

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À LA QUESTION ÉCRITE DE MONSIEUR VINCENT HENNIN, INTITULÉE « MISE AU CONCOURS DES LIGNES DE BUS RÉGIONALES » (N° 2925)

L'offre en transports publics – les tracés des lignes, les horaires, les cadences, etc. – est définie par les cantons et la Confédération qui commandent les prestations aux entreprises de transport, celles-ci agissant en qualité de mandataires. Ainsi, ce sont bien les cantons et la Confédération qui sont les garants de la qualité des transports par bus en leur qualité de commanditaires des prestations. La procédure d'appel d'offres initiée par le canton du Jura en mai dernier et qui repose sur le principe de la concurrence prévu par la législation fédérale, ne constitue à ce titre en aucun cas une menace pour la qualité de l'offre en transports publics. Pour preuve, en Suisse, de nombreuses entreprises de transport – autres que CarPostal – exploitent des lignes de bus dont les concepts de desserte sont définis par les collectivités, et cela à la satisfaction des usagers.

Les transports publics sont financés en majorité par les contribuables, à hauteur d'environ 80% pour ce qui concerne les lignes de bus, les 20% restant étant couverts par les recettes provenant de la vente des titres de transport, soit les billets et les abonnements. Dans ce contexte, il est de la responsabilité des autorités cantonales de veiller à ce que les coûts facturés aux collectivités publiques par les entreprises telles que CarPostal soient transparents et réels. Si les autorités constatent, par exemple, qu'une entreprise facture le coût du carburant à un tarif manifestement surfait, elles se doivent de réagir. L'insuffisance de transparence dans l'offre proposée pour les années 2018 et 2019 par la filiale de la Poste, également relevée par la Confédération, a incité le canton du Jura à lancer le processus de mise au concours des lignes de bus.

Il convient de rappeler que les concessions de l'ensemble des lignes de bus du canton expirent à la fin de l'année 2017. De fait, si le canton du Jura n'avait pas initié cette procédure et que les entreprises concernées avaient demandé le renouvellement des concessions qu'elles détiennent, la Confédération n'aurait disposé d'aucun moyen de les renouveler pour une durée inférieure à 10 ans, mettant de facto le canton du Jura à la merci des conditions que les entreprises auraient bien voulu lui imposer pour la prochaine décennie.

Aux différentes questions posées, le Gouvernement répond comme suit :

1. Existe-t-il dans la législation une obligation d'attribuer l'exploitation de ces lignes à une entreprise dotée d'une CCT ?

Les législations fédérale et cantonale fixent un cadre très précis au niveau des conditions de travail applicables au personnel des entreprises de transport par bus, sans toutefois exiger expressément la conclusion d'une convention collective de travail (CCT) (cf. réponse aux questions 4 à 6 ci-après).

2. Comme entendu et lu dans les médias, la mise au concours sera-t-elle ouverte aux entreprises étrangères et ainsi une externalisation de la domiciliation des employés est-elle à craindre ?

La mise au concours est ouverte, sans discrimination, à toute entreprise répondant aux critères fixés par la loi sur le transport de voyageurs (RS 745.1 ; LTV), qu'elle soit suisse ou étrangère. Cela ne préjuge en rien d'une hypothétique externalisation de la domiciliation des employés. Le Gouvernement observe que, aujourd'hui déjà, CarPostal et les CJ emploient des collaborateurs frontaliers. Il est à relever que CarPostal applique elle-même un tel principe de concurrence, puisqu'elle est active à l'étranger, en particulier en France, où elle participe à des appels d'offres et exploite des réseaux de bus.

3. D'ici 2021, les entreprises CP et CJ seront-elles à même de garantir les investissements nécessaires afin de fournir des prestations de la même qualité au vu des incertitudes inhérentes à ces mises au concours ou il existe-t-il un risque de voir ces prestations se détériorer ?

Les entreprises de transport par bus, hormis l'achat des véhicules, n'ont pas d'investissements particuliers à consentir ces prochaines années. A titre d'exemple, les installations de la gare routière de Delémont, mis à part le système d'information à la clientèle, ont été financées par la Confédération, le canton et les communes, et n'appartiennent donc pas à CarPostal. Les arrêts de bus sont pour leur part financés par les communes et sont donc de leur propriété. CarPostal ne possède en définitive que les poteaux signalant les arrêts. Les CJ, pour leur part, sont également propriétaires de dépôts et de locaux techniques. Toutefois, si, dans l'intervalle, des investissements particuliers devaient s'avérer nécessaires, ceux-ci pourront faire l'objet de discussions entre l'entreprise concernée et les commanditaires, de manière à s'assurer de leur pertinence et des modalités de leur financement.

Pour ce qui concerne l'offre en matière de prestations (lignes, horaires et nombre de courses), il était souhaité pouvoir reconduire l'horaire 2017 en 2018, et la développer en 2019. Toutefois, la forte hausse des prétentions financières de CarPostal pour 2018, pour un horaire pourtant constant par rapport à 2017, a nécessité de réduire l'offre dans certains secteurs du canton – en Haute-Ajoie et dans l'agglomération de Delémont – et conduit à ne pas pouvoir mettre en place le nouveau concept dans l'agglomération de Delémont en 2019. Ainsi, les prétentions de CarPostal vont engendrer une baisse du volume de travail à produire par l'entreprise, pouvant générer des diminutions de taux d'activité et/ou d'emplois.

- 4. Clairement il est question d'économies à réaliser. Peut-on nous assurer que cela ne se fera pas sur le dos des salariés et quels moyens seront employés afin d'éviter des dérives ?**
- 5. Il est question d'adjudication à une nouvelle entreprise que cette dernière engage le personnel de l'ancienne entreprise exploitante. Par quel moyen peut-on nous assurer que l'entreprise nouvellement mandatée respecte cette volonté ?**
- 6. Ces employés devront être engagés aux conditions habituelles, cette notion reste vague. Peut-on rassurer le personnel concerné en stipulant qu'il bénéficiera des conditions qui prévalaient chez leur ancien employeur ou sera-t-il tout bonnement mis aux conditions usuelles pratiquées par leur nouvelle entreprise ?**

Ces trois questions appellent une seule réponse. Lorsqu'une entreprise sollicite une concession pour transport de voyageurs, elle doit garantir, entre autres, les conditions de travail et de salaire usuelles dans la branche (LTV, art. 9, al. 2, let. c). La directive de l'Office fédéral des transports (OFT) « Conditions de travail de la branche bus du transport de voyageurs intérieur subventionné » du 28 mars 2014 explique ce que l'OFT entend par conditions de travail de la branche du trafic de bus indemnisé. Il s'agit notamment d'un salaire minimal fixé pour les chauffeurs de bus. D'autre part, la LTV, qui régit également les procédures de mises au concours, stipule à son article 32/ al. 3 que, dans l'hypothèse où les concessions sont attribuées à une nouvelle entreprise, celle-ci doit proposer les postes de travail supplémentaires nécessaires aux employés de l'entreprise précédemment mandatée aux conditions en usage dans la branche. Enfin, la loi cantonale sur les transports publics (RSJU 742.21 ; LTP) exige que les entreprises bénéficiaires d'indemnités financières s'engagent à respecter la convention collective de la branche ou, à défaut, les conditions de travail en usage dans la région, ainsi que la législation sur l'égalité entre femmes et hommes (art. 23, al. 4).

Enfin, et contrairement à ce qu'affirme l'auteur de la question, le Gouvernement n'a pas l'intention de réaliser, par cet appel d'offres concurrentiel, des économies dans le domaine des transports publics. Il souhaite éviter que des prétentions financières injustifiées de la part des exploitants ne conduisent à une augmentation des coûts à charge des collectivités publiques (canton et communes), comme cela était prévisible avec les offres présentées au printemps dernier par la filiale de la Poste pour les années 2018 et 2019.

- 7. Si ces personnes sont réellement engagées par une nouvelle entreprise quelle garantie est donnée que l'on ne se séparera pas de ces collaborateurs à court terme ?**

Comme indiqué ci-dessus, la législation – fédérale et cantonale – fixe le cadre des conditions d'engagement que les entreprises de transport doivent respecter. Pour le reste, le personnel engagé par lesdites entreprises est soumis au droit du travail réglementé par le Code des obligations (CO), éventuellement amendé par une convention collective de travail (CCT) là où elle existe.

- 8. Peut-on nous renseigner sur le calendrier politique (échancier) qui sera suivi pour cette demande ?**

L'appel d'offre devrait être lancé durant l'été 2018. Le délai de soumission devrait en principe courir jusqu'à la fin de l'année 2018. L'évaluation des offres et l'adjudication seront effectuées en 2019. Les nouvelles concessions seront valables à compter de décembre 2021.

Delémont, le 3 octobre 2017

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme
la chancelière d'Etat



Gladys Winkler Docourt