

Date de dépôt: 29 mai 2001

Messagerie

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Jean Spielmann, Bernard Clerc, Pierre Meyll, Salika Wenger, Pierre Vanek, Luc Gilly, Jeannine de Haller, Rémy Pagani, Cécile Guendouz, Christian Grobet, Françoise Schenk-Gottret, Christian Brunier, Laurence Fehlmann Rielle et Charles Beer modifiant la loi sur les Transports publics genevois (H 1 55)

Rapporteur: M. Pierre Vanek

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est réunie à cinq reprises, sous la présidence de M. Odier, pour examiner le projet de loi modifiant la loi sur les Transports publics genevois.

En application de l'article 160A de la Constitution, les Transports publics genevois (ci-après TPG), établissement de droit public genevois, ont pour but de mettre à la disposition de la population du canton de Genève un réseau de communications, exploitées régulièrement, pour le transport des voyageurs et de pratiquer une politique tarifaire incitative.

L'alinéa 5 de l'article premier de la loi sur les TPG précise que les TPG peuvent acquérir, créer, louer, exploiter directement ou indirectement tout moyen de transport, atelier de fabrication, de transformation et de réparation, chemins de fer, véhicules autonomes et, d'une manière plus générale, tout équipement se rapportant à la réalisation de leur but. Le volume des activités

pouvant être donné en sous-traitance ne doit pas dépasser 10 % du montant des charges totales des TPG. Les activités autres que l'exploitation de lignes à titre provisoire ou transfrontalières ne devant pas dépasser 4% de ces charges.

Lors des débats sur les accords bilatéraux le Conseil d'Etat, le Grand Conseil et les partenaires sociaux ont insisté pour que soient mises en vigueur des mesures d'accompagnement qui exigent le respect des conventions collectives et des contrats-types pour réduire les risques de dumping salarial. C'est précisément le but du présent projet de loi qui fixe de telles règles dans la loi sur les Transports publics genevois.

Ce projet de loi est issu d'un cas particulier. Les TPG ont remis au concours une ligne dans la campagne et c'est une nouvelle entreprise qui s'est vu attribuer la sous-traitance. Il est apparu lors de l'examen des offres faites que l'entreprise ayant obtenu le contrat avait fait une offre inférieure de plus de 40 % aux autres entreprises qui ont répondu à l'appel d'offre. Cette réalité pose avec force la nécessité de mettre en place des mesures contre le dumping social et salarial lors de la soumission d'offres de transports par les TPG. C'est dans ce but que le projet de loi 8415 propose de fixer le principe que seules les entreprises signataires d'une convention collective pourront bénéficier d'un contrat de sous-traitance lorsqu'il y a appel d'offre.

Ce projet de loi vise un second objectif, celui de modifier l'art. 19 pour donner une compétence supplémentaire au conseil d'administration des TPG, afin qu'il soit compétent pour l'attribution de contrats de sous-traitance. Jusqu'à présent, c'est la direction qui procède à ces adjudications.

Les membres de la commission ont souhaité avoir des explications de la part des entreprises de transports concernées, de la direction des TPG ainsi que de l'Office cantonal de l'emploi. Il semble normal aux yeux de la majorité de la commission que l'on donne une réponse cohérente aux promesses faites dans le cadre des accords bilatéraux. Des mesures d'accompagnement ont été prévues pour lutter contre le dumping salarial et notamment encourager la création et l'extension des CCT et des contrats-types de travail. L'article proposé dans ce projet de loi est conforme au droit actuel, et s'inscrit dans la droite ligne des mesures d'accompagnement prévues avec les accords bilatéraux. Fixer dans la loi la nécessité de créer des CCT incitera les transporteurs privés genevois à se rassembler pour élaborer une telle CCT répondant ainsi aux objectifs voulus par les autorités politiques et les partenaires sociaux.

La deuxième proposition du projet de loi sur le transfert de compétence ne pose visiblement pas de problèmes puisque, suite aux incidents survenus lors des dernières adjudications aux TPG, la pratique a été changée et correspond déjà aux propositions contenues dans le projet de loi 8415.

Après un premier débat sur ce projet de loi, la commission a décidé de procéder à l'audition des parties concernées par ce projet de loi.

Auditions

Entreprise des TPG

L'entreprise des TPG était représentée par M Eric Grasset, directeur Développement réseau et infrastructures des TPG.

Pour ce qui concerne les différences de salaire entre la Suisse et la France, les TPG expliquent que le coût des transporteurs suisses était il y a quelques années en moyenne 4 fois supérieur à celui des Français, mais dernièrement, dans le cadre de l'adjudication de la ligne Ferney – Saint-Genis, une entreprise suisse s'est intercalée parmi les françaises. Les entreprises françaises ne pratiquent pas les mêmes salaires. Les procédures d'adjudication tiennent compte du critère salaire qui est décisif dans la procédure d'adjudication, le choix se faisant sur cette base.

En tant qu'entreprise publique, les TPG trouvent normal que l'on cherche dans le cadre des contrats de sous-traitance à éviter le dumping social et salarial.

Conseil d'administration des TPG

Le 30 janvier 2001, la commission a auditionné MM. Pierre Hiltbold, président du conseil d'administration, Michel Jaquet, vice-président du conseil d'administration des TPG et M^{me} Brigitte Beaud, en charge des adjudications.

Concernant le projet de loi, le conseil d'administration ne s'est pas penché sur le problème, mais le conseil de direction l'a fait. Sur le fond il le juge acceptable et comprend la motivation des auteurs.

Le conseil de direction est favorable au principe de subordonner les contrats de sous-traitance à l'adoption d'une convention collective de travail (ci-après CCT), du moment que celle-ci est reconnue par le conseil d'administration des TPG. Par ailleurs, il indique que le conseil de direction

estime que le fait de confier les adjudications pour des montants supérieurs à un million au conseil d'administration ne pose pas de problème.

Le conseil de direction comprend l'objectif des auteurs, qui est de rendre transparentes les adjudications à des sous-traitants. Sur la forme, en revanche, il remarque qu'il existe déjà des normes et des procédures qui découlent des accords du GATT, de la loi fédérale sur les marchés publics, de la loi fédérale sur le marché intérieur et de l'accord intercantonal et signale que les adjudications sont soumises à ces normes. La conformité de l'adjudication est examinée par rapport à un cahier de charges, un rapport est ensuite transmis au conseil de direction.

A défaut de CCT, les TPG appliquent la loi genevoise ou fédérale. Ils proposent de compléter le texte en précisant qu'à défaut de CCT, les conditions genevoises ou suisses dans la profession sont applicables.

Les TPG ont une concession ; ils doivent fournir des prestations de qualité (cela fait partie des conditions figurant dans le contrat de prestation), ils n'ont donc pas intérêt à sous-traiter à des entreprises de moins bonne qualité. Les sous-traitants ne peuvent pas tout sous-traiter, notamment les grandes lignes, qui exigent une infrastructure lourde. En revanche, pour les lignes frontalières qui ne requièrent pas cela, les sous-traitants parviennent à offrir le trajet 3 ou 4 francs moins cher.

Entreprise Dupraz Bus Genève SA

Le 6 février 2001, la Commission des transports a auditionné l'entreprise Dupraz Bus Genève SA, représentée par M. Tissières. L'entreprise Dupraz Bus est une société privée de transport qui est au bénéfice de contrats de sous-traitance depuis plusieurs années. Avec la certification ISO, Dupraz Bus doit rendre compte de la qualité et de l'efficacité de ses prestations.

La convention collective vise à assurer une égalité de la qualité parmi les sous-traitants, ainsi que des niveaux de prix corrects, eu égard notamment à l'entrée en vigueur des accords bilatéraux et des mesures d'accompagnement. Les prix doivent en effet permettre aux entreprises sous-traitantes de vivre, et leur permettre de proposer des améliorations et fournir un travail de qualité, tant à leur client (les TPG) qu'à la clientèle et aux contribuables.

Par ailleurs, une convention collective faciliterait le choix des TPG en cas de soumission et de décision d'adjudication, les sous-traitants devant alors fournir des efforts pour proposer des améliorations.

Enfin, la convention collective représente un garde-fou pour les travailleurs, notamment en matière d'horaires et de salaires minimaux, garants d'un bon travail. Un texte de convention collective est en phase d'élaboration depuis septembre 2000, par le syndicat SEV et l'entreprise Dupraz Bus. Cette convention représente un mélange entre la situation actuelle au sein de Dupraz Bus et celle des autres entreprises de la profession, avec quelques améliorations.

Les conventions collectives permettraient aux entreprises genevoises de rester concurrentielles. La différence en matière de salaires de base et de charges salariales n'étant pas le seul critère d'attribution des lignes ; un autre critère important est celui de la qualité. Une telle convention collective ne prêterait pas les entreprises genevoises d'autant plus que les conséquences des accords bilatéraux seront importantes pour le marché genevois des transports.

En matière salariale, le secteur d'activité transports privés de personnes se rapproche des dispositions de la convention applicable aux déménageurs rédigée par l'OCIRT et aux conditions en vigueur (masse salariale et conditions de travail). Il précise encore les temps de travail hebdomadaires respectifs, soit 38 ou 39 heures aux TPG et 45 heures chez Dupraz Bus.

Il existe actuellement deux conventions collectives déménagement et transports. Une CCT est en voie d'élaboration au niveau fédéral, la situation étant complexe car les activités de transports sont à la limite du droit public et du droit privé. Ce qui peut poser problème pour la signature de conventions collectives, à l'exemple de ce qui se fait à Berne et à Zurich.

Pour ce qui concerne la deuxième proposition du projet de loi, il semble important que la décision d'adjudication, pour des montants importants, ne soit pas laissée à une ou deux personnes, mais plutôt à un collège, mieux à même de peser le pour et le contre dans l'intérêt de tous.

Transports Beck

Le 6 février 2001, la Commission des transports a procédé à l'audition de l'entreprise de transports Beck, représentée par MM. Gérard Laederach et Jean-Pierre Beck. Cette entreprise est active dans le transport des produits chimiques et de différentes matières, ainsi que de personnes dans le cadre du transport touristique et, plus récemment, dans les transports urbains.

Après avoir exposé les activités de sous-traitance assurées par l'entreprise Beck, les représentants de cette entreprise relèvent qu'en ce qui concerne la

« convention collective de travail » il ressort de l'exposé des motifs que la volonté des initiants est de contraindre les TPG à sous-traiter certaines lignes aux entreprises signataires d'une convention collective. Les entreprises soumissionnaires ont différentes activités. Les contrats avec les TPG sont actuellement de 5 ans. Le personnel de Beck est en grande partie polyvalent et peut être affecté à d'autres tâches en cas de non-reconduction d'un contrat. La décision d'établir une convention collective reviendrait aux organismes professionnels de la branche. Les TPG ne sont pas soumis à une convention collective, mais ils ont leurs propres statuts. Tant que les entreprises de transport françaises pourront soumissionner à Genève, il serait illusoire de croire qu'elles voudront signer un tel document dans le canton.

Sur la question du dumping salarial, l'entreprise Beck a toujours pratiqué une politique salariale lui permettant de fidéliser son personnel. Pour la durée du travail, Beck est même en-dessous des TPG pour les heures de conduite dites heures commerciales. L'entreprise Beck établit un programme tournant sur 18 semaines, avec une moyenne de 39,5 heures de présence et 32,5 heures de conduite. Dans ce calcul interviennent des pauses supérieures à 30, voire 45 minutes.

L'écart de près de 40 % lors de la dernière soumission ne résulte pas de la masse salariale, mais du calcul des marges. Cinq sous-traitants (3 français et 2 suisses) ont pris part à la dernière soumission (Cornavin-Ferney-Gex). Ils devaient s'engager à acheter des bus pour renouveler le parc. Le cahier des charges était extrêmement rigide et les différences du coût de la vie se sont avérées déterminantes. Là aussi, Beck s'était engagé à reprendre le personnel travaillant sur ces lignes aux conditions salariales en vigueur à Genève.

M. Beck fait partie de l'Association suisse des transporteurs (ASTAG). Il déclare que son entreprise ne fait partie ni de la convention collective applicable aux transports, déménageurs et taxis, ni de l'AETG. M. Beck déclare qu'il conviendrait de ne pas trop alourdir les charges sociales déjà élevées, mais qu'une convention collective ne peut être que bénéfique, dans la mesure où elle permet d'évoluer sur de nombreux points. Il conviendrait toutefois qu'elle soit capable de traiter les différentes activités, les conducteurs de bus urbains n'ayant pas la même profession que les transporteurs de produits. Il insiste sur la nécessité d'une convention large, permettant de conserver la richesse que représente la polyvalence au sein d'une entreprise.

Les trois entreprises françaises citées dans les dernières soumissions ne devraient-elles pas se voir imposer des conventions collectives afin d'assurer

une égalité de conditions qui s'appliquerait à toutes les entreprises françaises y compris ?

La difficulté d'établir une concordance entre les salaires genevois et français se refléterait nécessairement dans une convention collective cantonale ou fédérale. Par ailleurs, ses contacts avec les représentants des communes françaises dans le cadre de la soumission évoquée lui ont fait prendre conscience d'une pression politique considérable. La concurrence est difficile à ce niveau-là, et l'entreprise Beck imagine mal une solution à court terme.

Face aux difficultés rencontrées par les entreprises genevoises d'obtenir une adjudication en France, en raison des multiples règles non écrites, il est demandé si une convention collective ne mettrait pas tout le monde sur un pied d'égalité. La concurrence pose tout le problème de l'ouverture des marchés, avec des appels d'offres et des charges salariales différentes selon la localisation de l'entreprise.

Association des propriétaires d'autocars (AGPA)

Le 13 février 2001, la Commission des transports a auditionné les représentants de l'AGPA représentée par MM. Christian Jouvenoz, président et directeur de Touriscar et Jean Piffaretti, vice-président de l'association et directeur de JP Excursions.

La création de l'AGPA remonte à environ un an. L'association regroupe tous les transporteurs genevois (Beck, Dupraz Bus, JP Excursions, Odier, OM Voyages, Startour et Touriscar) sauf deux, dont l'un rejoindra les rangs de l'AGPA lors de sa prochaine séance. En tout, ces entreprises comptent 60 autocars de luxe, dits de tourisme. Le coût d'un car est d'environ CHF 450'000 et l'amortissement se fait sur 6 à 7 ans suivant l'utilisation, la durée de vie d'un car étant moins longue dans le cadre du tourisme que du transport d'enfants. Les charges journalières (salaires, taxes poids lourds depuis le 1^{er} janvier 2001, gasoil, assurances, etc.) s'élèvent à CHF 400./jour/car. Suivant le type d'activité, les cars roulent à quelque CHF 700 à 800 par jour. L'AGPA tente de regrouper les transporteurs pour leur permettre de se défendre contre les nombreuses taxes. Un certain succès a été remporté en ce qui concerne la taxe poids lourds, pénalisante pour les transporteurs, dans la mesure où les cars paient moins que les camions.

En ce qui concerne la problématique de la concurrence extérieure dans le domaine des bus, au-delà de la question de l'inégalité de traitement et de

distorsion de concurrence en matière de TVA par exemple, l'AGPA n'est pas contre un éventuel élargissement de la convention collective existante, mais précise que les entreprises sont déjà tenues par l'EPR en matière d'horaires, les 'mouchards' étant soumis à un contrôle de police annuel. Malgré l'absence de convention collective, les chauffeurs sont protégés. En effet, leur recrutement est de plus en plus difficile au niveau national et en cas d'embauche de frontaliers, l'OCE impose un salaire minimum de CHF 4'000. Une convention collective ne fera que confirmer la situation actuelle.

L'AGPA déclare que le salaire mensuel moyen des chauffeurs français est d'environ FRF 7.000. Elle estime que les TPG devraient être rigoureux et exiger le respect de conditions salariales minimales pour les chauffeurs embauchés dans le cadre d'opérations de sous-traitance.

Actuellement les salaires à l'embauche sont de CHF 4'000. Rares sont les chauffeurs à Genève qui changent d'entreprise, les conditions étant pratiquement identiques et jugées raisonnables. La concurrence des chauffeurs étrangers éveille une certaine crainte, notamment ceux employés par des entreprises allemandes (les moins chères sur le marché), où le personnel, souvent originaire de pays de l'Est, travaille pour « trois fois rien ».

La sous-traitance pour les TPG est un autre métier, qui exige la mise en place d'une structure et d'un personnel différent. Seules les entreprises Beck et Dupraz s'y intéressent, Dupraz depuis bien longtemps, à une époque où il n'existait même pas de procédure d'appel d'offres. L'AGPA est intervenue auprès des TPG pour obtenir des procédures plus précises et améliorer la transparence. Depuis, les choses se font dans les règles avec l'insertion dans le Journal officiel, etc.

Avec ce projet de loi, l'AGPA craint qu'une de leurs entreprises qui ne souhaite pas son rattachement à une convention collective, soit pénalisée et ne puisse jamais faire de soumission auprès des TPG.

Pour le projet de loi, l'AGPA estime que, dans le cadre des attributions, les TPG devraient préciser le salaire des chauffeurs, l'employeur devant le confirmer en produisant une attestation en bonne et due forme.

OCIRT

Le 3 avril 2001, la Commission des transports a auditionné le responsable des activités des inspecteurs du travail qui contrôlent les usages de travail en vigueur à Genève. Il explique qu'une entreprise qui souhaite bénéficier de commandes de services publics doit être signataire de la convention collective

en vigueur dans son secteur d'activité ou, le cas échéant, doit être signataire d'un engagement de respect des usages.

Une fois que l'entreprise a pris contact, l'OCIRT s'intéresse aux activités principales de l'entreprise en question ainsi qu'aux travailleurs concernés. De nombreux renseignements sont exigés : les documents d'attestations sociales, les fiches de salaires du mois de décembre et du dernier mois écoulé, les qualifications professionnelles des travailleurs, leur nombre d'années de service ainsi que la durée hebdomadaire de leur travail. La raison de ces renseignements est le contrôle du respect des usages et des salaires minima genevois. L'OCIRT procède alors à un contrôle suivi. Puis, l'entreprise doit signer un engagement de respect des usages. Si l'entreprise répond aux attentes et qu'elle s'est engagée, l'OCIRT lui délivre une première attestation et la revoit douze mois plus tard (échéance maximale) afin de vérifier si les usages sont toujours respectés. Si les usages sont respectés, le prochain contrôle est fixé à trois ans. Si ce n'est pas le cas, des ajustements sont demandés et une nouvelle visite se déroule à nouveau une année après. Ainsi, il y a en tout quatre contrôles qui s'effectuent sur une période de quatre ans. Le premier contrôle est fait par un inspecteur qui se rend au siège de l'entreprise pour une interview et un contrôle du dossier, les renseignements sont saisis sur portable. Les deux autres contrôles se font généralement par correspondance.

L'OCIRT n'a pas la volonté de procéder à un contrôle aigu. Le travail se fait en toute objectivité face au dossier. Les objectifs sont le respect du salaire minimal et l'égalité de traitement entre les travailleurs. Leur souhait est « de convaincre plutôt que de contraindre » ! Cependant, si le respect des usages n'est pas effectué, l'autorité de l'OCIRT exerce tout de même une certaine pression et peut refuser l'octroi d'attestation.

Les fondations de droit public auxquelles doivent s'appliquer le règlement sont listées. Il explique que des entreprises privées s'intéressent également à l'octroi d'une telle attestation prouvant ainsi la qualité de leur dossier. Même des architectes privés et des propriétaires en ont fait la demande. Il ajoute que certaines entreprises, refusant une adhésion individuelle, contactent directement l'OCIRT, car elles préfèrent adhérer au siège étatique. Cependant, il poursuit en déclarant que ce type de demandes est à éviter : plus le cercle de travail est restreint, meilleur en sera le travail.

Sur la question du droit en usage en cas de contrôles français ou suisses, il est expliqué aux membres de la Commission des transports que la convention collective de travail, définie comme constitutive de l'usage, est

privilegiée. Dans le cas contraire, la convention la plus proche de la collectivité est adoptée. Il ajoute que si le secteur n'a pas de convention collective de travail (par exemple, les petits épiciers ou les opticiens), une enquête de longue haleine est entreprise. Ces enquêtes doivent, selon lui, être renforcées dans le cadre de l'entrée en vigueur des accords bilatéraux. L'objectif de l'enquête est de prélever les conditions de travail en usage sur un échantillon représentatif afin d'affiner une grille d'évaluation permettant le choix d'une méthode applicable. Les contrôles sont ensuite poursuivis par correspondance ou lors de visites. Les principaux contrôles se font sur les salaires, la durée des vacances, l'octroi de garanties et la perte de gains en cas de maladie. L'équipe de l'OCIRT est actuellement constituée d'une juriste et d'un avocat et sera prochainement renforcée par des licenciés SES (de licences différentes) afin de former une équipe pluridisciplinaire et de développer une manière de travailler plus performante, notamment sur le plan technique.

Une entreprise qui effectue un travail sur Genève pendant quelques mois doit respecter les minima durant la totalité de la période. Cependant, une fois que l'entreprise retourne travailler sur France, l'OCIRT ne peut plus effectuer de contrôles. Pourtant, il ajoute que même si des contrôles pointus sont effectués, contrôle de l'état des comptes, contrôle de chantiers, etc., la garantie d'une parfaite égalité n'existe pas comme le démontre l'exemple d'une entreprise étrangère qui travaille à la « raclette » et verse les CHF 3'600 minima (chiffre donné à titre d'exemple) – en ajoutant les charges, la différence sera très nette par rapport à une entreprise qui verse plus. C'est pourquoi l'OCIRT travaille au niveau brut et ne tient pas compte des charges sociales.

Les accords bilatéraux engendreront des conséquences sur les relations de travail entre la Suisse et la France et augmenteront le risque de dumping salarial. L'OCIRT travaille sur des bases réglementaires qui imposent le respect, quelle que soit la nationalité et le type de séjour. Cependant, il poursuit en admettant que certaines entreprises respectent les conditions de travail seulement lorsqu'elles ont affaire à des permis C ou suisses. Il y a ainsi une inégalité de traitement. Ainsi, en privilégiant les contrats-types de travail, toutes ces obligations vont déployer leurs effets pour l'ensemble des travailleurs. Il y aura plus de moyens pour contrôler un plus grand nombre de travailleurs.

Discussion de la commission

Le Département de justice et police et des transports a présenté une note juridique portant sur un examen de ce projet de loi en ce qui concerne le droit des marchés publics ainsi que celui des conventions collectives de travail. Cette note du département conclut que le projet de loi 8415 serait illégal et qu'il n'apporterait pas de plus-value par rapport à la législation cantonale en vigueur. Cette note précise encore que si le besoin d'établir des conventions collectives se fait sentir à Genève suite aux accords bilatéraux, cela doit se faire dans le cadre de la loi fédérale. Il ne peut s'agir que de mesures d'ensemble, qui ne peuvent pas toucher uniquement une entreprise particulière dans une loi spécialisée, ainsi, selon cette note du département, « le projet de loi 8415 vise à imposer une extension partielle sans tenir compte de ces conditions et semble ainsi contourner la loi fédérale permettant d'étendre le champ d'application de la convention collective de travail, du 28 septembre 1956 » (Lecques).

Les auteurs du projet de loi contestent l'analyse juridique du projet de loi 8415 présentée par le département. Les conclusions de cette note juridique interne estiment que « la disposition prévue par le projet de loi 8415, à savoir l'obligation indirecte d'adhérer à une CCT sous peine d'exclusion de certains marchés publics, est illégale. Elle viole tant le droit fédéral que le droit cantonal régissant les marchés publics ». Elle serait de plus, toujours selon cette note juridique, inutile, dans la mesure où le but qu'elle vise fait déjà l'objet de l'art. 25 du règlement qui exige soit que le soumissionnaire soit lié par la CCT de la branche concernée, soit qu'il respecte les usages de ladite branche, et que ce respect soit soumis à des contrôles par l'OCIRT. De plus cette note considère que le projet de loi visé impose une extension partielle de la CCT sans tenir compte de ces conditions et semble ainsi contourner la LECCT.

La note présentée fonde en fait toute son argumentation sur la base du règlement cantonal sur la passation des marchés publics en matière de fournitures et de services, du 23 août 1999 (L 6 05.03) et notamment de ses articles 1 à 8. Ce règlement concrétise les dispositions de l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP). Les TPG sont explicitement mentionnés parmi les autorités adjudicatrices figurant à l'annexe 2 du règlement.

Or, l'exigence de convention collective formulée dans le projet de loi 8415 qui se fonde sur une loi et un règlement, est située hiérarchiquement au-dessous de la loi. L'argument que cette loi serait illégale ne peut donc se fonder sur un règlement comme le fait la note « juridique ».

Dans le cas de l'accord GATT/OMC, les lois fédérales s'appliquent et il n'y a aucune contradiction. D'ailleurs la note admet la possibilité d'une CCT, puisque qu'elle précise : « le but qu'elle vise fait déjà l'objet de l'art. 25 du règlement qui exige soit que le soumissionnaire soit lié par la CCT de la branche concernée, soit qu'il respecte les usages de ladite branche, et que ce respect est soumis à des contrôles par l'OCIRT ». Comment déclarer simultanément une disposition illégale et inutile car faisant déjà l'objet d'une disposition pouvant être appliquée !

L'OCIRT a expliqué devant la commission on ne peut plus clairement qu'il existe une convention collective à Genève servant de base pour l'attestation de l'OCIRT et qu'il n'y a pas de problèmes d'extension comme le prétend la note juridique et que cette décision est parfaitement dans les compétences du législateur cantonal. Il est nécessaire de définir la forme de l'application des conventions collectives. Ainsi, il n'y a pas de convention collective qui fasse de la surenchère et ce plancher ne peut et ne doit pas être abaissé. C'est exactement ce que propose le projet de loi. Les entreprises qui postulent à Genève doivent fournir une attestation de l'OCIRT, une convention collective telle que prévue dans ce projet de loi répond parfaitement à cette exigence et facilitera les démarches administratives pour toutes les parties concernées.

L'objectif de cette loi est d'éviter que des mises au concours qui favorisent le dumping salarial et social soient un élément constitutif de mauvaises conditions de travail. A cet égard, l'audition de l'OCIRT a permis d'éclaircir les conditions exigibles lors d'adjudication d'offres de sous-traitances par l'entreprise des TPG. Pour la majorité de la commission il était dès lors nécessaire de mettre en vigueur le présent projet de loi car il n'est pas possible de tenir un double langage dans un domaine aussi important que le respect des conditions de travail. Il en va aussi de la crédibilité de tous ceux qui ont soutenu les accords bilatéraux et les mesures d'accompagnement qui sont liées et qui prévoient précisément la mise en place de conventions collectives de travail.

Vote article par article du projet de loi 8415

Art. 1, al. 6

Pour :	6 (3 S, 3 AdG)
Contre :	4 (2 R, 1 DC, 1 L)
Abstentions :	2 (1 DC, 1 Ve)

Art. 19, al. 2

Pour :	8 (3 S, 3 AdG, 2 DC)
Contre :	3 (2 R, 1 L)
Abstentions :	1 (1 Ve)

Art. 2

Pour :	6 (3 S, 3 AdG)
Contre :	5 (2 R, 1 L, 2 DC)
Abstentions :	1 (1 Ve)

Vote sur l'ensemble du projet de loi 8415 :

Pour :	6 (3 S, 3 AdG)
Contre :	5 (2 R, 1 L, 2 DC)
Abstentions :	1 (1 Ve)

Au bénéfice de ces explications, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à suivre les recommandations du rapport de la Commission des transports et à voter le présent projet de loi.

Projet de loi (8415)

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 :

Art. 1, al. 6 (nouveau, les al. 6 à 8 anciens devenant les al. 7 à 9)

⁶ Les activités de sous-traitance prévues à l'alinéa 5 ne peuvent être attribuées
par les TPG qu'à des entreprises signataires d'une convention collective de
travail reconnue.

Art. 19, al. 2, lettre s (nouvelle, les lettres s et t anciennes devenant les lettres t et u)

- s) il procède aux adjudications pour un montant supérieur à 1 million de
francs et sur les attributions de contrats de sous-traitance de prestations
des TPG ;

Article 2

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation.