



### **Toujours autant d'inquiétude dans la mise au concours des lignes de bus !**

En préambule, il est bon de rappeler que le flou dans les termes d'adjudication de cette mise au concours n'apaise pas l'inquiétude des chauffeurs de bus mais renforce encore davantage leur volonté de se battre et de ne pas baisser les bras. Et si vous en doutiez encore, leurs actions et manifestations de ces dernières semaines sont là pour vous le rappeler. Ceux-ci, comme les syndicats (Syndicom + SEV) et certains de nos collègues députés, souhaitent connaître les raisons qui poussent délibérément le Gouvernement à sous-estimer les conséquences salariales qu'aura pour les employés ce processus d'adjudication quelque peu hasardeux, puisqu'il ne fixe aucune règle basique, garde-fou de toutes formes de dumping salarial. Quelles entreprises intéressées par ce marché se soucieraient-elles des conditions salariales de ses futurs employés ? Quand on sait que la principale condition pour l'obtention de ce mandat est essentiellement d'ordre financier, il y a fort à parier que les offres qui arriveront d'ici le 28 novembre, dernier délai, ne tiendront pas compte des salaires appliqués actuellement sur les mêmes lignes de bus. Il est en effet à parier que les entreprises soumissionnaires n'appliqueront que les conditions dictées par le Gouvernement qui se calquent à une directive de l'OFT, soit un salaire initial annuel à 58'300.00 CHF minimum.

Sachant que le dépouillement des offres interviendra en décembre prochain et que la décision tombera au printemps/été 2020, nous sommes conscients qu'il n'existe à ce stade aucun moyen d'annuler cette mise au concours. Puisque sur préavis du Canton du Jura, le choix final appartiendra à l'Office fédéral des transports, il nous paraît néanmoins pertinent d'intervenir (encore une fois) avant ces échéances afin de responsabiliser nos collègues députés pour éviter de commettre l'irréparable en choisissant une entreprise peu soucieuse qui risque de mettre en péril des emplois qui font vivre des familles jurassiennes. La crainte également, pour toute une branche d'activité, d'un choix irresponsable qui affaiblira d'autant plus l'économie cantonale.

Il est navrant que le Gouvernement n'ait pas entendu les doléances et les inquiétudes des chauffeurs concernés et n'ait tenu davantage compte des conseils des syndicats. L'expérience du terrain de ces derniers vaut bien mieux que n'importe quelles autres considérations ou directives. Jusqu'à la publication de la mise en soumission sur la plateforme SIMAP, à travers une rédaction adéquate, le Gouvernement avait encore tout loisir de lui donner une orientation résolument sociale faisant abstraction d'un dumping programmé. Il ne s'agissait en fait que d'une question de volonté, en inscrivant distinctement soit le cadre salarial proposé par les syndicats, soit les conditions de travail effectivement usuelles dans la région et dans la profession. A travers cette volonté affichée, le Gouvernement aurait signifié clairement ses intentions de sauvegarder les salaires actuels qui peuvent être considérés comme décents, en mettant d'entrée la pression sur des entreprises que nous soupçonnons, pour certaines, d'être peu scrupuleuses et prêtes à tout pour emporter le « *Saint Graal* ».

Aussi, avant que la décision ne soit définitive, nous demandons au Gouvernement de répondre aux questions ci-après, afin que les membres de ce plénum puissent se rendre compte que cette mise au concours manquait d'une symptomatique volonté de sa part.

1. Comment le Gouvernement justifie-t-il le non-respect des promesses faites en mars dernier aux syndicats (Syndicom et SEV), sous l'égide de l'OFT ? Un accord malheureusement non écrit pour répondre à la volonté du ministre David Eray.
2. Le Gouvernement s'est-il interrogé sur le coût social en cas de libéralisation à outrance de cet important secteur d'activité jurassien ? Sans parler des conséquences avec une dégradation des conditions de travail.
3. Comment le Gouvernement définit-il le salaire usuel de la branche ?
4. Le Gouvernement pense-t-il que l'entreprise qui remportera cette concession se souciera vraiment d'appliquer l'Art. 321, al. 3 de la Loi sur les transports de voyageurs (LTV), qui exige que la nouvelle entreprise doit proposer les postes de travail supplémentaires nécessaires à la prestation de transport concernée aux employés de l'entreprise précédemment mandatée aux conditions en usage dans la branche ? Pas sûr sachant pertinemment que la seule préoccupation des nouvelles entreprises autres que CarPostal et CJ sera de faire le maximum d'économies ... sur le dos des employés, principalement les plus âgés.
5. Quelles sont les raisons qui ont poussé le Gouvernement à ne pas fixer les conditions salariales dans la mise au concours ? Alors que la loi prévoit cette possibilité et que même l'OFT la signale dans son « Guide de l'appel d'offres pour les prestations des transports publics (secteur des bus) ».
6. Cette forme de déni ne correspond-elle pas à une manière de transmettre la « patate chaude » à la Confédération qui aura finalement le dernier mot ?
7. Quelles sont encore les raisons qui ont poussé délibérément le Gouvernement à ne pas tenir compte de la motion 1201 de Pierluigi Fedele, pourtant acceptée en septembre 2018 ? En acceptant cette dernière, le Parlement voulait que les CCT existantes servent de référence dans l'appel d'offres, confirmant ainsi les recommandations contenues dans le guide précédemment cité. Même si l'application de cette motion pouvait être contraire au droit supérieur fédéral, en faisant abstraction de cette décision, le Gouvernement n'a suivi ni la volonté du Parlement, ni les recommandations du guide d'appels d'offres édicté à l'intention des commanditaires !

Nous remercions le Gouvernement de ses compléments.

Delémont, 30 octobre 2019

Nicolas Maître  
Pour le Groupe parlementaire socialiste

