|  |  |
| --- | --- |
|  | Groupe socialiste au PLT jurassien |
|  | Développement - Plénum 27 novembre 2019 - Delémont |

 **Interpellation n°917 – Toujours autant d’inquiétudes dans la mise au concours des lignes de bus !**

Monsieur le Président,
Chers collègues,
Madame et Messieurs les Ministres,

1

En préambule, je souhaite indiquer que même si certains d’entre vous pensent qu’il s’agit d’une intervention de plus dans ce dossier épineux, je suis convaincu qu’en regard aux derniers éléments dénoncés par Gaël Klein lors d’une Matinale sur les ondes de la Première, cette interpellation au Gouvernement se justifie d’autant plus. J’en veux pour preuve la malhonnêteté des sociétés étrangères dans des méthodes qui s’apparentent bien à une forme d’espionnage sur les lignes de bus du Jura. Sans oublier le procédé tout autant plus douteux qui consistait à inviter des personnes à témoigner lors de rencontres à l’occasion desquelles on les priaient de signer un acte de confidentialité ne leur permettant pas de parler à leur entourage de cette triste expérience. Procédé qui fait bien plus penser à une collecte de données qu’à un simple sondage. Le syndicat CGT dénonçait également certains dysfonctionnements de la RATP. Celui-ci montrait du doigt le laxisme dont fait preuve cette entreprise dans l’entretien de ses bus. Démontrant au passage qu’elle est prête à tout pour remporter ce marché, allant de toute vraisemblance jusqu’à sacrifier la sécurité routière. Mettant du coup en danger ses usagers et ses propres collaborateurs. Il est craindre que ces modes de fonctionnement soient calqués également par d’autres entreprises soumissionnaires.

Le délai de soumission étant fixé à demain 28 novembre, le débat d’aujourd’hui a le mérite de rappeler qu’au-delà de l’aspect financier qui pourrait permettre des économies au Canton, l’attribution du mandat ne doit en aucun cas se faire sur le dos des employés-es de ces lignes de bus. Sans revenir dans le détail sur le contenu de mon interpellation déposé le mois dernier et qui nous occupe aujourd’hui, je souhaite encore rappeler à cette tribune que le Gouvernement avait toute les cartes en sa possession pour que cette mise au concours ne puisse en aucun cas porter préjudice aux droits des employés-es actuels, tout en privilégiant les intérêts des finances cantonales. Il ne s’agissait en fait que d’une question de volonté de sa part, en inscrivant distinctement le cadre salarial proposé par les syndicats, soit les conditions de travail usuelles et moyennes dans la région et dans la profession.

Aussi je souhaite avant d’entendre la réponse du Gouvernement apporter encore quelques considérations qui devrait vous convaincre que notre obstination à défendre les conditions salariales des chauffeurs de bus et de l’ensemble des employés-es jurassiens n’est pas le fruit de notre imagination mais doit rester une préoccupation parlementaire. Ceci afin d’éviter à tout prix le dumping salarial !

1. Il est inutile que le Gouvernement ne prenne encore une fois pour prétexte que lescandale CarPostal fut le déclencheur de cette mise au concours. Car au-delà, des malversations reconnues et de falsifications dans la facturation du carburant de la part de la régie fédérale, cet appel d’offres avait déjà été annoncé lors de la Conférence cantonale des transports par le ministre en 2017. Avant que le scandale n’éclate. Même si l’argument d’économie financière avait largement été soutenu par David Eray, il est bon de rappeler … ou marteler qu’un dumping salarial était à craindre et avait déjà été dénoncé lors de la même séance. Dès lors le ministre de tutelle ne pouvait pas ignorer l’inquiétude du milieu de la gauche et des syndicats ! Même si ce scandale aura conduit directement à une perte de confiance, il aurait suffi de garder simplement le contact et mettre une certaine pression sur CarPostal afin de renégocier avec cette entreprise sans passer par une mise au concours dont les Chemins de fer du Jura font également les frais. Des pourparlers auraient pu avoir lieu bien avant la publication de cet appel d’offres sur le site SIMAP. Le Ministre Eray le savait bien et semble même faire de CarPostal une affaire personnelle.

Pourquoi ne l’a-t-il communiqué au collège gouvernemental ?

1. Les multiples manifestations, jusqu’à ce jour et à venir, des employés-es de bus du Jura et de leur famille est le signe que cette mise au concours a de quoi les inquiéter. Comment pourrait-il en être autrement ? Le refus du Gouvernement d’inscrire noir sur blanc dans l’appel d’offres concernant des conditions salariales proches de celles d’aujourd’hui ne les rassurera pas davantage. Quand on sait qu’actuellement le salaire jurassien moyen annuel avoisine les 72'000 CHF, ils peuvent légitimement craindre des détériorations puisque le déni du Gouvernement à tenir compte des recommandations syndicales laisse la porte grande ouverte aux soumissionnaires d’appliquer un salaire minimum de 58'300 CHF fixé par une directive de l’OFT. Cherchez l’erreur ! Il ne faut pas être économiste pour comprendre que l’application de cette norme ne permettra pas de faire vivre décemment les chauffeurs de bus et encore moins leurs familles. Pire encore, elle en amènera certains à « pointer au chômage » et en précarisera d’autres.

Le Gouvernement est-il conscient que l’économie jurassienne pourrait directement en pâtir ?

1. Outre le mécontentement des chauffeurs et des syndicats, l’inquiétude de la population est également perceptible. Les différents courriers des lecteurs et des prises de position d’utilisateurs sur les réseaux sociaux prouvent leur attachement et leur solidarité aux employés de ce secteur mais également leur inquiétude quant à une dégradation programmée de ce service si la concession est accordée à une entreprise qui n’a que faire de considérations sociales et du critère de qualité dans le fonctionnement futur des lignes de bus dans le Jura.

Le ministre Eray peut-il également faire fi de ces craintes de la rue ?

1. Sans porter de jugement trop hâtif, nous serions tout de même tentés de tirer un parallèle dans la gestion du projet de géothermie profonde à Haute-Sorne et de cette mise au concours. Tant l’obstination du Ministre de tutelle à faire abstraction des conseils et considérations externes à ses services est flagrante.

Devons-nous y voir une forme de standard de notre ministre de l’Environnement dans la gestion de dossiers importants ?

1. Cerise sur le gâteau, comme déjà relevé, le Gouvernement en refusant d’inscrire explicitement dans la mise au concours l’obligation d’appliquer une CCT mais plutôt de se conformer aux conditions en usage dans la région et la rémunération moyenne de la CCT bernoise impliquera directement un arbitrage d’un tribunal de Berne en cas de problème. Une aberration entrepreneuriale et politique doublement dénoncée quand on sait que les documents la CCT Bernoise ne concerne que les lignes de bus inter-cantonales pour la partie de trajet concernée. Dès lors, comment les droits d'un chauffeur seront-t-ils évalués et définis sachant qu'ils rouleront quotidiennement sur certaines lignes entre 2 territoires cantonaux.

Comment le Gouvernement peut-il se suffire d’une telle aberration ?

1. Peut-on imaginer que Syndicom et le SEV soient associés aux réflexions en vue de l’attribution de la concession ? Sachant que certaines pondérations de critères auront directement une incidence dans le choix final du Canton qui sera soumis ensuite à l’OFT, il nous paraît pertinent que les syndicats puissent user de leurs conseils et de leurs expériences afin d’éviter au maximum le dumping salarial.

Le Gouvernement peut-il envisager cette éventualité ?

Le Gouvernement peut-il nous faire part du calendrier précis des prochaines échéances ?

1. Au-delà des oppositions qui pourraient vraisemblablement être déposées et coûtées très chers aux contribuables, il est bon de rappeler qu’il reste à l’OFT la compétence de retirer les concessions en cas de fautes graves de calcul et falsifications avérées dans les offres remises par les entreprises soumissionnaires. Considérant les cas déjà dénoncés par les médias et les syndicats, le Gouvernement en est-il conscient ?

Celui-ci a-t-il enquêté et s’est-il inquiété afin que les soumissions soient au-dessus de tout soupçon ?

1. Fait nouveau et inquiétant, certaines entreprises se sont approchées des syndicats afin de renégocier avant l’adjudication le lieu de travail des collaborateurs. Pour faire simple, actuellement, un seul lieu de travail est attribué pour les chauffeurs. Ceci leur permet de compenser les différentes contraintes de trajets supplémentaires, de suppléments de pause à l’extérieur, d’indemnités de repas à l’extérieur et voiture de service. Une juste compensation quand on sait les horaires irréguliers et la flexibilité dont sont astreints durant toute l’année ces employés. Ainsi la proposition de certaines entreprises préconisant d’attribuer plusieurs lieux de travail aux collaborateurs éviterait de leur verser ces indemnités. D’où une substantielle économie financière attendu de 25% par service … sur le dos des employés. La pression mise sur les syndicats avant même l’attribution de la concession nous laisse facilement imaginer l’état d’esprit qui anime ces entreprises. Celles-ci prétendant même que les syndicats porteraient la responsabilité de ces détériorations salariales s’ils n’adhéreraient pas à cette idée. De toute évidence, ce comportement peut s’apparenter à un premier indice de dumping salarial.

Le Gouvernement peut-il cautionner ce mode de fonctionnement ?

1. Dernier élément en guise de conclusion, la mise au concours de la totalité des lignes de bus dans le Jura reste un cas unique en Suisse avec l’énorme risque de donner des idées à d’autres cantons de mettre au concours leurs lignes de bus. Situation laissant présager une concurrence à outrance et toutes ses dérives dans ce secteur d’activité ayant pour vocation première le service public.

Le Gouvernement a-t-il évalué ces conséquences en ouvrant cette boîte de Pandore ?

Merci de votre attention.

2

*Suite aux réponses, je demanderai l’ouverture de la discussion – D’autres députés le feront aussi certainement (Vincent Hennin dans tous les cas). En espérant que le ministre Eray réponde directement aux questions, je rebondirai à ses affirmations.*

Monsieur le Président,

Chers collègues,

Madame et Messieurs les Ministres,

*(Je déplore que le Ministre David Eray n’ait pas pris la peine de répondre concrètement et complétement (n’ait que partiellement répondu) aux différentes questions qui lui étaient posée. Celles-ci n’avaient pourtant que comme de simple but de renseigner les membres de ce Parlement quant à la gestion de ce dossier et des graves incidences au cas où le Gouvernement ne reconsidérait pas sa position avant l’adjudication finale. Aujourd’hui je prends acte que le ministre de tutelle ne veut pas davantage nous écouter. Je le laisserai apprécier toute la détermination des chauffeurs de bus, des syndicats, des pétitionnaires et de la population lors des futures actions qui seront encore entreprises afin d’éviter coûte que coûte que cette mise au concours ne se fasse sur le dos des employés de ce secteur et indirectement de l’économie jurassienne !)*

Je remercie le Ministre pour ses réponses sur lesquelles je rebondirai brièvement :

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 par écrit pour répondre à la volonté du ministre David Eray.
	1. ……………
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.
	1. ……………

1. Comment le Gouvernement définit-il le salaire usuel de la branche ?
	1. ……………
2. Le Gouvernement pense-t-il que l’entreprise qui remportera cette concession se souciera vraiment d’appliquer l’Art. 32l, 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.
	1. ……………

1. 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) ».
	1. ……………

1. 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 ?
	1. ……………
2. 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 !
	1. ……………

Merci de votre attention.

Delémont, 27 novembre 2019

Nicolas Maître