

*Date de dépôt : 11 janvier 2018*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M<sup>mes</sup> et MM. Cyril Aellen, Ivan Slatkine, Daniel Zaugg, Jean Romain, Murat Julian Alder, Pierre Conne, Simone de Montmollin, Raymond Wicky, Michel Ducret, Bénédicte Montant, Serge Hiltpold, Jean-Marc Guinchard, Bertrand Buchs, Jacques Béné, Renaud Gautier, Pierre Weiss, Gabriel Barrillier modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG) (H 1 55)**  
*(Augmentation modérée du maximum des activités en sous-traitance)*

*Rapport de majorité de M. Jean Romain (page 1)*

*Rapport de première minorité de M. Pierre Vanek (page 11)*

*Rapport de seconde minorité de M<sup>me</sup> Caroline Marti (page 24)*

## **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

### **Rapport de M. Jean Romain**

Mesdames et

Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est réunie à trois reprises pour traiter ce projet de loi, projet qui avait déjà été traité et, en plénière, renvoyé pour une poursuite d'étude en commission. C'est sous la présidence de M. Bernard Riedweg que ce travail a été repris. Ont suivi ces travaux : MM. Luc Barthassat, conseiller d'Etat ; David Favre, directeur général des transports ; Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs ; Alexandre Prina, directeur de la planification au sein de la direction générale des transports du canton de Genève. Les PV ont été tenus par M. Vincent Moret, que le rapporteur remercie.

## 1. Séance du 3 octobre 2017

Le MCG rappelle que ce projet de loi a été renvoyé en commission à sa demande, car il y a une grande **majorité de frontaliers travaillant dans les entreprises sous-traitantes**. Le MCG est de ce fait mitigé à propos de l'augmentation du pourcentage de cette sous-traitance.

EAG, d'emblée, redit son hostilité à ce projet de loi. Le groupe EAG est prêt à retourner en débattre en plénière. **Un référendum** sera inmanquablement lancé dans le cas où ce projet serait accepté.

Un député PLR demande combien de frontaliers travaillent aux TPG. Il aimerait des chiffres concernant ces frontaliers employés aux TPG ainsi que ceux des Suisses résidant en France employés aux TPG. L'auto-alimentation entretenue par le MCG sur la politique anti-frontaliers, de son point de vue, relève d'une obsession malvenue. Il a toujours eu de la peine à comprendre l'origine de cette obsession. En effet, il faudrait être opposé à un frontalier habitant à 100 mètres de la frontière. Or, du moment que ce dernier vient habiter 100 mètres plus près, c'est un résident qu'il faut protéger à tout prix. Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un travailleur qui arrive du Portugal, qui touche immédiatement toutes les prestations sociales et qui obtient un logement, dans ce cas c'est une personne à défendre à tout prix. Il faut revenir à la réalité et parler du vrai Genève. Les gens habitant dans le grand Genève contribuent de façon exemplaire à l'économie de notre région. Cette obsession contribue au déclin des finances publiques.

Un député MCG rappelle que les frontaliers viennent désormais de loin. Le MCG n'est pas anti-frontaliers mais pro-résidents. C'est absurde de donner de l'argent aux autres alors qu'il y a des chômeurs à Genève.

M. Pavageau explique qu'il y a 54% de Suisses, 45% de nationalité européenne et 1% d'autres nationalités aux TPG. 52% des employés résident à Genève, 28% des employés résident en France en étant de nationalité européenne, 16% des employés résident en France en étant de nationalité suisse et 4% des employés résident dans d'autres cantons suisses.

M. Barthassat rappelle que, depuis son arrivée au département, ils passent par le service du chômage pour engager de nouveaux chauffeurs. Si ceux-ci ont besoin d'une formation, elle est payée par le département de M. Poggia. Les TPG exigent désormais un CFC, et le département est en discussion pour assouplir cela. En prenant les gens au chômage, ils engagent parfois des gens de nationalité étrangère à défaut de pouvoir favoriser les Suisses.

Un député PLR affirme qu'il ne s'agit pas de savoir qui est engagé mais à qui sera confiée la sous-traitance. Il est d'avis qu'il faut privilégier les entreprises suisses. Toutefois, s'il y a une crainte de cela, et que toutes les

discussions sont bloquées parce qu'il y a effectivement un risque de confier ce travail à des frontaliers et à des entreprises frontalières, notre intérêt est perdu de vue. Il faut ainsi le faire via un règlement, mais cela n'a rien à faire dans une loi. Il propose un déplaçonnement **non pas à 15% mais à 20%** et, par le biais d'un règlement, l'encouragement à engager des entreprises suisses.

M. Barthassat rappelle que 30% de Genevois ou de Suisses sont engagés dans la sous-traitance. Certains d'entre eux n'ont pas été engagés aux TPG et travaillent désormais pour des sociétés de sous-traitance collaborant avec les TPG.

Un commissaire PDC rappelle que le groupe MCG était d'accord de réduire le taux de 20 à 15%. Ils étaient dans un contexte de recherche d'économies et d'efficacité aux TPG. S'il est possible d'augmenter le taux de sous-traitance, cela pourrait faciliter un retour aux prestations de 2014 à un coût moindre. Il aimerait de ce fait une explication du groupe MCG. Il a de la peine à comprendre ce renvoi du PL en commission.

Un député PLR aimerait une statistique du nombre d'engagements de Suisses, de Suisses résidant à l'étranger et d'étrangers, sous cette législature. Il rappelle les propos du chef de groupe MCG lors de la séance plénière : « [I]e problème au sein des TPG, c'est le manque de volonté de cette institution qui appartient à Genève et qui devrait en priorité favoriser les nôtres avant les autres, c'est-à-dire engager en priorité des résidents pour certains postes aux TPG. Aujourd'hui, on peut constater que les TPG seraient plutôt les transports publics gaulois. On peut également remarquer que la politique des petits copains continue à se pratiquer au sein même des TPG. Par la sous-traitance, on oublie de dire que la majorité de ces sous-traitances profitent aux intérêts des entreprises françaises. Ils viennent sans souci prendre nos marchés publics ». Le député PLR remarque donc que le MCG a obtenu une réponse à propos des sociétés qui s'occupent de la sous-traitance. En effet, **ces dernières sont suisses et il y a aucune entreprise française** qui a fait l'objet de la sous-traitance prévue par ce projet de loi. Il rappelle également que le MCG avait affirmé que « [p]our toutes ces raisons, le groupe MCG demande que ce projet de loi retourne en commission afin de connaître le nombre de sociétés genevoises travaillant pour les TPG et le nombre de sociétés françaises travaillant au détriment des sociétés genevoises pour les TPG ». Il conclut que **les questions posées ont trouvé leurs réponses**. Il espère donc que le MCG soutiendra ce projet de loi.

Un député MCG aimerait connaître l'origine des 10% dans la loi actuelle. Il ne voit pas pourquoi il faut sous-traiter la mission cœur des TPG à des

entreprises privées. Il comprend que ce soit le cas pour des lignes transfrontalières en raison des différences de législations.

A un député S qui demande s'il y a des **différences de salaire** entre les employés frontaliers et les employés genevois, M. Pavageau répond négativement. Il en va de même au sujet des sous-traitants.

EAG rappelle qu'il y a déjà eu une votation populaire qui a **plébiscité un non** à l'encontre de ce projet de loi.

Un député MCG relève que le problème est de confier cette sous-traitance à des entreprises qui engagent plus de 70% de frontaliers. Il est d'accord sur le principe de donner un peu plus de sous-traitance mais **pas plus de 15%**.

## 2. Séance du 10 octobre 2017

Un député PLR indique que la crainte du MCG a été comprise. Les lignes transfrontalières sont les seules à être gérées par des entreprises françaises. Les lignes sous-traitées à l'intérieur du canton ne le sont que par des entreprises genevoises. Il ne voit donc pas où est le problème.

Un député MCG affirme qu'ils ne parlaient pas des lignes transfrontalières. Le problème est que les entreprises ont plus de 70% de personnel frontalier. Il indique que le MCG est pris entre deux feux : faire des économies et se battre contre cet afflux de frontaliers au sein des entreprises genevoises. Le groupe MCG a mené une réflexion afin de trouver une solution. Ce dernier aimerait donc proposer un **amendement** prévoyant que ces entreprises genevoises auprès desquelles des lignes sont sous-traitées doivent faire un effort pour trouver des gens à Genève et non pas en France. Le groupe acceptera donc le projet avec un plafond de 15% en proposant un amendement pour l'engagement de Suisses en priorité.

A part sur cette confusion entre Suisses et résidents, le PLR estime qu'ils vont dans le bon sens. Il partage l'idée que, tant que faire se peut, il faut engager des Suisses. Le 100% des chauffeurs engagés sont des résidents. Il trouve qu'un amendement dans la loi elle-même est excessif. Il lui semble que cela devrait être mentionné dans le rapport afin que cela soit précisé dans un règlement.

Un député MCG rappelle que le gouvernement fédéral a décidé le 16 juin 2017 que les professions ayant un niveau de chômage avec un taux de plus de 5% devraient faire des efforts pour engager des résidents. Il est aberrant d'engager des personnes à l'étranger alors qu'il y a du chômage à Genève. Il faut absolument inciter ces entreprises genevoises à puiser dans le réservoir local. Le MCG soutiendra le projet de loi et l'amendera.

Une députée S affirme que les prestations des sous-traitants des TPG sont moins chères, car les conditions de travail et les conditions salariales sont largement différentes. Ils n'ont en plus pas les mêmes tâches. Les salaires des entreprises sous-traitantes sont 20-25% moins élevés qu'aux TPG. Augmenter la possibilité de sous-traitance, c'est instaurer **et renforcer le principe du dumping salarial**. Les socialistes continueront à s'opposer à ce projet de loi, amendé ou non.

Une députée PLR n'est pas certaine qu'un amendement concernant le pourcentage d'employés étrangers soit nécessaire. En effet, la directive à laquelle le MCG a fait allusion est le projet d'application de l'initiative contre l'immigration de masse. Ainsi, cela aura tout bientôt un effet obligatoire. Un tel dispositif a sa place dans une loi cantonale d'application de ce qui est fait au niveau fédéral.

Un député PDC affirme que la sous-traitance est importante pour faire des essais de lignes ou pour mettre en place des lignes à la campagne. Trop limiter la sous-traitance aux TPG est une mauvaise idée. Ce serait mettre en danger des entreprises privées ainsi que leurs emplois. La gestion des TPG est actuellement fort contraignante. La direction doit compter sur le conseil d'administration, la DGT et le Grand Conseil. Les TPG sont donc devenus ingérables. Le groupe PDC soutiendra ce projet de loi.

Un commissaire PLR rappelle qu'il ne faut pas perdre de vue qu'il est très aisé pour des juges de refuser d'appliquer un texte cantonal qui ne peut pas être interprété conformément au droit fédéral. Le canton de Genève a déjà l'habitude de se couvrir de ridicule au Tribunal fédéral pour de tels problèmes.

Un autre député PLR trouve que le discours socialiste est ignoble. La Poste, qui est une entreprise suisse, sous-traite la moitié de ses bus locaux, ce qui satisfait l'ensemble des acteurs. Il faut arrêter avec ce discours récurrent et creux. Il y a des lois, et ces dernières sont respectées par toutes les entreprises privées qui s'occupent de la sous-traitance des TPG.

EAG estime que l'attaque du député PLR était virulente. Si les lois sont faites pour être respectées, il n'est donc pas nécessaire d'augmenter le plafond de sous-traitance. Au moment où il s'agirait de faire respecter la loi, cette dernière est modifiée. Avant de commencer un processus de semi-privatisation, il faut prendre le problème à la racine.

Un autre député PLR affirme ne rien comprendre à ce charabia. Le PLR propose justement ici de modifier la loi. Si proposer de modifier la loi c'est ne pas la respecter, c'est alors tout le travail des députés qui ne respecte pas

les lois. S'il doit y avoir un référendum, cela se réglera par un référendum. Le PLR voudrait connaître maintenant quel est l'amendement du MCG.

Le député EAG affirme que l'intention du législateur était de ne pas contourner ce plafond. Or, du moment qu'il est atteint et qu'il est de ce fait modifié, il y a une fonction du législateur qui tombe à l'eau. Le législateur a effectivement le droit de modifier la loi sous le contrôle populaire. Or, le peuple a déjà refusé l'augmentation du pourcentage de compensation.

Le MCG propose d'amender l'art. 1, al. 6 (nouvelle teneur) comme suit : *«<sup>6</sup> Les activités de sous-traitance prévues à l'alinéa 5 ne peuvent être attribuées qu'à des entreprises engageant en priorité des résidents genevois et garantissant aux travailleurs au moins les conditions de travail et de salaire prescrites dans les lois fédérales, des ordonnances du Conseil fédéral, des conventions collectives de travail déclarées de force obligatoire ou des contrats-types de travail. Les conditions minimales de travail et de salaire doivent être respectées durant toute la durée d'exécution des activités de sous-traitance d'exploitation des lignes des transports publics »*.

Le député PLR, un peu amusé, relève que la plus grande partie de l'amendement demande le respect du droit existant. Cet amendement lui semble superfétatoire. Il imagine qu'un projet de loi respecte évidemment le droit supérieur.

Le député MCG rétorque que l'amendement du MCG ne concerne que six mots : *« engageant en priorité des résidents genevois »*.

Un député UDC propose le sous-amendement suivant : *«<sup>6</sup> Les activités de sous-traitance prévues à l'alinéa 5 ne peuvent être attribuées qu'à des entreprises engageant en priorité des résidents genevois ou de nationalité suisse et garantissant aux travailleurs au moins les conditions de travail et de salaire prescrites dans les lois fédérales, des ordonnances du Conseil fédéral, des conventions collectives de travail déclarées de force obligatoire ou des contrats-types de travail. Les conditions minimales de travail et de salaire doivent être respectées durant toute la durée d'exécution des activités de sous-traitance d'exploitation des lignes des transports publics »*.

Un député PLR invite l'UDC à retirer son sous-amendement, car ce dernier est illégal. Il entraînerait l'annulation de la loi. C'est comme si les taxis, dans la loi sur les taxis, étaient invités à rouler à droite !

Un député MCG rappelle que cette commission avait reçu la société Globe Limousine SA. Elle respecte effectivement toutes les conventions collectives de travail et autres textes légaux. Il ne comprend donc pas la position de la gauche alors que ces derniers respectent toutes les normes légales et salariales. Le MCG maintient son amendement.

Le président met aux voix le sous-amendement UDC :

Pour :	2 (2 UDC)
Contre :	10 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR)
Abstentions :	3 (3 MCG)

Le sous-amendement est refusé.

Le président met aux voix l'amendement MCG :

Pour :	10 (3 MCG, 4 PLR, 2 UDC, 1 PDC)
Contre :	4 (1 EAG, 2 S, 1 Ve)
Abstention :	1 (1 S)

L'amendement est accepté.

Un député PLR demande de ne pas voter immédiatement ce projet de loi. Il explique que les commissaires PLR de la Commission des transports, en soutenant cet amendement, ont fait un pas vers la problématique du MCG, et il doit en parler avec son groupe. En effet, privilégier les résidents du canton de Genève peut conduire à des effets inverses à ceux attendus.

Cette demande est unanimement acceptée.

### 3. Séance du 17 octobre 2017

Le PLR indique que l'amendement accepté par les commissaires PLR lors de la dernière séance de commission a été accepté au caucus. Si le PLR pense que donner la priorité aux résidents peut avoir un sens, il craint toutefois que ce genre de principe crée des situations aberrantes.

Le président met aux voix l'entrée en matière de PL 11547-A :

Pour :	8 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 2 MCG)
Contre :	4 (1 EAG, 3 S)
Abstention :	–

L'entrée en matière du PL 11547-A est acceptée.

Le président passe au deuxième débat.

#### Art. 1

Pas d'opposition – adopté.

Art. 1, al. 5, 2<sup>e</sup> phrase (nouvelle teneur)

Le président met aux voix l'art. 1, al. 5, 2<sup>e</sup> phrase (nouvelle teneur) :

Pour :	9 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 2 MCG)
Contre :	4 (1 EAG, 3 S)
Abstention :	–

L'art. 1, al. 5, 2<sup>e</sup> phrase (nouvelle teneur) est accepté.

Art. 1, al. 6 (nouvelle teneur)

« <sup>6</sup> Les activités de sous-traitance prévues à l'alinéa 5 ne peuvent être attribuées qu'à des entreprises engageant en priorité des résidents genevois et garantissant aux travailleurs au moins les conditions de travail et de salaire prescrites dans les lois fédérales, des ordonnances du Conseil fédéral, des conventions collectives de travail déclarées de force obligatoire ou des contrats-types de travail. Les conditions minimales de travail et de salaire doivent être respectées durant toute la durée d'exécution des activités de sous-traitance d'exploitation des lignes des transports publics. »

Le PDC rappelle que le MCG a proposé cet amendement. Il n'est pas emballé mais le votera tout de même. Il estime que c'est une contrainte supplémentaire pour les entreprises. Parfois, il est urgent d'engager une personne, et il est donc difficile d'entreprendre toutes les démarches nécessaires.

Le président met aux voix l'amendement à l'art. 1, al. 6 (nouvelle teneur)

Pour :	10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre :	3 (1 EAG, 2 S)
Abstention :	1 (1 S)

L'amendement à l'art. 1, al. 6 (nouvelle teneur) est accepté.

Le président met aux voix l'art. 1 ainsi amendé :

Pour :	10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre :	4 (1 EAG, 3 S)
Abstention :	–

L'art. 1 amendé est accepté.

## Art. 2

Pas d'opposition – adopté.

#### 4. Déclaration des groupes et vote final

Le PLR accepte l'amendement du MCG bien qu'il en perçoive clairement les limites. En effet, donner la priorité aux résidents et non pas aux nationaux conduit à des aberrations. Cependant ce projet de loi, et c'est le plus important à ses yeux, permettra plus de souplesse aux TPG, et c'est ce second argument qui l'emporte dans ce contexte.

EAG rejette l'ensemble de cette loi avec l'enthousiasme dont il a déjà fait preuve lors du dernier refus de ce principe. Il s'engage à gagner la votation populaire. Il annonce un rapport de minorité sur cette question.

Le PS refuse ce projet de loi, tant les conditions de travail et les conditions salariales des entreprises sous-traitantes sont fortement détériorées en comparaison avec les conditions des TPG. Ainsi, encourager et augmenter la part sous-traitée ne peut qu'aggraver la situation des travailleurs.

L'UDC soutiendra ce projet de loi. Il faut plus de souplesse aux TPG, notamment pour la création de nouvelles lignes de bus. Elle soutiendra donc cette augmentation de sous-traitance.

Le PDC souhaite également donner plus de souplesse aux TPG afin de mettre en place de nouvelles lignes. Cela peut également contribuer au développement des prestations des TPG, surtout dans les régions plus éloignées sur centre-ville.

Le MCG soutiendra ce projet de loi. Il remercie les autres partis d'avoir accepté son amendement.

Le président met aux voix le PL 11547-A ainsi amendé :

Pour :	10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre :	4 (1 EAG, 3 S)
Abstention :	–

**Le PL 11547-A ainsi amendé est accepté.**

*Catégorie : II (40 minutes)*

## **Projet de loi (11547-B)**

**modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG) (H 1 55)**  
*(Augmentation modérée du maximum des activités en sous-traitance)*

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

### **Art. 1      Modification**

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

#### **Art. 1, al. 5, 2<sup>e</sup> phrase, et al. 6 (nouvelle teneur)**

<sup>5</sup> ... Le volume des activités pouvant être données en sous-traitance ne doit  
pas dépasser 15% du montant des charges totales des TPG, les activités  
autres que l'exploitation de lignes à titre provisoire ou transfrontalières ne  
devant pas dépasser 8% de ces charges.

<sup>6</sup> Les activités de sous-traitance prévues à l'alinéa 5 ne peuvent être attribuées  
qu'à des entreprises engageant en priorité des résidents genevois et  
garantissant aux travailleurs au moins les conditions de travail et de salaire  
prescrites dans les lois fédérales, des ordonnances du Conseil fédéral, des  
conventions collectives de travail déclarées de force obligatoire ou des  
contrats-types de travail. Les conditions minimales de travail et de salaire  
doivent être respectées durant toute la durée d'exécution des activités de  
sous-traitance d'exploitation des lignes des transports publics.

### **Art. 2      Entrée en vigueur**

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

*Date de dépôt :*

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

### Rapport de M. Pierre Vanek

Mesdames et  
Messieurs les députés,

**Le traitement du projet de loi qui nous occupe s'inscrit dans le « service après-vente » imaginé par l'Entente concernant l'IN 146 de l'AVIVO visant à bloquer la hausse des tarifs TPG, sujet sur lequel le peuple s'est prononcé à trois reprises avant qu'une majorité de ce parlement ne reprenne ses esprits et se comporte de manière raisonnable en cessant de vouloir faire « payer » les usager-ère-s des TPG et les électeur-trice-s ayant voté l'initiative, ceci via une baisse de prestations des TPG induite par le refus d'appliquer les dispositions de la loi fédérale sur le transport des voyageurs (LTV) concernant la compensation financière des baisses de tarif.**

Heureusement, cette tentative détestable s'est soldée par un échec et le parlement a voté la loi qui impose le financement d'un retour des prestations au niveau antérieur à la baisse de tarifs... Projet de loi soutenu par le PS, EAG, le MCG et les Verts (PL 12128).

Le rapport du présent PL avec l'IN 146 est revendiqué par ses auteurs. Le PL 11547 déposé le 7 octobre 2014 par une petite vingtaine de député-e-s de l'Entente, essentiellement des PLR, s'inscrit explicitement dans la suite de l'initiative. L'exposé des motifs commence en effet ainsi :

**« L'acceptation de l'initiative populaire « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois ! » (IN 146) le 18 mai 2014 par 53,8% des votants a notamment, comme on le sait, des conséquences financières importantes : la baisse des tarifs voulue par une majorité des électeurs induit une baisse de recettes pour les TPG évaluée à 20 millions de francs par an environ en l'état. »**

...et se poursuit en présentant l'augmentation de la sous-traitance comme panacée, une « voie médiane » opportune, sinon miraculeuse, entre la « baisse des prestations (réduction de la fréquence, voire suppression de

certaines lignes) » et l'augmentation du financement étatique des TPG par l'impôt qui faisait et fait horreur à l'Entente, même quand il s'agit de répondre aux exigences légales du droit fédéral supérieur, comme à la volonté réitérée de nos concitoyen-ne-s.

On notera au passage la réaffirmation du « coût » prétendu de l'initiative (IN 146) qui s'est dégonflé par la suite pour se chiffrer aux alentours d'une douzaine de millions de francs.

### **Après les usager-ère-s, on s'en prend au personnel**

Bref, en sus de faire payer les usager-ère-s des TPG par une baisse des prestations, il s'agissait pour le PLR et ses affidés d'exploiter le vote de soutien aux TPG représenté par l'IN de l'AVIVO, pour tenter de s'en prendre au personnel en menaçant son emploi et ses conditions de travail grâce à un *doublément* du taux de sous-traitance au privé de la délivrance des prestations de transports publics qui sont au cœur de la mission de nos TPG.

Signalons au passage le caractère *trompeur* du titre de la loi qui prétend que celle-ci porte sur une « augmentation *modérée* du maximum d'activités en sous-traitance » le passage d'un maximum de 10% à un maximum doublé (+100% donc) de 20% serait une « augmentation modérée » ! Un point à retenir au passage pour les syndicats qui demandent parfois des augmentations infinitésimales des salaires... ils devraient faire preuve de cette même « modération » et réclamer des avantages multipliés par deux dans différents domaines, suivant l'exemple des Pierre Weiss (paix à ses cendres) et Gabriel Barrillier qui ont signé ce projet...

Par cette augmentation, *massive* donc, de la sous-traitance on s'en prenait non seulement au personnel, mais évidemment aussi à la sécurité et à la qualité des prestations de transport, tant il est évident et vérifié que de faire effectuer cette tâche publique par un personnel nettement moins rémunéré (-20 ou 25%), bien moins formé, bien plus précaire, sujet à des horaires encore plus astreignants et problématiques du point de vue de la santé... se traduit, en dernière instance, inévitablement, par une atteinte à la qualité des prestations.

Le récent témoignage courageux d'un chauffeur de sous-traitant TPG que les un-e-s et les autres ont pu voir et peuvent voir dans un reportage sur Léman bleu du 1<sup>er</sup> février dernier atteste des effets pervers de cette prétendue mesure d'économie.

## **Le peuple on s'en fout... Bis repetita**

Relevons au passage que ce PL s'inscrit doublement dans la foulée de l'entêtement un peu maniaque du PLR et de ses acolytes divers à ne pas vouloir respecter la volonté populaire en matière des TPG, puisque ce parti a cru bon de profiter de l'occasion pour remettre en cause, une *deuxième* fois, cette même disposition et ce même alinéa de l'article 1 de la LTPG concernant la sous-traitance qui avait déjà été modifié par une majorité de droite du parlement le 23 septembre 2004... Modification légale qui avait alors fait l'objet d'un référendum des syndicats des TPG, SEV en tête, appuyés par la Communauté genevoise d'action syndicale, regroupant tous les syndicats genevois, ainsi que par l'Alliance de Gauche (PdT – solidaritéS – Indépendants), coalition dont Ensemble à Gauche a repris aujourd'hui le flambeau, par le PS et par les Verts...

Il s'agissait, dans ce cas, d'autoriser « simplement » par la loi le conseil d'administration des TPG, avec l'aval du Conseil d'Etat, à « déroger » à cette limite des 10%. Le débat autour de la problématique était largement identique... je fais donc figurer en annexe du présent rapport de première minorité l'argumentaire des référendaires ayant figuré dans la brochure de vote en 2005 et qui avait emporté l'adhésion de nos concitoyen-ne-s.

Cet argumentaire n'a guère pris de rides. Citons-en donc quelques éléments. Les arguments invoqués à l'enseigne du refus d'une privatisation rampante mettaient en avant qu'avec cette loi :

***« Plus rien n'empêcherait la direction de cette entreprise publique de privatiser les lignes, l'entretien des véhicules, le contrôle et la gestion du réseau. La qualité et la sécurité de ce service public sont en danger pour tous les voyageurs... »***

Il affirmait que :

***« Les TPG sont une entreprise publique qui remplit une mission essentielle au service de la collectivité genevoise surtout face au besoin de se déplacer rapidement pour une population en augmentation. Dans une situation de forte concurrence liée à la disparition de la limite des 10% de sous-traitance, telle que proposée par ce projet de loi, la pression sur les coûts, déjà forte à l'heure actuelle, va encore augmenter. En effet, alors que depuis 1996 les responsables des TPG ont la faculté de sous-traiter le service jusqu'à hauteur de 10% du budget, en répondant à certaines demandes exceptionnelles, il a été constaté un recours systématique à cette possibilité et des retards, des excès de vitesse, des erreurs de planifications, des pannes de véhicules en plus grand nombre que la normale sur les lignes sous-traitées. »***

Il rappelait que :

*« Aujourd'hui, dans l'ensemble, le personnel des TPG fournit une prestation de qualité à la population. C'est un personnel respectueux des besoins des voyageurs, très bien formé, qui s'acquitte consciencieusement de la tâche que lui a confiée la collectivité, présent de 5 h du matin jusqu'à tard dans la nuit, alors que le trafic automobile privé est extrêmement dense et stressant. Demain si cette loi n'est pas refusée, il n'est pas certain que ces prestations de qualité sous-traitées seront toujours au rendez-vous. Il n'y a pas de miracle, dès lors qu'une entreprise acceptera ce marché, elle devra dégager des bénéfices et ainsi rogner sur les salaires du personnel et cela aux dépens de la sécurité des voyageurs. »*

Et il se concluait par l'appel suivant :

*« Nous vous invitons à défendre résolument un service public de qualité en rejetant énergiquement ce projet de loi. Nous vous appelons à voter et à faire voter vos amis et connaissances NON à ce projet de loi qui s'attaque aux Transports Publics Genevois. Comme lors des votations sur la privatisation du Service des automobiles en 1995 ou encore lors de la volonté de privatiser la clinique Montana, un NON massif et cinglant mettra un coup de frein pour quelques années, au moins, aux velléités toujours renouvelées de ceux qui veulent privatiser l'ensemble des services publics. »*

Et en effet l'alinéa 5 de l'art. 1 consacrant cette limite de sous-traitance à 10% est resté intact de 2004 à 2014... Ces « quelques années » de répit en matière de privatisation sont notamment à mettre au crédit du résultat du référendum dont nous avons cité ci-dessus quelques arguments.

**En effet, le vote qui a eu lieu le 24 avril 2005 a été sans appel, du 2 contre 1 : 66,3% de NON contre 33,7% de OUI... avec un petit chapelet de communes du côté de Cologny, Collonges-Bellerive, Vandœuvres... etc. qui se sont trouvées seules à dire OUI.**

Mais 10 ans après, le PLR revenait à la charge. Il convient aujourd'hui de lui infliger la piqûre de rappel dont il a besoin – apparemment – tous les 10 ans pour soigner les éruptions les plus fortes de sa manie privatisante : j'ai été à la manœuvre en 1994 contre la privatisation du bureau des autos diligentée par Gérard Ramseyer, conseiller d'Etat radical sous le règne du « monocolore », j'étais engagé dans le référendum de 2004 contre la privatisation rampante des TPG, je suis fier et heureux d'être au RDV aujourd'hui, à la table des rapporteurs, au service de la même défense du Service public... Un RDV qui a traîné il est vrai, puisque ce projet a lambiné plus de trois ans, de gel en renvoi en commission.

Rappelons qu'en septembre 2016 déjà ce PL, sorti de commission, faisait l'objet d'un rapport de majorité de notre *excellent* collègue Michel Ducret. Auquel répondait avec talent un rapport de minorité de la non moins (et plutôt plus) excellente Caroline Marti.

### **Quelques éléments intéressants du rapport de majorité précédent**

Il serait fastidieux de reprendre la grosse trentaine de pages du rapport Ducret qui a passé la main aujourd'hui à son docte collègue Jean Romain... Je me permets quand même de signaler quelques perles pêchées dans ce rapport qui méritent d'être relevées.

L'excellent Michel Ducret rappelle dans son rapport la présentation en commission du PL... par le même Michel Ducret, il explique que :

*« La limitation prévue actuellement par la loi a été acquise par la pression des syndicats. Le projet de loi vise uniquement à doubler la marge possible (partiellement utilisée) pour alléger les charges afin de combler le trou causé par l'IN 146. »*

Une observation sur le rôle des syndicats qui occulte le fait que le maintien de ce taux de limitation a fait l'objet d'une approbation populaire, pas juste d'une « pression », légitime au demeurant, des syndicats... et qui appelle également l'observation selon laquelle le « trou » évoqué ici a été de moitié moins qu'annoncé et qu'il a été comblé depuis par un autre projet de loi.

Signalons aussi ce bijou dudit rapport :

**« Un commissaire (UDC) demande quelle raison a motivé la fixation du chiffre à 20%. On lui répond que le but était de doubler la marge. »**

Un argument dont chacun-e appréciera la solidité à toute épreuve : en effet, pour doubler la marge, il fallait bien passer de 10 à 20% et réciproquement d'ailleurs, en passant de 10 à 20 on double. Quelle maîtrise... de l'arithmétique élémentaire.

Notons que l'explication qui apparaît par ailleurs est plus « subtile » :

**« M. Ducret explique que la seule intention du projet de loi est d'ouvrir une possibilité pour les TPG de faire des économies... »**

Et, en effet, c'est bien le fin mot de l'histoire, soumettre les TPG à un régime d'austérité...

Il vaut la peine de rappeler aussi, dans ce contexte, quelques éléments de l'audition de M. Benjamin Vincent, directeur financier des TPG, qui indiquait (toujours selon le rapport Ducret) le 9 décembre 2014 ce qui suit :

**« Suite aux négociations qui ont eu lieu la semaine précédente, le protocole d'accord prévoit qu'il n'y aura pas de licenciement dans le CP 2015-2018 et que l'offre de transport sera maintenue. Si les TPG devaient avoir un recours plus important à la sous-traitance, l'engagement à propos des places de travail ne pourrait pas être tenu. »**

On note, de source autorisée donc, que le PL ne fait pas seulement pression sur les salaires (et la qualité des prestations) mais qu'il menace l'emploi et le respect des accords signés avec le personnel !

En continuant à glaner des infos, on lit ceci :

**« Un député PLR n'aime pas la manière dont certains tentent de déplacer le débat, en assenant des contre-vérités. Il rappelle que la proposition ne vise pas à faire plus de sous-traitance, mais d'accorder la possibilité aux seuls TPG, et uniquement à cette entreprise, de le faire. »**

Selon ce député PLR – anonymisé, et tant mieux pour lui, par M. Ducret – le fait de doubler la limite légale de sous-traitance ne vise pas « à *faire plus de sous-traitance* » un propos de tartuffe qui contredit la franchise et la simplicité des affirmations de Michel Ducret citée plus haut.

C'est comme si on disait le cas échéant : attention la proposition de doubler les limites de vitesse en ville pour passer d'un maximum de 50 km/h à 100 km/h ne vise *aucunement* à augmenter la vitesse des automobiles... mais uniquement à autoriser les automobilistes – et eux seuls – à décider de rouler deux fois plus vite.

Ou si on prétendait que... la proposition d'autoriser les motos à rouler sur les voies de bus ne vise pas à *faire* rouler les motos sur les voies de bus... mais uniquement à accorder la *possibilité* aux chauffeurs de deux-roues motorisés, et uniquement à ces derniers (!) de décider de le faire !

On n'est pas dans un argumentaire de très haut niveau, chacun-e en conviendra. Mais l'exemple ci-dessus des limitations de vitesse permet de mettre en avant des raisons simples et compréhensibles pour lesquelles il faut impérativement maintenir la limitation à 10%.

### **Une limite ne sert que quand on l'applique**

En effet, les partisans d'augmenter cette limite, de lever ce «plafond», ont pris argument du fait que les TPG auraient presque atteint la limite des 10% (il a été question de 9,7% de sous-traitance pour un montant de l'ordre de 40 millions) pour affirmer que les TPG auraient, en conséquence, besoin de voir cette limite levée... pour continuer à développer la sous-traitance.

Or les limites et les plafonds servent *précisément* et *seulement* au moment où on les atteint. Quand on atteint une limite de vitesse sur la route, il est temps de ralentir ne serait-ce qu'un peu ou du moins de ne pas continuer à accélérer... C'est l'effet nécessaire et voulu d'une limite ou d'un plafond. Si cette limite est « automatiquement » levée quand on l'atteint, elle ne déploie pas ses effets. Elle est là à titre purement décoratif, pour tromper la galerie...

Or cette limite dont nous parlons a été voulue par le peuple. Quand elle déploie ses effets effectivement limitatifs, il est inadmissible de vouloir derechef la supprimer. Si on adopte ce comportement politique, autant adopter une disposition légale qui dirait que la limite de la sous-traitance est de 1% supérieure à la sous-traitance effective... que la limite de vitesse que chacun-e doit observer sur la route est d'un ou deux km/h supérieure à la vitesse à laquelle on roule !

Quoi qu'il en soit, le rapport Ducret n'a pas servi à éclairer un quelconque vote en plénum, puisque le PL a été renvoyé en commission, le MCG estimant – à juste titre – qu'il fallait examiner la chose de plus près.

### **En commission : Genève en Marche arrière se manifeste**

Mais en fait, il n'y a eu aucun réel nouveau débat en commission qui a expédié l'affaire en deux séances...

A signaler juste que le MCG a fait entendre *deux* voix en commission. Celle d'un député MCG du rang qui s'est exprimé pour défendre le taux actuel de sous-traitance, un député attaché au service public que je me permets de citer. Celui-ci a affirmé : « **Ne pas voir pourquoi il faut sous-traiter la mission cœur des TPG à des entreprises privées !** »

L'autre voix, dominante malheureusement lors de ces débats, représentait sans doute plutôt, par anticipation, le parti staufférien Genève en Marche ...arrière. Elle s'est ralliée au soutien au projet de loi PLR (avec taux à +15%) au *prétexte* de l'inscription dans la loi d'une clause sans portée juridique imposée aux entreprises sous-traitante demandant que celles-ci « engagent en priorité des résidents genevois ».

Le PLR a voté cet amendement en se bouchant le nez, ou juste une narine, pour entraîner les voix MCG... Démantèlement des services publics et dumping salarial donc, à condition que ce soient des résidents genevois qui en pâtissent.

A l'évidence, pour éviter la pression sur les salaires et le recours abusif à la sous-traitance, la mesure qui s'imposerait est de demander aux sous-traitants de respecter *toutes* les conditions de travail et de salaire en vigueur aux TPG...

Mais c'est quelque chose qui ne doit pas être associé au renforcement de la sous-traitance, ne fut-ce qu'à hauteur de +50%. Nous pourrions y revenir donc après que ce PL soit refusé, en plénum du Grand Conseil ou dans les urnes après le référendum pour lequel les syndicats sont déjà prêts depuis des années.

**Au vu de ces explications, M<sup>mes</sup> et MM. les député-e-s : votons NON à ce projet PLR malvenu de PRIVATISATION RAMPANTE qui traîne depuis plus de trois ans dans les tiroirs de ce parlement.**

# objet 5

**Loi modifiant la loi sur les Transports publics genevois,  
du 23 septembre 2004  
(H 1 55 – 8884)**

**TEXTE  
DE LA LOI**

---

Loi modifiant la loi sur les Transports publics genevois,  
du 23 septembre 2004 (H 1 55 – 8884)

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 :

**Art. 1, al. 5, deuxième phrase (nouvelle teneur)**

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.

**Article 2**

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

## EXPLICATIONS DU COMITÉ RÉFÉRENDIAIRE

---

Loi modifiant la loi sur les Transports publics genevois,  
du 23 septembre 2004 (H 1 55 – 8884)

### **Non à la privatisation des Transports Publics Genevois (TPG)**

Contre l'avis unanime du Conseil d'Etat, l'Entente bourgeoise du Grand Conseil alliée à l'UDC a voté un projet de loi supprimant la limite maximale de 10 % de sous-traitance. Ainsi plus rien n'empêchera la direction de cette entreprise publique de privatiser les lignes, l'entretien des véhicules, le contrôle et la gestion du réseau. **La qualité et la sécurité de ce service public sont en danger pour tous les voyageurs et en particulier pour les retraités, les chômeurs, les handicapés, les mères de famille et les écoliers.**

### **Les TPG doivent rester au service de toute la population**

Les TPG sont une entreprise publique qui remplit une mission essentielle au service de la collectivité genevoise surtout face au besoin de se déplacer rapidement pour une population en augmentation. Dans une situation de forte concurrence liée à la disparition de la limite des 10 % de sous-traitance, telle que proposée par ce projet de loi, la pression sur les coûts, déjà forte à l'heure actuelle, va encore augmenter. En effet, alors que depuis 1996 les responsables des TPG ont la faculté de sous-traiter le service jusqu'à hauteur de 10 % du budget, en répondant à certaines demandes exceptionnelles, il a été constaté un recours systématique à cette possibilité et des retards, des excès de vitesse, des erreurs de planifications, des pannes de véhicules en plus grand nombre que la normale sur les lignes sous-traitées. Certains mandats de sous-traitance à des entreprises de transport privé ont même dû être dénoncés. Ces entreprises

employaient, par exemple des chauffeurs turcs sous-payés, conduisant 16 heures par jour ou encore ne s'acquittaient pas des cotisations obligatoires relatives aux caisses de retraite, un licenciement collectif immédiat de 27 personnes s'en est suivi, bafouant même la loi qui régit de tels licenciements.

### **Il n'y a pas de miracle**

Aujourd'hui, dans l'ensemble, le personnel des TPG fournit une prestation de qualité à la population. C'est un personnel respectueux des besoins des voyageurs, très bien formé, qui s'acquitte consciencieusement de la tâche que lui a confiée la collectivité, présent de 5 h du matin jusqu'à tard dans la nuit, alors que le trafic automobile privé est extrêmement dense et stressant. Demain si cette loi n'est pas refusée, il n'est pas certain que ces prestations de qualité sous-traitées seront toujours au rendez-vous. Il n'y a pas de miracle, dès lors qu'une entreprise acceptera ce marché, elle devra dégager des bénéfices et ainsi soit : rogner sur les salaires du personnel ou augmenter le prix des billets ou encore les deux à la fois et cela aux dépens de la sécurité des voyageurs.

### **Seule une entreprise publique peut garantir l'avenir du service**

A l'heure où l'ensemble des entreprises de notre région sont plongées dans l'insécurité économique, où les entrepreneurs privés qui investissent des sommes colossales pour pérenniser leur production sont peu nombreux, les transports publics et le service public en général restent parmi les rares entreprises qui peuvent se permettre d'acheter des rames de trams, par exemple, qui coûtent plusieurs millions, en tablant sur une rentabilité de 30 années. Les pouvoirs publics ont même décidé d'investir depuis 1998 plus de 10 millions par année pour l'extension des voies de trams de notre canton. Aucune entreprise privée n'aurait pu l'entreprendre sans subvention publique.

### **Non à la privatisation rampante**

La suppression de la limite de 10 % de sous-traitance va permettre la privatisation morceau par morceau des TPG. Ce qui entraînera une dégradation de la qualité du service. Rappelons-nous l'exemple désastreux des chemins de fer britanniques qui a conduit à sa renationalisation. Seule une entreprise publique peut garantir une desserte optimale de l'ensemble du réseau sans tenir compte de la situation géographique, du taux de fréquentation et de l'intérêt commercial. Cela assure une égalité de traitement pour l'ensemble de la population.

### **Refusons ensemble le bradage des TPG**

Nous vous invitons à défendre résolument un service public de qualité en rejetant énergiquement ce projet de loi. Nous vous appelons à voter et à faire voter vos amis et connaissances **NON** à ce projet de loi qui s'attaque aux Transports Publics Genevois. Comme lors des votations sur la privatisation du Service des automobiles en 1995 ou encore lors de la volonté de privatiser la clinique Montana, un **NON** massif et cinglant mettra un coup de frein pour quelques années, au moins, aux vellétés toujours renouvelées de ceux qui veulent privatiser l'ensemble des services publics.

Le comité référendaire contre la privatisation rampante des TPG est constitué par le Syndicat du personnel des transports SEV-TPG qui regroupe une majorité de conducteurs des TPG, il est soutenu par Transfair-TPG ASIP-TPG ainsi que la Communauté genevoise d'action syndicale (CGAS) qui regroupe tous les syndicats de Genève, l'Alliance de gauche (Parti du Travail - Indépendants - solidaritéS), Les Socialistes (PSG), les Verts (PEG).

*Date de dépôt : 28 novembre 2017*

## RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

### **Rapport de M<sup>me</sup> Caroline Marti**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

« Selon le protocole d'accord passé avec les partenaires sociaux, les TPG se sont engagés à ne pas licencier. (...) Si les TPG devaient avoir un recours plus important à la sous-traitance, l'engagement (protocole d'accord) à propos des places de travail ne pourrait pas être tenu. (...) Par conséquent, transférer l'activité en sous-traitance tout en conservant le personnel ne générerait aucune économie et donc un surcoût ». Ces quelques mots prononcés par le directeur financier des TPG lors de son audition au moment du premier traitement de cet objet en commission prouvent que l'objectif masqué des auteurs de ce projet de loi est purement idéologique. Ce n'est pas une quelconque rentabilité financière qui est visée ici mais bien une privatisation rampante et un démantèlement des services publics. Il s'agit d'une étape supplémentaire du vaste programme de libéralisation du marché des services mené à marche forcée par le PLR et ses alliés au niveau tant cantonal que fédéral. Prenons pour exemple la volonté de M. Maudet de privatiser les tâches de convoyage de détenu-e-s, la mise en concurrence des hôpitaux publics et des cliniques privées ou la libéralisation du marché de l'énergie. Ces attaques répétées contre le service public s'inscrivent dans un plan de réformes néolibérales assumé qui s'exprime on ne peut plus clairement dans le postulat du Conseil national PLR Andrea Caroni qui demande au Conseil fédéral de « limiter l'activité économique étatique, autant dans les domaines où l'Etat jouit d'un monopole que dans les domaines soumis à la libre concurrence ».

Or cette grande entreprise de privatisation aura de graves conséquences. La détérioration des conditions de travail des chauffeur-euse-s, de la sécurité des passager-ère-s et de la qualité des prestations est le lot de ces démantèlements successifs du service public.

En effet, les salaires des employé-e-s des entreprises sous-traitantes sont entre 20 et 25% inférieurs à ceux des chauffeur-euse-s des TPG. Et la

différence ne s'arrête malheureusement pas là. Un nombre d'heures de travail plus élevé pour un plein temps mais pas de garantie d'un temps de travail minimal, une plus grande amplitude du temps de travail qui conduit à des journées à rallonge, une planification aléatoire des horaires de travail et des temps de pause, le nettoyage des bus à la charge des chauffeur-euse-s, des locaux de pause insatisfaisants sont autant d'aspects sur lesquelles les conditions des chauffeur-euse-s des entreprises sous-traitantes sont inférieures aux conditions des chauffeur-euse-s TPG. Si on ajoute à cela le temps de formation franchement déficient qui est offert aux chauffeurs sous-traitants (deux jours de formation contre trois mois pour les chauffeurs TPG), on comprend aisément que la qualité du service et la sécurité des passagers ne peuvent pas être équivalentes. Par ailleurs, le morcellement du nombre d'acteurs impliqués dans la réalisation de l'offre de transports collectifs à Genève, ce que ce projet de loi favoriserait, est très préoccupant à l'aune de l'entrée en service du Léman Express qui nécessite, pour assurer la cohérence du réseau, un opérateur capable de fédérer et optimiser ledit réseau.

Or, de nombreuses études le démontrent, la qualité du service offert est déterminante dans le choix du mode de transport. Pour convaincre plus de gens à utiliser les transports publics, un transfert modal indispensable pour régler les problèmes de trafic à Genève, la qualité du service, l'efficacité du réseau de transport public, le confort et le coût doivent constituer une alternative attractive au transport individuel motorisé.

Par ailleurs, si les entreprises sous-traitantes peuvent se targuer d'un coût d'exploitation inférieur aux TPG, c'est essentiellement en raison des conditions de travail inférieures qu'elles offrent à leurs chauffeur-euse-s. Cette réalité produit un effet de sous-enchère salariale au sein même de l'Etat et orchestrée par lui. Favoriser la sous-traitance revient à favoriser les emplois précaires et accepter qu'à l'avenir, de plus de plus d'employé-e-s toucheront un salaire nettement inférieur pour le même travail. C'est finalement, pour l'Etat, une manière inique de se délier des responsabilités qui lui incombe en sa qualité d'employeur et de fermer les yeux sur les conditions de vie et de travail des employé-e-s sous-traités pour faire des économies tout en préservant sa bonne conscience. Pas étonnant, dans ce cas, que plus de 70% des employé-e-s de ces entreprises sous-traitantes soient des travailleur-euse-s frontalier-ère-s, tant les bas niveaux de salaire ne permettent pas d'assumer les coûts de la vie sur territoire genevois.

Mais les charges d'exploitation moindre des entreprises sous-traitantes sont également dues au fait qu'elles sont exonérées de certaines tâches qui incombent exclusivement aux TPG quand bien même elles bénéficient

également aux activités des entreprises sous-traitantes. On pense notamment au développement et à l'équipement des lignes, à la formation des chauffeurs, à la régularisation du réseau, au contrôle des billets ou à la gestion des amendes dont les frais sont exclusivement supportés par les TPG. Non contentes d'engranger des bénéfices en remplissant des missions de service public, ces entreprises « Poissons-pilotes » se font donc financier une partie de leurs marges par de l'agent public.

Il convient finalement de rappeler que la population s'est déjà prononcée à deux reprises contre une augmentation de la sous-traitance des services de transports publics. En 2005, c'est à 66% que le peuple a rejeté un projet de réforme similaire. La population semble donc attachée à maintenir une limite maximale des activités sous-traitées dans le domaine des transports publics. Or, un plafond n'en est plus un si on le rehausse dès le moment où il menace d'être atteint. Dans la mesure où les syndicats ont déjà annoncé le lancement d'un référendum dans l'hypothèse où ce projet de loi serait adopté, la minorité est déterminée à lutter jusqu'au bout contre cette proposition inique et néfaste, tant pour les conditions de travail des employé-e-s que pour la qualité du service offert à la population. En vertu de ce qui précède, la minorité de la commission vous invite donc à rejeter ce projet de loi.