et donc par essence dépourvue de solution.

steve.gaspoz@migrosmagazine.ch

Photos Mathieu Rod, Thierry Parel, Pierre-Yves Massot-arkive



RÉUSSITE 102

La Fribourgeoise Elodie Hostettler, unique femme jockey de Suisse romande, court par tous les temps de mars à novembre. Récit d'une passion.

Publicité

Chute de cheveux, cheveux fragilisés et ongles cassants en cas d'une carence en biotine?

Biotine-Biomed® forte



En pharmacies et drogueries.
Veuillez lire la notice d'emballage.
Distribution: Biomed AG, 8600 Dübendorf

Biotine 1 x par jour







En 2009,
les cars postaux
ont transporté 118
millions de voyageurs.

Cars postaux en sursis

Quelque 160 lignes régionales risquent de disparaître en Suisse dans le cadre d'un programme d'économies du Conseil fédéral. Reportage en Valais et dans la campagne vaudoise, dans deux véhicules qui, selon Berne, ne sont pas assez pleins.

Vous tombez mal, aujourd'hui c'est vendredi et les collégiens font l'horaire continu. Ils ne remontent pas dîner à la maison. Les autres jours, le car est plein!» Au volant, Régis Gaudin assure la course de midi sur la commune de Savièse, au-dessus de

Sion. Seuls trois passagers se partagent les 45 sièges de l'autocar.

Quatre fois dans la journée, le véhicule dessert depuis Saint-Germain les hauts de la commune, les Mayens-de-la-Zour, à 1320 mètres d'altitude. Un plateau qui accueille deux bistros,

une centaine de chalets, pour l'essentiel des habitations de vacances. Cette ligne, comme 160 autres en Suisse, est dans la cible du programme d'économie du Conseil fédéral. Motif? Elle n'est pas assez utilisée. Saint-Germain-Chandolin-près-Savièse-Mayens-

de-la-Zour enregistre une moyenne de 55 clients par jour (chiffres 2008). Or Berne souhaiterait hausser de 32 à 100 usagers quotidiens la limite permettant à une liaison régionale de bénéficier de l'indemnité fédérale (*lire* → *encadré*).

➔ Le car postal se faufile entre les hameaux, les pâturages et les maisons en chantier. Descendu faire des courses à Sion, Jean-Pierre Siggen regagne les Mayens-de-la-Zour, où il réside. «Je n'ai pas de voiture. Remonter à pied depuis Saint-Germain, ça prendrait au moins deux heures, alors avec deux sacs de commission c'est pas possible!» s'exclame le Saviésan qui admet faire un peu exception: si plusieurs familles vivent à l'année aujourd'hui au hameau, elles possèdent toutes des voitures.

«Un service de moins pour les habitants»

«Je m'étonne de voir ce grand bus souvent vide, confie Claude Ackermann, automobiliste, habitant Les Binii, le long du tracé. Mais le supprimer serait un service de moins pour les quelques habitants qui l'utilisent et peut-être qu'un jour j'en ferai usage, qui sait?» Régis Gaudin se veut confiant: «On pourrait éventuellement adapter certains horaires. Mais la commune ne peut pas laisser tomber complètement la ligne, au pire elle assumera les frais d'exploitation.»

Et le chauffeur de pointer du doigt les maisons en construction. «Savièse s'agrandit (6546 habitants n.d.l.r.). Il y a des familles. Ces enfants auront besoin de prendre le car pour aller à l'école encore plusieurs années. Par ailleurs, on a remis en activité le bisse de Savièse



Régis Gaudin, chauffeur sur la ligne Saint-Germain-Mayens-de-la-Zour.

et le départ se trouve sur la route. En été, des touristes prennent le car. Mais il est vrai qu'en fin de parcours, il y a moins de monde.» Preuve à l'arrière: sur le dernier tiers du trajet, Jean-Pierre Siggen est le seul passager.

13 heures. Dans un décor de carte postale, l'autocar redescend. Au passage, il cueille Morgane, Laurie et les autres, qui fréquentent le centre scolaire à Saint-Germain. A chaque arrêt, une grappe d'écoliers se rue vers les portières. Ils seront fi-

nalement une trentaine à débarquer devant l'école. Et parmi eux, deux touristes suisses alémaniques qui ont profité du passage de la Poste pour rejoindre leur lieu de villégiature. «Vous voyez, il y a du monde!» sourit Régis Gaudin.

Canton aux nombreuses vallées périphériques et peu peuplées, le Valais est particulièrement touché par les coupes budgétaires. Dix-huit lignes sont dans le collimateur fédéral, dont une poignée qui n'atteignent même plus la limite minimale des 32 passagers. «Lorsque seulement deux à trois personnes utilisent régulièrement un bus, il convient de s'interroger si cela vaut la peine de maintenir une desserte quotidienne. Dans un hameau, pourquoi ne pas offrir une modeste aide financière à l'attention des familles, afin qu'elles s'organisent pour le déplacement de deux-trois jeunes au moyen d'un véhicule privé, pour conduire leurs enfants à l'école? Ce serait probablement moins onéreux que de mobiliser un chauffeur de car scolaire avec un bus adapté aux enfants», esquisse Pascal Bovey. Et le chef du service des Transports du canton de considérer que, dans certains cas, celui de parallélisme entre des lignes par exemple, des solutions plus rationnelles pourraient parfois être trouvées.

Lire la suite
en page 17



«Un seuil de 100 voyageurs par jour est excessif»

Quelle est la position de CarPostal quant aux coupes budgétaires dans le secteur du trafic régional?

Sur le plan politique, il est impensable que des coupes aussi drastiques bénéficient d'un soutien majoritaire au Parlement. Mais il est permis d'envisager un relèvement d'un seuil minimum de la demande. Son passage à 100 voyageurs par jour prévu par le Conseil fédéral est cependant excessif et difficilement compréhensible. Les lignes secondaires ne doivent pas être considérées



Nathalie Salamin, porte-parole de La Poste

isolément, car elles assurent aussi le rabattement vers les lignes ferroviaires et de bus principales.

Combien de passagers enregistrez-vous par année?

En 2009, nous en avons transporté 118 millions, contre 114,7 millions en 2008. L'évolution est réjouissante. Elle est liée à plusieurs facteurs. Il faut citer l'augmentation de l'offre. Ainsi, avec le changement d'horaire en décembre 2009, 22 nouvelles lignes CarPostal ont été mises en service. Ces nouvelles liaisons concernent aussi bien des régions urbaines que les régions périphériques. Dans certains cas, il s'agit d'appels d'offres que CarPostal a remportés. Dans d'autres, les prestations sont améliorées, avec

des courses supplémentaires. L'augmentation est également à mettre en relation avec la qualité des services. C'est ce que relève le sondage indépendant effectué auprès des usagers.

Qui prend l'autocar?

CarPostal transporte essentiellement des pendulaires qui se rendent au travail ou à l'école, mais également des voyageurs dans le cadre de leurs loisirs et des touristes suisses et étrangers. Nous n'avons pas de statistiques donnant le détail de la clientèle.

Prise de température dans la campagne vaudoise

Trait d'union entre la ville et la campagne, l'autocar jaune attend les trains en provenance de Lausanne et d'Yverdon à la gare de Cossonay (VD). Sa clientèle? les travailleurs, les gymnasiens et les étudiants. La menace pesant sur la liaison reliant les villages de Penthalaz, Daillens et Penthaz suscite l'incompréhension la plus totale. La ligne enregistre une moyenne de 80 passagers quotidiens (chiffres 2009). «Au lieu de nous inciter à prendre les transports publics, voilà qu'on veut nous pousser à prendre la voiture! s'énerve Alberto Mocchi, étudiant établi à Daillens, localité de 870 âmes. Le village se développe (200 habitants supplémentaires sont attendus d'ici à cinq ans n.d.l.r). L'office de poste fermera à la fin de l'année. Pour certaines opérations, on devra descendre à Cossonay. Comment feront les personnes âgées?»

Neuf fois l'aller-retour par jour

En semaine, le bus fait chaque jour neuf fois l'aller-retour. Les courses du début de la matinée et de la fin de l'après-midi sont les plus fréquentées. En ce jeudi à 17 heures, quelques travailleurs et une trentaine de jeunes ont sauté du train au car. Tristan Clément et Timothée Perrenoud, gymnasiens, rentrent à la maison: «Si le bus ne circulait plus, il faudrait demander aux parents, or ils n'ont pas le temps. Ou alors marcher vingt-cinq minutes. Ce serait possible mais la route n'est pas aménagée.»



En ce jeudi, 17 heures, une petite quarantaine de passagers ont pris place à bord du bus conduit par Sandrine Dubuis.

Employé au centre de tri de la Poste à Daillens, Gaylord Lumbu vit à Lausanne. Aujourd'hui, sa voiture est chez le garagiste. «Heureusement qu'il y a un car postal!» lâche l'employé qui assure qu'il l'emprunterait plus souvent si les horaires collaient aux siens. «On nous parle de prendre les transports publics, mais il faut encore qu'il y en ait!»

«Un seuil minimal de 32 passagers quotidiens, oui, c'est bas,

concède Vincent Krayenbühl, chef de service de la Mobilité à l'Etat de Vaud. Mais c'est le seul moyen permettant de garantir le déplacement des personnes installées dans les zones à faible densité et le transport des écoliers, qui doit être assuré de toute façon.»

Dossier préparé
par Céline Fontannaz
Photos Mathieu Rod



Une économie de 15 millions pour Berne

L'Association transports et environnement (ATE) a lancé une bombe en publiant sur son site internet au début du mois de mars dernier la liste des 160 liaisons de trafic régional (bus et transports par câble pour l'essentiel) menacées dans le cadre du programme d'économie du Conseil fédéral. Dans le détail, 26 lignes seraient touchées dans le canton de Vaud, 12 dans celui de Fribourg, 18 en Valais, 1 à Genève, 7 à Neuchâtel, 8 dans le canton du Jura. Soit 72 en Suisse romande. En renonçant à subventionner les liaisons comptant moins de 100 passagers par jour, Berne économiserait 15 millions de francs. Cette mesure intervient dans le cadre du plan général d'économie de la Confédération qui vise à réduire

ses charges de 1,5 milliard. Si le soutien fédéral disparaît, ce sera aux cantons et aux communes de mettre la main au porte-monnaie pour maintenir le trafic régional tel quel. Invoquant notamment la solidarité nationale, les milieux des transports et tous les cantons touchés ont immédiatement demandé à l'Exécutif de renoncer à son projet. L'ATE a quant à elle lancé une pétition.

Le plan d'économie est en consultation jusqu'à la fin mai. Le Conseil fédéral présentera ensuite son projet définitif aux Chambres qui se prononceront peut-être en décembre, plus vraisemblablement en 2011. Les débats s'annoncent passionnés.