

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Nicolas Rochat et consorts Chantier du m2 : salaires impayés pour 23 collaborateurs. A qui revient la responsabilité du versement ? Quid de la responsabilité des collectivités publiques dans le respect de l'application des conditions de travail ?

Rappel de l'interpellation

Par voie de presse, nous avons appris l'ajournement de faillite de la société sous-traitante TMTI (le Temps édition du 29 avril 2009) engagée par l'entreprise Alstom pour la pose de voie dans le chantier m2. La société sous-traitante laisse derrière elle une facture d'environ 80'000 francs relative à des rattrapages de salaires et d'heures supplémentaires impayés pour vingt-trois de ses salariés. Ce montant fait suite à une décision de la Commission paritaire d'harmoniser les conditions de travail des salariés du chantier m2 par rapport aux conditions prescrites dans la CCT de la construction des voies ferrées. Ce non-respect des conditions de travail avait non seulement été dénoncé par les syndicats mais aussi par le Conseil communal de Lausanne en janvier 2007 qui avait voté une résolution demandant l'application stricte de la CCT par toutes les entreprises occupées sur l'ensemble du chantier m2 (procès-verbal de la séance du Conseil communal de Lausanne du 23 janvier 2007). Nous pouvons, dès lors, que constater que les pouvoirs publics, alors qu'ils se voulaient les chantres du respect des conditions de travail, n'ont pas veillé à faire respecter l'application des conditions-cadre pour certains travailleurs pendant plus de deux ans.

Actuellement, la situation apparaît plus que controversée puisque TMTI serait en insolvabilité et l'entreprise générale (Alstom) fait, pour le moment, fi d'une quelconque responsabilité dans cette affaire. Outre le non-respect de l'application des conditions de travail, cette affaire démontre parfaitement les limites du système de la sous-traitance ainsi que celles de la responsabilité de l'entreprise générale en cas d'infraction.

Dans le dessein de voir les salaires dus enfin versés aux travailleurs, nous posons les questions suivantes au Conseil d'Etat:

- 1. Le Conseil d'Etat peut-il nous renseigner sur le montant exact des arriérés de salaire et d'heures supplémentaires dus aux employés de la société TMTI ainsi que sur le nombres d'employés concernés ?*
- 2. Est-il bien exact que le maître d'ouvrage a exigé le strict respect des conventions collectives de travail dans le cadre des travaux du m2 ? Cas échéant, comment expliquer de telles violations ?*
- 3. Quand le maître d'ouvrage, et plus précisément, l'Etat de Vaud a-t-il eu connaissance de cette affaire ? Les pouvoirs publics sont-ils intervenus auprès de la société Alstom pour s'assurer du respect des conventions collectives étendues ou non et préserver les droits des salariés ? Le Conseil d'Etat peut-il nous renseigner sur la chronologie exacte de cette affaire ?*
- 4. Quelle est la responsabilité du maître d'ouvrage et des pouvoirs publics dans cette affaire ? Comment le Conseil d'Etat peut-il expliquer que les pouvoirs publics n'aient pas été en mesure d'imposer un strict respect des conventions collectives de travail sur un chantier aussi emblématique que celui du m2 ?*
- 5. Le Conseil d'Etat considère-t-il que la responsabilité d'Alstom est engagée dans cette affaire dans la mesure où la société a sous-traité une partie du travail qui lui incombait ?*
- 6. Qu'entend aujourd'hui faire le Conseil d'Etat pour permettre aux salariés de TMTI d'obtenir les arriérés de paiement qui leur sont dus ?*
- 7. Plus largement, quelles mesures entend prendre le canton pour mieux contrôler les entreprises sous-traitantes dans le cadre des adjudications publiques et garantir le respect des conventions collectives de travail étendues ou non dans les secteurs concernés ?*

Le Lieu, le 3 mai 2009. (Signé) Nicolas Rochat et 19 cosignataires

Réponse

Préambule

L'organisation pour la construction du m2 a été fixée dans le cadre d'une convention signée le 11 août 2003 entre l'Etat de Vaud, représenté par le Département des infrastructures (DINF) et la société Métro Lausanne Ouchy SA (MLO), entièrement en mains de la Ville de Lausanne. MLO est devenu le maître de l'ouvrage dès la signature de la convention.

Rappel des faits

Les offres des soumissionnaires datent de septembre 2000. Le contrat avec la société Alstom Suisse SA a été paraphé en août 2002. Les travaux de pose de la voie se sont déroulés de novembre 2005 à avril 2007.

Alertée par la commission paritaire centrale de la CCT voies ferrées à fin 2006, à un moment où les nouvelles conditions de la Convention collective de travail (CCT) n'étaient pas encore étendues par le Conseil fédéral, la commission tripartite cantonale pour les mesures d'accompagnement à la libre circulation des personnes a mandaté la commission professionnelle paritaire (CPP) du secteur principal de la construction (maçonnerie et génie civil) pour contrôler les conditions salariales accordées aux travailleurs occupés à la construction des voies ferrées sur le chantier m2. La CPP est constituée par deux représentants patronaux et deux représentants syndicaux. Ces contrôles ont touché notamment les sociétés Alstom Suisse SA et TMTI SA.

La question du respect des conditions de la CCT n'était pas simple à résoudre, parce que les éléments de cette CCT et son champ d'application se sont constamment modifiés au cours des dernières années. Nonobstant, la CPP a conclu en août 2007 que l'entreprise TMTI SA devait :

- un rattrapage de salaire pour respecter le minimum prévu des salaires relevant des classes C/B/A pour vingt travailleurs en 2005 et 2006, ainsi que pour dix-neuf travailleurs en 2007 selon la CCT voies ferrées ;
- le paiement de 25% sur les heures supplémentaires selon la CCT voies ferrées ;
- le paiement d'heures manquantes par rapport à l'horaire normal pour neuf travailleurs selon CCT voies ferrées ;
- le paiement d'heures manquantes par rapport à l'horaire normal pour trois employés soumis à la CCT géomètres.

La CPP a indiqué aussi que la fondation FAR devait se prononcer sur l'assujettissement à la fondation pour une retraite anticipée.

La commission tripartite a pris acte du rapport et constaté que le problème était apparemment réglé. Les entreprises concernées ont admis le principe de l'application des nouvelles conditions de la CCT et donc des compensations à titre rétroactif. Dès lors qu'une CCT est étendue, la commission tripartite n'était plus compétente pour intervenir.

La direction de l'entreprise TMTI a convenu de verser les rattrapages en fin de contrat. Or, cette société n'a pas pu tenir cet engagement suite à sa mise en ajournement de faillite. Le montant total de ces divers rattrapages se montait à environ CHF 80'000.-. Selon la commission paritaire, 60% de ces rattrapages ont finalement été honorés par la société TMTI SA. Il restait donc environ CHF 30'000.- à rembourser aux employés de TMTI.

Le DINF et la direction de projet du m2 ont entrepris des démarches actives auprès de la société Alstom pour régler cet arriéré à la place de la société TMTI SA défaillante. Le Conseil d'Etat peut annoncer un heureux épilogue à cette affaire. En effet, la société Alstom s'est engagée à verser le solde dû, d'environ CHF 30'000.-, à la commission paritaire du secteur qui se chargera ensuite de le distribuer aux personnes touchées.

Réponse aux questions

1. Le Conseil d'Etat peut-il nous renseigner sur le montant exact des arriérés de salaire et d'heures supplémentaires dus aux employés de la société TMTI ainsi que sur le nombre d'employés concernés ?

Le montant total des rattrapages est de CHF 80'000.-. Le nombre d'employés concernés est de 20 au titre de la CCT voie ferrée et de 3 au titre de la CCT géomètres. Le solde dû à ce jour est d'environ CHF 30'000.-

2. Est-il bien exact que le maître d'ouvrage a exigé le strict respect des conventions collectives de travail dans le cadre des travaux du m2 ? Cas échéant, comment expliquer de telles violations ?

Le maître de l'ouvrage MLO a conclu avec la société Alstom et, de manière indirecte, avec son sous-traitant TMTI, à l'application de la nouvelle CCT voies ferrées, bien que non étendue, dès le 1er janvier 2006. C'est la situation financière du sous-traitant qui a mené à ces arriérés.

3. Quand le maître d'ouvrage, et plus précisément, l'Etat de Vaud a-t-il eu connaissance de cette affaire ? Les pouvoirs publics sont-ils intervenus auprès de la société Alstom pour s'assurer du respect des conventions collectives étendues ou non et préserver les droits des salariés ? Le Conseil d'Etat peut-il nous renseigner sur la chronologie exacte de cette affaire ?

Comme indiqué plus haut, le maître d'ouvrage MLO, a agit dès qu'il a eu connaissance de cette affaire. La chronologie fait l'objet du rappel des faits.

4. Quelle est la responsabilité du maître d'ouvrage et des pouvoirs publics dans cette affaire ? Comment le Conseil d'Etat peut-il expliquer que les pouvoirs publics n'aient pas été en mesure d'imposer un strict respect des conventions collectives de travail sur un chantier aussi emblématique que celui du m2 ?

Le maître de l'ouvrage MLO a agit dès qu'il a eu connaissance du problème en négociant l'application de la CCT voies ferrées au 1er janvier 2006. La direction de l'entreprise TMTI SA a convenu de verser les rattrapages en fin de contrat, engagement qu'elle n'a pas pu tenir suite à sa mise en ajournement de faillite. Le Conseil d'Etat peut donc s'assurer du respect des CCT ; il lui est impossible de s'assurer de manière absolue de la solidité financière de tous ses partenaires, y compris leurs sous-traitants, et ce d'autant plus que cette solidité financière peut évoluer au cours de l'exécution des travaux.

5. Le Conseil d'Etat considère-t-il que la responsabilité d'Alstom est engagée dans cette affaire dans la mesure où la société a sous-traité une partie du travail qui lui incombait ?

L'accord trouvé en 2006 de l'application de la CCT au 1er janvier 2006 montre que la société Alstom a accepté les conditions, en ce qui concerne ses propres employés. En revanche, la législation actuelle ne prévoit pas qu'une entreprise soit engagée par le défaut de paiement de son sous-traitant.

C'est donc tout à l'honneur d'Alstom d'avoir accepté de suppléer au défaut de son sous-traitant TMTI.

6. Qu'entend aujourd'hui faire le Conseil d'Etat pour permettre aux salariés de TMTI d'obtenir les arriérés de paiement qui leur sont dus ?

Comme annoncé plus haut, les démarches actives menées par le DINF ont permis le règlement du solde des arriérés par la société Alstom.

7. Plus largement, quelles mesures entend prendre le canton pour mieux contrôler les entreprises sous-traitantes dans le cadre des adjudications publiques et garantir le respect des conventions collectives de travail étendues ou non dans les secteurs concernés ?

Une initiative législative a été déposée au Grand Conseil pour trouver une voie légale pour lier les sous-traitants à l'adjudicataire. Cette initiative est en cours de traitement. Le système de contrôle des conventions collectives par la commission paritaire est efficace, la révélation de l'affaire dont il est question le prouve.

Depuis 1999, le contrôle des chantiers de la construction a été mis en place en partenariat entre l'Etat de Vaud, les partenaires sociaux de la construction (patronat et syndicat) et la SUVA. A ce jour, six délégués effectuent des contrôles sur les chantiers dans le canton de Vaud. En cas d'infraction, un rapport est émis et transmis aux parties concernées pour traitement, qui appliquent les sanctions et mesures administratives prévues par les dispositions et la législation relevant de leur domaine.

Le système de détection des entreprises sous-traitantes non conformes est en voie de renforcement. Le DINF s'attelle à l'améliorer avec le concours des partenaires sociaux ; cela passe notamment par la déclaration de tous les sous-traitants envisagés lors du dépôt de l'offre d'un soumissionnaire.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 13 janvier 2010.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean