



Dans le canton du Jura, CarPostal assure le transport sur 26 des 28 lignes. CarPostal

# Le Jura et le Valais contraignent CarPostal à faire mieux et moins cher

**Transports régionaux** Le Jura bouscule les habitudes en ouvrant le marché pour ses 28 lignes de bus. Le Valais suit, avec un appel d'offres pour 45 lignes. CarPostal, principal prestataire, doit revoir sa copie.

Ivan Radja  
ivan.radja@lematindimanche.ch

**C**arPostal, autrefois La Poste, assure depuis le temps des diligences des dessertes dans toute la Suisse, y compris et surtout les plus difficiles d'accès. Elle n'est pas la seule entreprise présente sur le créneau des transports régionaux, mais assurément la première: 56% des lignes de bus régionales sont de son ressort au niveau national. La proportion grimpe encore dans certains cantons, dont le Jura, où CarPostal assure l'écrasante majorité des lignes de bus, soit 26 sur 28, les deux dernières étant desservies par les bus des Chemins de fer du Jura (CJ). Cette hégémonie est toutefois mise à mal par deux appels d'offres d'une ampleur inédite, de la part du Jura et du Valais (lire ci-dessous).

Le canton du Jura a en effet décidé d'ouvrir le marché via un appel d'offres qui démarrera en juin 2018, pour l'ensemble de ses lignes. «C'est une première, en effet, constate Florence Pictet, porte-parole de l'Office fédéral des transports (OFT). Depuis vingt ans, il y a eu environ 35 mises au concours en Suisse, mais qui ne concernaient qu'une ou quelques lignes de bus.»

Chef du Service des transports du Jura, David Asséo explique que «rien n'était prémédité de longue date», mais que tout s'est

enchaîné très vite, «un peu à la façon d'un polar», au printemps dernier. Suite à une augmentation de l'offre de la part de CarPostal, entreprise dès décembre 2015, «ceux-ci sont venus avec des prétentions financières exagérées, alors que nous avons encore besoin d'aménagements en 2018 et 2019 pour satisfaire l'augmentation de la demande». Cela se passait le 1er mai. Or il fallait faire vite: cinq jours plus tard, la concession pour CarPostal (et les CJ) était reconduite pour dix ans. «Nous aurions été pieds et poings liés jusqu'en 2027», ajoute David Asséo.

## Deux milliards de subventions

Les nouvelles dispositions de la loi sur le transport des voyageurs (LTV), via une convention d'objectifs commune entre le canton et la ou les entreprises, facilite depuis 2013 ces appels d'offres. Des opérations de ce type risquent de se répéter à l'avenir, dans un but d'économies et d'amélioration de l'offre, plus ciblée. Actuellement, les subventions au trafic régional par bus s'élèvent à 2 milliards de francs par année, moitié pour les cantons, moitié pour la Confédération. Laquelle voit d'un bon œil ces ouvertures du marché. Les indemnités augmentent régulièrement, mais dans le climat d'économies qui prévaut sous la Coupole, rien n'interdit de rationaliser le secteur. David Asséo reconnaît du reste que «l'OFT nous a appuyés dans cette démarche». Pour rappel, ces lignes sont subventionnées par la Confédération, les cantons et les communes, selon une clé de répartition. Pour le Jura, Berne verse

des indemnités à hauteur de 74%. «Ce soutien demeure le même, quelle que soit l'entreprise de transport choisie, suisse ou étrangère», souligne Florence Pictet.

Directeur de la région ouest de CarPostal, Pierre-Alain Perren nuance le récit. «Nous avons investi depuis 2015 dans l'achat de 12 nouveaux bus, la construction d'un entrepôt à Porrentruy, une station d'essence, dans l'engagement de personnel et une campagne marketing. Tout cela a un coût.» Qui aurait dû être, en partie, couvert par les recettes facturées aux voyageurs. «Or ce n'était pas le cas dans les prévisions pour 2018 et 2019», précise Pierre-Alain Perren. Et il ne s'agit pas de manque d'affluence. En cas de cadence accrue, par exemple, il peut arriver qu'une personne prenne le bus quatre fois par jour au lieu de deux, si elle rentre à midi, tout en continuant de payer le même abonnement qu'auparavant. «Nous espérons que les recettes couvrent une partie importante des coûts, mais ce n'est pas le cas», constate Pierre-Alain Perren. Au canton de combler la différence. Qui refuse, et lance cet appel d'offres, auquel CarPostal entend bien répondre.

Vu la masse critique – 28 lignes régionales – «ce mandat risque d'aiguiser l'appétit de concurrents étrangers», craint Pierre-Alain Perren. Par exemple la RATP, qui opère déjà à Genève, à Avenches et bientôt à Puidoux. Elle dispose déjà d'une filiale suisse, HelvéCie, afin de pénétrer le marché. «Mais il n'est pas obligatoire d'avoir une filiale suisse pour faire une offre, rappelle Florence Pictet. Par contre, toute

**«Ce mandat risque d'aiguiser l'appétit de concurrents étrangers»**

Pierre-Alain Perren, directeur chez CarPostal

entreprise est tenue de respecter les dispositions légales en vigueur concernant les salaires, le temps de travail ou la conformité technique des véhicules, entre autres.» Au reste, une filiale se crée relativement vite, et rien n'exclut que, à moyen terme, des acteurs français comme Keolis (qui appartient à 70% à la SNCF) ou Vectalia manifestent leur intérêt.

Pour sa part, David Asséo est formel: le canton du Jura n'a «aucune intention de faire baisser les coûts en agissant sur les salaires du personnel ou en relevant le prix des billets». ●

Publicité



Votre tirelire est au régime?

## Suranné, le réseau valaisan nécessite une vraie politique de mobilité

► «Nous allons lancer un appel d'offres pour une centaine de lignes», lâche sans détour Vincent Pelissier, chef du Service des transports et des cours d'eau du canton du Valais. L'offre actuelle n'est plus adaptée et reste calquée sur de vieux schémas qui n'ont presque pas bougé depuis des décennies. «Pour vous donner un exemple, il y a plus de trente ans je prenais un bus en tant qu'enfant. Ce bus existe toujours, il fait le même trajet, mais presque à vide, alors que d'autres lignes

sont insuffisantes. Ce que nous voulons, c'est que l'on nous propose une véritable offre de mobilité et non plus des kilomètres parcourus.» En Valais comme dans le Jura, CarPostal tient la majorité de ce marché. Son directeur pour la région Valais, Anton Karlen, est surpris par cet appel d'offres et nuance la déclaration de M. Pelissier: «Selon ma connaissance des faits, si l'on parle de lignes de bus, cela en fait 45 qui seront remises sur le marché, et nous en desservons 30, car d'autres entreprises

sont aussi actives dans le canton.» Cette opération vise également, en adaptant l'offre et en augmentant la qualité, à réduire sensiblement les coûts. L'appel d'offres n'est pas encore effectif mais à l'état de planification, et chaque ligne sera examinée au cas par cas.

CarPostal exploite actuellement 106 lignes dans le Valais et le Chablais si l'on inclut des lignes urbaines et des transports scolaires, avec 290 véhicules et 315 collaborateurs. Selon Anton Karlen, «il est évident qu'il faut

trouver d'autres concepts pour répondre à la réalité d'aujourd'hui. Nous travaillons en collaboration avec le canton, mais c'est lui qui commande.» Là aussi, le nombre de lignes qui feront l'objet de l'appel d'offres est susceptible d'intéresser d'autres acteurs que CarPostal et certaines compagnies de bus régionales. «C'est un risque, en effet, convient-il, mais il faut savoir que le Valais, avec le haut et le bas du canton, représente un vaste territoire, très éclaté, difficile à desservir.»