

*Date de dépôt: 23 octobre 2003*

*Messagerie*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de MM. Jacques Jeannerat, Ivan Slatkine et Hubert Dethurens modifiant la loi sur les Transports publics genevois (H 1 55)**

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### **Rapport de M<sup>me</sup> Françoise Schenk-Gottret**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié le PL 8884 dans ses séances des 13, 20 et 27 mai, et du 3 juin 2003 sous la présidence de M. Gilles Desplanches, en présence de M. Robert Cramer, conseiller d'Etat en charge du département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement, de M. Philippe Burri, directeur de l'OTC, M. Guillaume Zuber, juriste à l'OTC, M. Fabrice Etienne, ingénieur en transports régionaux. Les procès-verbaux étaient tenus par M<sup>me</sup> Caroline Martinuzzi et M. Hubert Demain.

Le projet a été déposé par MM. Jacques Jeannerat, Ivan Slatkine et Hubert Dethurens. Notons que MM. Jeannerat et Dethurens sont membres du Conseil d'administration des TPG.

La commission de transports a procédé à de longues auditions pour l'examen de ce projet de loi.

## **Auditions**

### ***Audition de M. Stucki, directeur général des TPG et de M. Challet, responsable de la comptabilité, de la gestion financière et des revenus clients***

M. Stucki explique que, lors des modifications de la constitution (art. 160A) et de la loi sur les TPG (art. 1, al. 1 et 5), en 1995, il y avait eu une levée de boucliers au TPG. En effet, le personnel travaillant à la maintenance avait peur de voir disparaître son travail. C'est pourquoi, un taux de 4% a été introduit empêchant ainsi de sous-traiter l'ensemble d'un domaine. En ce qui concerne les salaires, M. Stucki indique qu'actuellement il n'existe aucune possibilité d'imposer un niveau minimum et qu'il y a obligation de respecter les conventions collectives du secteur. A Genève, il n'y a aucune convention collective pour les privés qui acceptent l'exploitation des lignes TPG. Un accord permettant de créer une convention-cadre est en négociation, ce qui offrirait l'avantage de régionaliser les tarifs et les salaires. Il ajoute que le niveau des salaires des privés augmente peu à peu se rapprochant, de ce fait, des salaires des TPG.

M. Stucki indique que la différence entre les charges et les produits devient de plus en plus conséquente et une solution doit être trouvée pour la réduire. Ainsi l'appel aux subventions étatiques se fait de plus en plus important. Sous cet aspect, la sous-traitance pourrait être intéressante. Les lignes subventionnées par des tiers (y compris par la Confédération) pourraient ainsi être sous-traitées. Toutefois le texte proposé devrait être assoupli, car la proposition du PL revient à déclarer la guerre aux syndicats.

### ***Audition du Syndicat suisse du personnel des transports (SEV)***

La délégation des représentants de l'ensemble du personnel et des organisations syndicales des TPG est composée de MM. Fausto, Leggiero, Ortega, Perroud, Schaer, Vaccaro et Wethli.

Les représentants du personnel des TPG ne comprennent pas la raison de la volonté exprimée dans ce projet de loi. Le nouveau directeur s'est engagé à mettre en place le plan directeur. Le personnel a déjà largement dû participer aux améliorations financières des TPG. Les nouveaux statuts proposent une diminution des salaires importante pour les nouveaux engagés. Les salaires ont diminué sans réduction du temps de travail. Le salaire minimum d'un conducteur s'élève environ à 4000 F net.

Aujourd'hui la remise en question proposée par ce projet de loi peut avoir de lourdes répercussions. Ce projet de loi constitue en fait une attaque contre le service public. En effet les TPG s'appliquent à fournir un excellent service à la population à un moindre coût et ce projet de loi risque de le péjorer, de plus la caisse de pension du personnel n'est pas des plus équilibrées. Ainsi cette modification engendrera des conséquences négatives certaines.

Les entreprises sous-traitantes qui ont exploité les lignes transfrontalières ont connu d'importants problèmes : il a fallu créer des postes spécifiques pour la surveillance de la sous-traitance. La ligne F a ainsi occasionné un bon nombre de désagréments à ses usagers. La radio centralisée des transports (RCT) a également rencontré d'importants soucis en ce qui concerne le respect des horaires. La commission des transports est rendue attentive au fait que les rapports des conducteurs avec la clientèle sont primordiaux. En effet, l'exemple le plus représentatif repose sur le mouvement populaire de l'an dernier en faveur des conducteurs. La sous-traitance ne peut pas se prévaloir de cela. Les 10% actuels suffisent amplement. La souplesse évoquée par le projet de loi n'est pas nécessaire.

La formation des conducteurs des TPG n'est pas identique à celle des sous-traitants. En effet, les premiers sont formés pour le transport « de masse » alors que les seconds sont formés pour les voyages touristiques. Il ne s'agit ainsi pour eux nullement d'un métier de base mais d'un complément. De plus, le parc des véhicules des TPG est moderne et répond à différents services. Au contraire des sous-traitants, les TPG assurent un service de qualité et ne se permettent pas de faire circuler des véhicules peu fiables.

Les syndicats et les organisations du personnel sont directement concernés par ce projet de loi ; le fait de se prononcer à l'encontre de la sous-traitance représente leur manière de réagir et d'anticiper.

### ***Audition de M<sup>me</sup> Brigitte Baud, directrice d'exploitation aux TPG***

M<sup>me</sup> Baud explique qu'elle ne saurait s'exprimer sur l'opportunité de ce projet de loi mais se trouve en mesure d'éclairer la commission sur la pratique actuelle des TPG en matière de sous-traitance.

Les nouvelles règles AIMP s'appliquent à ce type de marché. Ce qui suppose un appel d'offre pour l'ensemble des lignes sous-traitées. Cet appel d'offre est cadré par un cahier des charges et un contrat-type, afin de s'assurer du respect de l'ensemble des règles en vigueur. Cette procédure est parfaitement ouverte.

Les critères d'adjudication sont:

- la qualité de l'offre à la clientèle, sous-entendant le respect de la qualité du service TPG ;
- le coût de la prestation ;
- le respect des conditions de travail dans l'entreprise (p. ex. durée du travail dans le secteur du transport public).

Sur cette base, un contrat à durée variable est conclu avec l'entreprise désignée. La durée dépendra essentiellement de la mise à disposition (ou non) des véhicules par les TPG. L'amortissement des véhicules par l'entreprise supposera une durée plus longue.

Ces contrats intègrent un système de pénalités (bonus-malus), dans le cas où le service ne répondrait pas aux critères fixés. En outre, depuis le début de l'année passée, un suivi plus régulier a été mis en place afin de vérifier au quotidien le travail du sous-traitant.

Actuellement un round de discussions est ouvert avec une partie des sous-traitants (en voie d'élargissement), afin d'examiner l'éventualité de signer une convention collective, car l'Union des Transporteurs Publics Suisses (UTPS) a négocié, avec les syndicats au niveau national, un projet de convention collective-cadre qui fixe les règles à respecter par les entreprises du secteur privé qui désirent sous-traiter avec le secteur public.

La discussion est ouverte à Genève. A Berne, les entreprises privées, qui souhaitent travailler avec le secteur public, ont déjà cette obligation.

En ce qui concerne les normes environnementales et l'accès aux personnes à mobilité réduite et aux landaus d'enfant, M<sup>me</sup> Baud confirme que le concept de service applicable est identique pour les TPG et les sous-traitants. Parmi les 8 critères de ce concept figurent effectivement les aspects susmentionnés. Il est clair que l'ensemble des véhicules TPG n'est pas adapté à ces critères à cause de l'ancienneté d'une partie du parc ; les mêmes tolérances sont valables pour les sous-traitants. Ce type d'obligations est fonction de la date de conclusion du contrat de base et ne s'applique qu'aux véhicules neufs.

Des commissaires se font l'écho de réclamations relatives à la ligne de Saint-Julien assurée par des bus privés (cabotage aux arrêts publics des TPG, cars non adaptés aux personnes à mobilité réduite). M<sup>me</sup> BAUD reconnaît des difficultés de fonctionnement sur la ligne « F » qui sont aujourd'hui résolues par un changement de sous-traitant.

En ce qui concerne le gain réalisé par la sous-traitance, M<sup>me</sup> Baud précise qu'il est difficile de le déterminer globalement, car il dépend de divers facteurs, en fonction des lignes. On peut articuler un gain de l'ordre de 10 à 15 % qui est à prendre sous toute réserve : les lignes peuvent être soit transfrontalières, soit financées en partie par les communes, soit provisoires et leurs essais ou changements prévus.

Les entreprises privées sont plus avantageuses que les TPG en matière de coûts du personnel. Cet impact n'est pas que salarial mais touche également les gains de productivité en raison de la durée de travail.

Afin de clarifier la situation M<sup>me</sup> Baud précise qu'il n'existe pas aujourd'hui de CCT pour les entreprises de transports privés, l'unique en vigueur étant celle des déménageurs.

L'ouverture des marchés publics signifie également ouverture vers les marchés étrangers. Les seuls sous-traitants étrangers des TPG sont en France voisine, et mandatés pour assurer le service de 2 lignes transfrontalières (p. ex. la ligne « Y »). Elle rappelle la problématique du cabotage. Cette lacune ne pourrait trouver une solution qu'au niveau national français ou fédéral suisse.

La maintenance des véhicules est prise en charge uniquement par les TPG. L'unique sous-traitance, en dehors des lignes, concerne les contrats de nettoyage des véhicules, également soumis aux AIMP et mandatés à trois entreprises suisses.

En ce qui concerne le volume de sous-traitance, les besoins des TPG sont couverts pour la totalité du contrat de prestation jusqu'en 2006 avec les limites de 10 % fixées actuellement dans la loi.

## **Rappel historique**

La limite de 10 % de la sous-traitance a son origine dans un contreprojet du Grand Conseil à l'initiative populaire lancée par le syndicat SEV en 1994.

Cette initiative constitutionnelle IN 103 intitulée « pour des transports publics au service de la population » avait été déclarée recevable par le Conseil d'Etat et par le Grand Conseil en janvier 1994. Elle proposait un article 160 A (nouvelle teneur) rédigé de la manière suivante:

**Titre X B            TRANSPORTS PUBLICS****Art. 160 A            Organisation et développement**

<sup>1</sup> *L'Etat, dans les limites du droit fédéral, prend les mesures nécessaires à l'organisation et au développement du réseau des lignes de transports publics.*

**Etablissement de droit public**

<sup>2</sup> *Il est créé un établissement de droit public chargé de la gestion des transports publics. Cet établissement est soumis à la surveillance du Conseil d'Etat.*

**Exécution du mandat**

<sup>3</sup> *Le personnel de l'établissement de droit public assure l'exploitation, la gestion et la maintenance du réseau des lignes, du matériel et des véhicules des Transports publics genevois.*

**Financement**

<sup>4</sup> *Le financement des dépenses d'exploitation et d'investissement de l'établissement est assuré par un contrat de prestations liant l'Etat et l'établissement pour une durée de 4 ans renouvelable. Le contrat de prestation et les comptes annuels de l'établissement sont soumis à l'approbation du Grand Conseil.*

**Politique tarifaire**

<sup>5</sup> *L'ensemble des offres de transport est organisé et financé de manière à assurer la mise à disposition de la population d'abonnements à des prix favorisant le choix du transport public.*

**Dispositions législatives d'exécution**

<sup>6</sup> *La loi règle tout ce qui concerne l'exécution du présent titre.*

Cette initiative avait été renvoyée en commission simultanément avec un projet de loi constitutionnelle déposé par MM. Pierre-François Unger, Roger Beer et Laurent Moutinot modifiant la loi sur les Transports publics genevois (sous-traitance) (H 1 11). Ce projet de loi élaboré pour devenir un contre-projet à L'IN 103 prévoyait une limite de la sous-traitance fixée à 10%. Il a été approuvé très largement par le Grand Conseil ce qui a permis le retrait de l'IN 103 par ses auteurs.

Ce contre-projet à l'IN 103 a été voté à une écrasante majorité du Parlement.

La loi est ainsi conçue:

## **LOI CONSTITUTIONNELLE**

*relative aux transports publics (contreprojet à l'initiative populaire 103 intitulée « Des transports publics au service de la population ») (A 2 I)*

*LE GRAND CONSEIL,*

*vu l'initiative populaire 103 « Des transports publics au service de la population »,*

*Décète ce qui suit:*

### **Article 1**

*La loi 7233 du 28 avril 1995 est abrogée.*

### **Art. 2**

*La Constitution de la République et canton de Genève du 24 mai 1847 est modifiée comme suit:*

#### **TITRE XB Transports publics**

##### **Art. 160 A (nouvelle teneur)**

*Organisation et développement*

<sup>1</sup> *L'Etat, dans les limites du droit fédéral, prend les mesures nécessaires à l'organisation et au développement du réseau des lignes de transports publics.*

##### **Objectif**

<sup>2</sup> *Dans le but de créer des conditions-cadre favorables au développement de la vie économique et sociale à Genève et dans la région, l'Etat favorise l'utilisation de transports publics respectueux de l'environnement dans une perspective de complémentarité entre les différents modes de déplacement.*

##### **Etablissement de droit public**

<sup>3</sup> *Un établissement de droit public est chargé de la gestion des transports publics. Cet établissement est soumis à la surveillance du Conseil d'Etat.*

##### **Contrat de prestations**

<sup>4</sup> *Les rapports entre l'Etat et l'établissement font l'objet d'un contrat de droit public qui, dans les limites de la loi, détermine en particulier les prestations de l'établissement, les conditions d'exploitation du réseau et les contributions financières de l'Etat pour une période pluriannuelle.*

##### **Financement**

<sup>5</sup> *Le contrat de prestations est soumis à l'approbation du Grand Conseil. Le référendum ne peut s'exercer contre la loi y relative, qui comprend les contributions à la charge du Budget de l'Etat pour la durée du contrat.*

### ***Dispositions législatives d'exécution***

<sup>6</sup> *La loi règle tout ce qui concerne l'exécution du présent titre.*

#### **Art. 3 Entrée en vigueur**

*La présente loi constitutionnelle entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1996.*

#### **Arguments et discussions en commission**

En acceptant cette loi constitutionnelle et en la faisant approuver par le peuple, les partis politiques du Grand Conseil se sont également engagés à respecter les choix faits. Notamment la limite de sous-traitance est fixée à 10% dans une loi votée également en 1995.

Ce sont ces engagements pris et le vote massif du peuple en faveur de cette loi qui sont remis en cause par les auteurs du projet de loi .

Actuellement, cette limite de 10 % permet déjà de sous-traiter les lignes suivantes: B, C, D, K, L, F, S, W, X, Y, Z, 5, 28, 31, 32, 34, 35, 36, 43, 47, 51, 52, 53, 54 et 96.

Il ressort des discussions en commission que la qualité des prestations des TPG est importante aux yeux des commissaires et il ne s'agit pas là uniquement d'un critère économique.

Les 10% de sous-traitance prévus par la loi ne sont pas encore exploités. Il ne semble guère utile d'aller plus loin. L'augmentation des prestations prévues dans le contrat signé entre l'Etat et les TPG va accroître considérablement l'offre de transport des TPG. Avec la limite actuelle de 10 %, le volume de sous-traitance va augmenter dans les mêmes proportions que celui des TPG. Les TPG ne demandent pas de modifier ce pourcentage, les limites étant suffisantes pour répondre à leurs besoins, ainsi que l'ont confirmé les responsables des TPG auditionnés par la commission.

La modification de cette loi posera d'importants problèmes dans le fonctionnement interne des TPG. Elle risque d'engendrer une votation populaire, car cette barrière de 10 % n'a nul besoin d'être augmentée.



## Votes

*Un amendement* à l'article 1, alinéa 5, est proposé : « (...) En cas de besoin, pour atteindre les objectifs du contrat de prestation, un volume supérieur de sous-traitance doit faire l'objet d'une décision du conseil d'administration, soumise à l'approbation du Conseil d'Etat ».

Il est accepté par 7 oui (1 UDC, 2 L, 2 R, 2 PDC), 5 non (3 S, 2 AdG), 2 abstentions (Ve).

*L'article 1 modifié* n'est pas accepté, le vote donnant 7 oui (1 UDC, 2 L, 2 R, 2 PDC), 7 non (3 S, 2 AdG, 2 Ve).

*L'article 2* n'est pas accepté, le vote donnant 7 oui (1 UDC, 2 L, 2 R, 2 PDC), 7 non (3 S, 2 AdG, 2 Ve).

*Le vote sur l'ensemble du projet de loi* donne 7 oui (1 UDC, 2 L, 2 R, 2 PDC), 7 non (3 S, 2 AdG, 2 Ve).

Le PL 8884 n'est pas accepté.

## Conclusion

Ce projet de loi n'ayant pas trouvé de majorité en commission, vous trouverez dans ce rapport, Mesdames et Messieurs les député-e-s, les arguments qui ont conduit la commission des transports à ne pas accepter le projet de loi 8884.

## **Projet de loi (8884)**

### **modifiant la loi sur les Transports publics genevois (H 1 55)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
décrète ce qui suit :

#### **Article 1**

La loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975, est  
modifiée comme suit :

#### **Article 1, alinéa 5, deuxième phrase (nouvelle teneur)**

<sup>5</sup> ... de leur but. Le volume des activités pouvant être données en sous-  
traitance doit faire l'objet d'une décision du Conseil d'administration soumise  
à l'approbation du Conseil d'Etat.

#### **Article 2**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la  
Feuille d'avis officielle.

Date de dépôt : 2 septembre 2003

Messagerie

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### Rapport de M. Alain Meylan

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La motion rédigée dans l'urgence lors des débats concernant le contrat de prestation des TPG était peut être excessive mais avait au moins le mérite de poser la question de la sous-traitance et d'en évaluer la portée. En toile de fond, il s'agit de donner les moyens aux TPG de réaliser l'ambitieux programme que le parlement lui a assigné d'augmenter son offre de 20% en lui octroyant de (trop) généreux millions pour ces quatre prochaines années.

Ne diabolisons pas la sous-traitance ! La preuve a été apportée par la prudence de la direction pour la mise en place dans le cadre législatif actuel des 10 % autorisés. Les TPG ont atteint cette limite cette année sans que cela n'ait suscité de réaction négative de la part du personnel. Pas plus non plus de démantèlement du service public qui assume toujours avec professionnalisme ses tâches.

Suite aux auditions et pour prendre en compte les craintes certes infondées des représentants des employés, je propose de modifier le texte du projet de la loi non sans indiquer que cet amendement (en gras ci-dessous) a d'ailleurs été accepté par la majorité de la commission :

#### **Article 1, alinéa 5 :**

*... de leur but. Le volume des activités pouvant être données en sous-traitance ne doit pas dépasser 10% du montant des charges totales des TPG. **En cas de besoin, pour atteindre les objectifs du contrat de prestation, un volume supérieur de sous-traitance doit faire l'objet d'une décision du Conseil d'administration, soumise à l'approbation du Conseil d'Etat.***

Il s'agit de laisser la possibilité à la direction des TPG comme actuellement de sous-traiter certaines tâches à hauteur de 10%. La

substantielle hausse de la subvention permettra d'ailleurs d'augmenter cette part en francs.

Toutefois, on doit laisser la liberté à cette entreprise de mettre en œuvre tous les moyens possibles pour atteindre les objectifs désignés par notre parlement. De plus, c'est le conseil d'administration des TPG, où les représentants des employés sont largement présents, qui peut dans sa légitimité décider une augmentation de la part de la sous-traitance, la nécessaire approbation du Conseil d'Etat étant une garantie supplémentaire. La loi ainsi votée permettra une gestion moderne, dynamique, flexible et sociale d'une entreprise.

Mesdames et Messieurs les députés, je vous remercie de faire bon accueil à cette proposition.