

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À LA QUESTION ÉCRITE DE MADAME PAULINE QUELOZ, DÉPUTÉE INDÉPENDANTE, INTITULÉE « SCANDALE CARPOSTAL : QUEL PRIX POUR LE JURA ? » (N°2990)

Les procédures de commande et d'indemnisation des prestations de transports publics relèvent du droit fédéral. L'offre du transport régional de voyageurs (TRV) est commandée et financée conjointement par la Confédération et les cantons. Ceux-ci concluent avec les entreprises de transport une convention d'offre pour chaque période d'horaire ; cette convention règle l'offre (horaire) ainsi que l'indemnisation. La procédure qui mène à la signature d'une convention d'offre est appelée « procédure de commande ». La procédure de commande sert à définir les indemnités versées par ligne ; elle a toujours lieu pour une période qui correspond à deux années d'horaire (période actuelle : 2018/2019). Elle se déroule comme suit :

- La Confédération et les cantons (commanditaires) indiquent aux entreprises ce qu'ils attendent de celles-ci en matière d'offre (horaire) compte tenu des moyens financiers disponibles (fin 2016 pour la période 2018/2019).
- Sur cette base, les entreprises établissent leurs offres par ligne. Ces offres attestent les coûts planifiés ainsi que les recettes prévues de la vente des titres de transport. Le déficit résiduel est appelé « coûts non couverts planifiés », que les commanditaires indemnisent en vertu de l'art. 28, al. 1, de la loi sur le transport de voyageurs (présentation de l'offre pour 2018/2019 : fin avril 2017).
- Les commanditaires et les entreprises négocient les offres financières et l'offre de l'horaire. Cette dernière peut subir des modifications du fait de la procédure d'établissement de l'horaire.
- Une fois les offres mises au net, les commanditaires et les entreprises signent les conventions d'offre dans lesquelles les indemnités et leur répartition entre la Confédération et les cantons sont réglées.

Au vu des incertitudes liées aux prévisions, les résultats financiers annuels des lignes sont susceptibles de s'écarter des comptes prévisionnels. Les entreprises sont ainsi sujettes à la réalisation de bénéfices ou de pertes. En cas de gain, l'entreprise doit en affecter le montant à une réserve pour pertes futures, dans des limites fixées par la loi. Une fois le maximum de cette réserve atteint et si l'entreprise génère encore des bénéfices, elle peut en disposer librement. En cas de pertes, les entreprises « puiseront » le manque à gagner dans cette réserve pour équilibrer leurs comptes. Dans les deux cas de figure, les offres financières des entreprises et, de facto, les niveaux des indemnités que seront amenés à verser les commanditaires – Confédération et cantons – les années suivantes tiendront compte des résultats précédents et seront adaptés afin de convenir de montants permettant d'enregistrer des résultats proches de l'équilibre pour l'entreprise.

Dans le cas de CarPostal, le problème est double. D'une part, l'entreprise n'a pas informé les commanditaires qu'elle réalisait des bénéfices, ce qui aurait fait baisser les niveaux des indemnités des années suivantes, et, d'autre part, elle semble avoir manipulé frauduleusement ses comptes pour dissimuler les bénéfices réalisés dans les secteurs indemnisés au profit des secteurs non indemnisés, au travers desquels elle est en droit de réaliser les bénéfices librement.

Aux questions précises, le Gouvernement peut répondre de la manière suivante.

1. Combien le canton a-t-il payé pour les prestations de CarPostal entre 2007 et 2017 ?

Les prestations fournies par CarPostal sur le territoire cantonal au cours de ces onze années ont été indemnisées à hauteur de 29,2 millions de francs par le canton et de 80 millions de francs par la Confédération. Sur le plan national et sur les années considérées, CarPostal a perçu quelque 3,5 milliards de francs de la part des collectivités au titre d'indemnités au trafic régional des voyageurs.

2. De combien le canton a-t-il été escroqué en payant des subventions trop élevées ?

Les montants des indemnités payées en trop par chaque canton ne sont pour l'heure pas encore connus. L'Office fédéral des transports (OFT) mène actuellement un travail de reconstruction des opérations comptables dans le but de permettre une répartition correcte entre les diverses collectivités concernées des indemnités indument perçues par CarPostal. Selon l'OFT, les résultats de ces analyses devraient être connus et communiqués avant la fin du printemps.

3. Quels sont les dommages subis par les communes ?

Les communes jurassiennes participent au financement des transports publics depuis l'entrée en vigueur de la loi sur les transports publics (LTP ; RSJU 741.21) en 2011. A compter de cette année-là, elles sont donc

susceptibles d'avoir contribué à financer des indemnités indues. Concernant leur ampleur, la réponse apportée à la question 2 s'applique ici également.

4. Que compte faire le canton pour récupérer l'argent payé en trop par le canton et par les communes ?

Dès qu'il a eu connaissance des faits, le canton s'est adressé par écrit à la Confédération, à la Poste et à la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) pour manifester sa consternation et exiger que toute la lumière soit faite sur cette affaire et que l'argent indument versé lui soit restitué. La Poste s'est engagée publiquement à rembourser intégralement les indemnités perçues en trop par sa filiale CarPostal. Vu l'ampleur de cette affaire et le fait que tous les cantons sont susceptibles d'avoir été floués par CarPostal, les démarches officielles sont entreprises par la CTP. C'est notamment elle qui, agissant au nom de tous les cantons, a exigé de la Poste qu'elle renonce à invoquer la prescription sur cette affaire. Après un examen coordonné entre plusieurs unités administratives, le canton n'a pas jugé nécessaire d'entamer d'autres procédures.

5. Le Gouvernement est-il compétent pour déposer une plainte contre CarPostal ? Si oui, entend-il le faire ? Si non, qui est compétent ?

La police fédérale (fedpol) a ouvert une procédure pénale contre CarPostal le 2 mars 2018. Elle pourra prononcer des amendes ou des peines pécuniaires. Si le cas est grave au point d'aboutir à une peine ou une mesure privative de liberté, fedpol devrait remettre d'office les dossiers au tribunal pénal compétent. A ce stade, il n'apparaît pas nécessaire d'entreprendre d'autres démarches.

6. Si tant est qu'il y ait une chance de récupérer tout ou partie des montants indument versés, les communes devraient-elles aussi actionner la Justice ?

Dans le même sens qu'il a été répondu à la question 5, aucune démarche n'est pour l'instant nécessaire de la part des communes. Dès que les montants des préjudices subis auront été déterminés par ligne et par canton, un calcul et une redistribution des montants concernant les communes seront opérés par le canton.

7. Entre 2007 et 2017, qui a établi les offres de CarPostal pour le canton du Jura ? Peut-on encore faire confiance à l'avenir à ce/ces derniers ?

Les commandes d'offres sont adressées par les cantons aux entreprises de transports concessionnaires. Celles-ci sont responsables de leur élaboration et de leur transmission aux commanditaires, et cela sur la base d'organisations et procédures qui leur sont propres. Les enquêtes menées par la police fédérale et la Poste permettront de déterminer les niveaux de responsabilités relatifs aux malversations constatées par l'OFT.

8. Le scandale CarPostal porte manifestement sur les transports publics effectués par cette entreprise. Qu'en est-il des transports scolaires ?

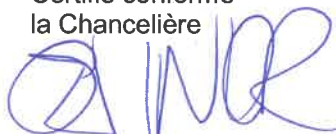
Il convient de distinguer deux cas de figure pour ce qui concerne les transports scolaires : les déplacements par les transports publics et les transports scolaires dits « dédiés ». Depuis quelques années, le canton a organisé ses transports publics en tenant compte des besoins des déplacements scolaires. Par effets de synergies, cela permet de réaliser des économies d'échelle. Le Service de l'enseignement participe au financement des lignes régulières moyennant une contribution financière aux lignes concernées. Dans ce cas de figure et dans l'hypothèse où le canton du Jura a versé des indemnités indues à CarPostal, les transports scolaires sont également concernés. Le cas échéant, il conviendra de définir les modalités de remboursement au sein de l'administration.

Les prestations spécialement commandées par des commissions d'école pour des déplacements exclusivement scolaires – courses non inscrites à l'indicateur officiel, privées et de facto fermées au public – sont soumises à concurrence et ne relèvent pas du droit des subventions. Cette catégorie de transport ne fera vraisemblablement l'objet d'aucun remboursement de la part de CarPostal.

Delémont, le 17 avril 2018

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme
la Chancelière



Gladys Winkler Docourt