

Date de dépôt : 6 septembre 2016

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} 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. Michel Ducret (page 1)

Rapport de minorité de M^{me} Caroline Marti (page 38)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Michel Ducret

Mesdames et
Messieurs les députés,

Ce projet de loi a été accepté par la Commission des transports en date du 14 juin 2016, sous la présidence de M. Pierre Vanek. Y ont assisté MM. David Favre, secrétaire général adjoint du département, Benoît Pavageau, directeur à la direction des transports collectifs, et Alexandre Prina, directeur à la direction de la planification générale. Le PV a été tenu par M^{me} Clémentine Cyprien, qu'elle en soit remerciée.

Il y avait eu précédemment 3 séances consacrées à ce PL, sous la présidence de M. Daniel Zaugg, avant qu'on ne le gèle : la présentation par M. Ducret, faite le 2 décembre 2014 ; le 9 décembre 2014 avec l'audition d'abord de M. Benjamin Vincent, directeur finances & gestion des TPG, et ensuite de

M. Philippe Schaedler, président de l'ASIP, de M. Alain Perroud, président de Transfair, de M. Vincent Leggiero, président du SEV et de M^{me} Valérie Solano, secrétaire syndicale du SEV ; le 16 décembre 2014, ce fut l'audition de M. Claude Miffon, président du GEST, et de M^{me} Séverine Herrmann, secrétaire. Les procès-verbaux d'alors furent tenus par M. Tazio Dello Buono.

1. Séance du 2 décembre 2014 : présentation par M. Michel Ducret et discussion

M. Ducret indique qu'il sera bref. Le projet de loi fait suite à l'acceptation de l'IN 146. Les TPG doivent pouvoir explorer toutes les pistes possibles pour trouver des économies, mêmes modestes. Il ne se fait pas d'illusion sur les montants qui peuvent être économisés. Toutefois, rien n'est négligeable actuellement. Il est proposé de doubler les deux limites existantes, actuellement à 10 pour cent. Pour ce qui est de détails, il serait judicieux d'auditionner l'entreprise elle-même.

Une députée Ve relève que la sous-traitance est un moyen d'économiser de l'argent, selon le présentateur, or le service fourni est le même. Elle demande donc si le projet de loi permet une certaine sous-enchère, en péjorant les salaires et les conditions de travail. Elle demande également, du point de vue des possibilités syndicales dans les entreprises sous-traitantes, s'il s'agit d'une manière de museler les personnes travaillant pour les TPG. Enfin, elle demande si le principe que le service public des transports sorte du giron étatique pose problème.

M. Ducret répond que la plupart des entreprises de transports en Suisse ne dépendent pas de l'Etat. Genève est donc un cas particulier. Les syndicats sont très actifs auprès des employés des entreprises des sous-traitants des TPG. Ils veillent, avec un fort appui, à ce que les conditions minimales d'emploi y soient bien respectées. Le respect de celles-ci est d'ailleurs une condition des contrats passés entre les TPG et les sous-traitants, qui doivent répondre à tous les critères sociaux. Du point de vue des salaires, la différence n'est plus aussi importante puisqu'il existe dorénavant un salaire minimal dans la conduite. L'aspect concurrentiel est donc moindre. Les TPG sont héritiers d'une entreprise d'Etat disposant de très bons salaires. Il est donc vrai que les salaires dans les entreprises sous-traitantes sont moins élevés, mais ils répondent, voire excèdent les salaires minimaux dans la branche. Des précisions seront certainement apportées par les TPG, lors de leur audition. Par rapport à la masse de l'entreprise, les lignes pouvant être sous-traitées restent marginales et leurs conditions d'exploitation ne sont pas épouvantables. Celles-ci représentent une masse peu importante des prestations fournies par

l'entreprise. 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.

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.

Le député UDC demande qui assurerait la sous-traitance, plus spécifiquement si une entreprise française pourrait le faire. M. Ducret répond qu'une entreprise française ne peut pas opérer sur le territoire suisse, à l'exception des lignes transfrontalières.

Un député MCG demande quel montant les 20% représentent. M. Ducret répond qu'il ne dispose pas de cette information. Cela étant, il existe une limitation sur les charges totales et une autre sur les prestations de transport.

Le député MCG déclare que la sous-traitance a essentiellement lieu sur les lignes transfrontalières. M. Ducret explique que ceci est faux. Les lignes transfrontalières ne rentrent pas dans le budget des TPG.

Le commissaire MCG demande ce que représentent les 8% des charges d'exploitation. M. Ducret répond qu'il s'agit notamment de la maintenance et du nettoyage, déjà sous-traités.

M. Favre indique que les lignes sous-traitées sont intégralement sur le territoire suisse. Il s'agit des lignes suivantes : 28, 32, 41, 43, 44, 45, 47, 51, 53, 54, 57, B, G, O, F, W, X, V et Z.

Le député MCG demande s'il est vraiment rentable de sous-traiter.

M. Ducret répond que ce n'est plus aussi rentable que dans le passé pour les TPG. Il n'y a pas une seule manière de trouver des économies et il s'agit d'en faire partout où cela est possible.

Le député MCG comprend que l'exploitation d'une ligne sous-traitée coûte donc moins cher. M. Ducret confirme. Elle revient un peu moins cher, ce qui permet aux TPG de se concentrer sur les lignes plus importantes.

Un député UDC trouve étonnant que les sous-traitants aient des charges d'exploitation plus faibles que les TPG.

M. Ducret répond que ceci s'explique facilement. En effet, ils ont moins de charges fixes et aucun problème de développement. Ils se contentent d'acheter des véhicules, les exploiter et faire un entretien ordinaire. Ils n'ont pas d'immense flotte, de grand dépôt ou de personnel nombreux à gérer. Malgré le nombre de lignes énoncées, cela représente peu de véhicules et de personnel. La sous-traitance ne représente de loin pas l'essentiel du transport à Genève.

Un député EAG déclare qu'il est un défenseur du service public. Il demande des exemples d'autres villes suisses, hormis Zurich.

M. Ducret répond qu'à Berne, Zurich et Bâle, les compagnies de transport public sont uniquement urbaines. En-dehors de la ville, les opérateurs sont tous privés. Ce genre d'entreprises appartient d'ailleurs souvent à des communes. A Berne, outre le RBS (privé), l'essentiel du trafic de banlieue (réseau de campagne) est exploité par des bus de la Poste, qui sous-traite par ailleurs 85% des prestations à des privés.

Le commissaire EAG demande où sont répartis les entrepôts des entreprises sous-traitantes.

M. Ducret répond qu'il ne connaît pas tous les entrepôts, mais il y en a un derrière le Lignon, un autre à la Praille, un vers Peney. M. Ducret confirme que chaque sous-traitant a son propre dépôt. Il ajoute qu'ils effectuent eux-mêmes l'entretien journalier. En cas de travail plus important, ils se rendent dans des garages privés, voire aux TPG, qui peuvent leur prêter des véhicules.

Une députée Ve indique que les TPG sont gérés par un conseil d'administration qui a un regard sur les conditions de travail et la qualité des prestations attendues des TPG. Elle demande si le présentateur souhaite renoncer à ce contrôle en recourant plus largement aux sous-traitants.

M. Ducret répond qu'il ne souhaite absolument pas ça. Il souhaiterait d'ailleurs que le contrôle soit un peu plus ferme. Il ajoute que les entreprises sous-traitantes ont l'obligation de respecter les normes de qualité, et les TPG ont l'obligation de les contrôler. Lorsqu'il siégeait au conseil d'administration, il s'était battu pour davantage de contrôle.

La commissaire Ve relève que dans d'autres cantons, les entreprises sont plutôt privatisées. Elle demande si ce projet de loi en appelle d'autres.

M. Ducret explique que la seule intention du projet de loi est d'ouvrir une possibilité pour les TPG de faire des économies, et non l'octroi du réseau de campagne ou l'ouverture du marché à d'autres entreprises. Sur ce dernier point, d'ailleurs, le canton pourrait y être contraint un jour, dans le respect des règles sur les marchés publics.

Un député PLR indique qu'il est aussi en faveur du service public. En l'espèce, il ne s'agit pas de le brader. 80% de l'activité est maîtrisée par l'Etat, et 20% à disposition pour les privés, à teneur du projet. Il demande quelle serait la limite de sous-traitance pour maintenir un certain contrôle de l'Etat. En d'autres termes, il demande si le pourcentage prévu implique un tel risque.

M. Ducret répond que les 20% ont trait aux charges, tandis que les prestations de transport ne seraient sous-traitées qu'à une hauteur maximale de

8% (contre 4% actuellement). Le réseau de campagne est celui où les charges sont les plus lourdes et où les TPG gagnent le moins d'argent. La limite est loin d'être atteinte car en termes de prestations, il reste marginal.

Le député PLR indique que les lignes énumérées par M. Favre sont majoritairement en campagne. Même en augmentant ce nombre de lignes, l'Etat ne perdrait pas la main.

M. Ducret confirme. Il rappelle que la concession reste en main publique. Seule l'exploitation est sous-traitée. De plus, les lignes concernées sont soit de complément (Vieille-Ville, Hôpital, Jonction) soit de campagne. La plupart de ces lignes n'occupent qu'une seule ligne avec un conducteur par jour. Il s'agit de lignes très marginales. Suivant l'emplacement du dépôt, les marches pour prendre le service sont moins longues et contribuent notamment à réduire les charges d'exploitation.

Le Président précise, en tant que signataire, que les salaires de la sous-traitance ne sont pas le seul facteur contribuant à maintenir un bas niveau de charges. Une entreprise constituée d'un patron, d'une secrétaire, d'un mécanicien et de 4 chauffeurs a forcément beaucoup moins de frais que les TPG.

Un député MCG est d'avis qu'il est primordial d'entendre les TPG, notamment à propos du coût et des recettes envisagées. Alors qu'une députée Ve considère qu'il serait intéressant d'interroger une des entreprises sous-traitantes. M. Pavageau répond qu'il y a 3 sous-traitants (RATP Dev Suisse, Globe, Genève Bus)

M. Ducret ne voit pas l'intérêt d'une telle audition. Les conditions sont celles de la convention collective et les TPG pourront renseigner les commissaires sur ce point. Les sous-traitants se plaindront qu'ils ne sont pas assez rémunérés et que les conditions de travail dans leur entreprise sont excellentes. S'il y avait des doutes après l'audition des TPG, il serait possible d'entendre une autre entreprise.

Le député MCG soutient la demande de la députée Ve pour entendre une entreprise privée, si possible n'appartenant ni à la RATP, ni aux TPG. Il ne souhaite pas être fustigé par un des signataires du projet de loi en proposant des auditions d'entreprises.

2. Séance du 9 décembre 2014 : auditions et discussions

Audition de M. Benjamin Vincent

M. Benjamin Vincent, directeur financier aux TPG, indique qu'il transmettra la présentation PowerPoint à la commission (voir annexe). Il

explique que son intervention a pour but d'exposer les détails de la sous-traitance aux TPG. L'art. 1 al. 5 LTPG prévoit un maximum de 10% de la sous-traitance, ce qui représente 41,105 millions. Dans le budget 2015, la sous-traitance est évaluée à 7,9%, soit 32 millions. La grande partie des lignes sous-traitées sont les lignes provisoires et transfrontalières. A ceci s'ajoute la sous-traitance pour la réparation et le nettoyage qui n'est pas en lien direct avec l'exploitation. Le total annuel de la sous-traitance engagée représente 32 660 millions. Le pourcentage des charges TPG est de 7,9%. Dans le budget, ce chiffre est de 3,3% et permet donc une marge de 2,8 millions. Les subventions tacites (en pourcentage du total de charges) n'apparaîtront plus aux comptes des TPG. Actuellement, elles sont de 22 millions (droits d'utilisation des infrastructures) avec une charge équivalente. Cette charge n'apparaît plus et le pourcentage évolue (de 8,4 à 9,5%). L'impact de la sous-traitance versus une exploitation par les TPG apparaît à la page 5. M. Vincent précise que les lignes GLCT n'entrent pas dans le seuil de la sous-traitance. Un tableau illustre le coût pour 1000 places au kilomètre réalisé (PKR). Pour un autobus TPG, ce coût est de 100,7 F contre 84,3 F pour un sous-traitant. La différence provient essentiellement du fait que les TPG exploitent des bus articulés dont la capacité est supérieure aux bus des sous-traitants. 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. Comme l'indique le projet de loi, les surcoûts que les TPG subiront du fait de la sous-traitance seront de 672 933 F pour 2015 et 557 774 pour 2016 (mesures d'accompagnement de la directive OFT). A ce propos, une grande partie des contrats de sous-traitance seront renégociés en 2018.

Un député MCG demande à quoi ce surcoût est lié.

M. Vincent explique que les salaires minimaux prévus par la directive OFT sont supérieurs à ceux qui ont été fixés dans les contrats passés avec les sous-traitants. Des mesures d'accompagnement ont été décidées avec les sous-traitants.

Un député UDC indique que les chauffeurs des TPG se plaignent d'un grand état de stress. Il demande si un recours plus grand à la sous-traitance serait de nature à réduire ce problème.

M. Vincent répond que le protocole d'accord prévoit que l'entreprise s'est engagée à revoir la planification de l'offre. Entre 2011 et 2014, l'offre s'est stabilisée. Il existe déjà des moyens pour répondre aux préoccupations à propos du stress et la sous-traitance ne permet pas d'y remédier.

Un député UDC relève que 41 millions sont consacrés à la sous-traitance.

M. Vincent précise que l'autorisation de la loi représente une capacité maximale de 41 millions. Actuellement, le budget 2014 prévoit 32 millions.

Le député UDC demande quelle économie concrète pourrait être réalisée grâce à la sous-traitance.

On lui répond que les charges sont inférieures de 22% en recourant à la sous-traitance. Les 32 millions seraient 22% plus chers s'ils devaient être réalisés par les TPG.

Un autre député UDC demande quelles sont les entreprises sous-traitantes. Il souhaiterait connaître la différence de salaire touché entre un sous-traitant français et suisse. Il craint en effet un dumping salarial.

M. Vincent répond que les TPG ont plusieurs sous-traitants (Globe, RATP Dev, Gem bus). Les chiffres présentés signalent la différence de coût entre les sous-traitants suisses et français. Les sous-traitants suisses sont à 7,1 F/km, tandis que les GLCT sont à 5,9 F/km.

Le député UDC demande ce qui explique le coût inférieur de la sous-traitance, notamment si cela tient uniquement aux salaires.

On lui répond que les coûts des TPG sont constitués à 60% de masse salariale. Le potentiel d'économie provient donc essentiellement de ce poste, mais également de la qualité du matériel.

Un député PLR précise que M. Vincent a indiqué un maintien de l'offre de transport sur les 4 prochaines années à venir. Il demande si cela a trait à l'offre de transports 2015 ou 2014. M. Vincent répond que les offres de transports 2014 et 2015 sont très proches mais il s'agit de l'offre 2015.

Un député MCG demande s'il y aurait matière à sous-traiter 20% de services et le cas échéant, s'il y aurait des conséquences en termes d'emploi. Il demande si une limite de 20% permettrait de combler le budget de 5 millions par an.

Le directeur répond que le projet vise à octroyer une possibilité maximale de 20%. Selon le protocole d'accord passé avec les partenaires sociaux, les TPG se sont engagés à ne pas licencier. Par conséquent, transférer l'activité en sous-traitance tout en conservant le personnel ne générerait aucune économie et donc un surcoût. En ne tenant pas compte de cet accord, le gain en production pure serait approximativement de 20%.

Le commissaire MCG demande s'il est techniquement possible de sous-traiter 20%.

M. Vincent répond que cela reviendrait à retirer 20% de l'activité des TPG. Pour effectuer des économies, il faudrait que les charges soient transférées aux

sous-traitants, ce qui est difficilement réalisable dans le contexte actuel. A long terme, une vision plus souple serait possible en ouvrant une partie plus grande de l'exploitation aux sous-traitants.

Le député MCG relève que la **limite actuelle de 10% n'est pas utilisée**.

M. Vincent confirme. Les TPG recourent à la sous-traitance à hauteur de 7,9%. Il rappelle que les comptes ne présentent plus une vingtaine de millions pour l'utilisation des rails, conformément au règlement d'établissement des états financiers. Ceci fait augmenter le total des charges à 9,5%.

Un député PS demande si les sous-traitants soumettent leurs offres lors de marchés publics.

Le directeur répond par l'affirmative. Les contrats peuvent aller jusqu'à 7 ans, ce qui s'explique notamment par la durée d'amortissement du matériel roulant.

Le député PS demande si les salaires sont un critère des appels d'offres.

M. Vincent répond que les salaires doivent être conformes au salaire minimum de la directive OFT.

Le même député PS relève qu'il y a eu un changement qui génère un surcoût.

Le directeur financier répond par l'affirmative. Il a été demandé aux sous-traitants d'appliquer les nouveaux salaires minimaux de l'OFT dès mars 2014. Comme il s'agissait d'une mesure brutale, non prévue dans les appels d'offres, des mesures d'accompagnement ont été mises en place.

Le député PS demande quel était le salaire moyen chez les sous-traitants, avant la modification. M. Vincent ne dispose pas de cet élément mais peut le fournir ultérieurement.

Une députée PS note que l'OFT a donné **une directive sur les salaires minimaux**. Elle peine à comprendre la baisse drastique des surcoûts d'ici 2018. Elle demande si cela a trait au fait que les nouveaux contrats arrivent à échéance et qu'ils seront renégociés.

M. Vincent répond par l'affirmative. S'y ajoutent des mesures d'organisation interne des sous-traitants.

La députée PS relève que les bus TPG devraient avoir un meilleur rendement que ceux des sous-traitants, puisqu'ils ont davantage de capacité.

M. Vincent répond par l'affirmative. Il explique que la différence provient essentiellement du fait que 60% des coûts des TPG sont issus de la masse salariale.

La même députée PS demande quels sont les critères TPG pour attribuer des lignes sous-traitées.

M. Vincent explique que cette question a trait à l'exploitation. Les lignes provisoires ou non renouvelées sont en sous-traitance. Des nouvelles lignes en test peuvent aussi être sous-traitées, tout comme des marchés de niche.

La députée indique que toute entreprise a des charges fixes et variables. Bien qu'il puisse être séduisant de pouvoir sous-traiter davantage, les charges fixes ne baisseront pas pour les TPG et prendront donc une part relative plus importante.

Le directeur répond par l'affirmative. L'intérêt de la sous-traitance serait amoindri. Pour que les économies soient concrètes, il faudrait réduire en conséquence l'offre. Il ajoute que les bâtiments, par exemple, seraient conservés. Des réductions d'échelle ne peuvent être effectuées qu'en atteignant certains seuils.

Un député PDC demande quels sont les sous-traitants qui appartiennent aux TPG.

M. Vincent répond que les TPG ne sont pas actionnaires des sous-traitants. Les TPG sont actionnaires de TPG Pub, TPG France (qui dispose de parts dans TP2A) et TPG Vélo SA.

Le député DC demande davantage de précisions sur les différents seuils de 10% et 4%. Le directeur répond que le seuil global de sous-traitance est de 10%. La limite de sous-traitance hors lignes transfrontalières et provisoires est de 4%.

Le même député PDC demande si le nettoyage est inclus dans les 10%. M. Vincent répond que cela fait partie des taux de sous-traitance. Il ajoute que les 4% ont trait à l'exploitation de véhicules.

Le commissaire PDC demande, en relation avec les salaires, si la plupart des chauffeurs des sous-traitants sont d'anciens chauffeurs des TPG à la retraite qui travaillent à la demande.

On lui répond que les TPG ne gèrent pas les ressources humaines des sous-traitants. La directive OFT demande un minimum de taux d'activité en début de carrière. Ceci n'impose pas que chaque transporteur emploie des personnes à 100%.

M. Pavageau répond que le salaire minimum est défini à l'heure et le chauffeur peut travailler à n'importe quel taux.

Une députée Ve demande à combien s'élève le minimum horaire. M. Pavageau répond qu'il est d'environ 50 000 F par an.

La même députée Ve demande pour quelle raison les TPG doivent participer au respect des conditions salariales après 2014. M. Vincent lui répond qu'il s'agit d'un choix des TPG. Les appels d'offres auxquels les sous-traitants avaient répondu ne contenaient pas les dernières exigences en termes de salaires. L'application immédiate des nouveaux salaires était trop brusque pour les sous-traitants et il y avait un risque de faillite. Compte tenu du contexte, la direction des TPG a choisi d'accompagner les sous-traitants en participant au surcoût.

M. Pavageau ajoute que les contrats sont toujours arrêtés en fonction d'un cadre juridique défini.

La députée Ve répond que ce point démontre clairement la limite de la sous-traitance. Concernant l'arrivée du CEVA et le déploiement de l'offre nécessaire en 2018, elle demande si des acquisitions de véhicules sont prévues.

M. Pavageau répond que ses services ont commencé à travailler sur le PDTC post-CEVA. Ce point est indécis pour le moment. Si l'offre devait être augmentée, il serait demandé aux TPG d'acquérir des véhicules.

La députée Ve indique que la commission n'a pas eu accès au protocole d'accord. Elle indique que le scénario B du PDTC 2015-2018 n'est mis en œuvre qu'en cas d'accord financier. Etant donné que ce dernier fait défaut mais que le Conseil d'Etat demande à ce que le scénario B soit réalisé, elle demande s'il n'y a pas un conflit avec le PDTC. En d'autres termes, elle demande quel est le cahier des charges des TPG compte tenu de ce cadre contradictoire.

M. Favre précise que le Conseil d'Etat trouvait intéressant de tendre au scénario B, sachant que vu les incertitudes en matière de recettes et le monitoring des TPG pour faire des économies, l'offre sera adaptée d'année en année. Etant donné qu'il y a un engagement de non-licenciement, une mesure d'efficacité pourrait être remplacée par une mesure d'amélioration de l'offre, dans le scénario B.

La députée Ve relève que le scénario B se modifiera d'année en année.

M. Favre répond que tel aurait aussi été le cas pour le scénario A.

La même députée comprend que l'entier du scénario B ne sera pas en mis en œuvre, dès l'an prochain.

Le Président précise que le protocole d'accord a été passé entre la direction des TPG et ses employés. Le Conseil d'Etat ne s'est engagé à rien d'autre que de mettre en œuvre le scénario A.

M. Pavageau ajoute que les scénarios A et B ne divergent pas en 2015.

Un député UDC demande quel pourcentage les lignes transfrontalières représentent. Il indique avoir vu que le budget prévoit une participation au

déficit du GLCT de 3,4 millions. Il précise qu'il ne s'agit pas d'une ventilation, mais véritablement d'une ligne supplémentaire. Il craint que cette subvention soit augmentée, en cas d'augmentation du recours à la sous-traitance. M. Vincent lui répond que les lignes GLCT ne sont pas incluses dans le budget des TPG. Les 3,4 millions représentent le déficit que les TPG doivent couvrir car les ventes des titres de transports sur ces lignes ne permettent pas de couvrir les charges. Le déficit est notamment en lien avec un appel d'offres qui n'a pas été respecté, du point de vue des attentes du sous-traitant. Le surcoût est à la charge des TPG.

Le député UDC relève qu'il s'agit d'un supplément. Il est donc faux d'affirmer que les TPG assument puisqu'il est demandé à l'Etat de combler. M. Vincent répond que les lignes GLCT se trouvent dans tous les cas hors budget des TPG. Les résultats des dernières années ainsi que les projections tiennent compte de cet élément.

Un autre député UDC demande si la direction des TPG pourrait avoir recours à la sous-traitance pour tenir tête aux revendications des syndicats. M. Vincent répond que les TPG se sont engagés à ne pas licencier, selon le protocole d'accord. Pour faire de véritables économies, il faudrait supprimer des postes aux TPG, sachant qu'au-delà de 50 personnes licenciées pour des raisons économiques, un plan social doit être adopté. Un tel plan a un coût et risquerait de mettre la caisse de pension dans une situation délicate.

Un député MCG demande si les lignes sous-traitées sont affectées par les effets de grève. Le directeur répond que les lignes sous-traitées ont fonctionné le 19 novembre.

Le député MCG demande si le type de véhicule utilisé est un critère important dans le choix des sous-traitants. Le directeur répond que du point de vue de l'exploitation, il est intéressant de sous-traiter des lignes à petits volumes.

Le député MCG veut savoir si les TPG font du leasing pour les sous-traitants. Le directeur lui répond qu'il est arrivé de louer des véhicules aux sous-traitants pendant des périodes déterminées, pour leur permettre d'acquérir leurs véhicules. Des locations de longue durée ne sont pas admises. Si un recours massif à la sous-traitance était décidé, alors un transfert de propriété des véhicules permettrait de réduire l'impact des charges.

A un député PS qui demande si TPG Pub commercialise les véhicules des sous-traitants, M. Vincent répond par l'affirmative. Il existe une rétribution.

Le député PS note que si la sous-traitance était doublée, la rétrocession de TPG Pub aux TPG pourrait être diminuée de moitié.

Un député MCG demande pour quelle raison les lignes du type de la 32 ne sont pas exploitées en campagne. M. Vincent répond que les minibus ne peuvent pas être exploités sur tout le réseau. Aujourd'hui, la plupart des lignes de campagne ont des rabattements en ville et doivent pouvoir supporter une certaine capacité. De plus, il est très important de ne pas affecter des véhicules à chaque ligne.

Une députée Ve demande si l'augmentation des tarifs de TPG Pub pourrait permettre de payer le surcoût lié à la directive OFT. Le directeur répond que TPG Pub est détenue à 100% par les TPG. Si TPG Pub dégage plus de bénéfices, le résultat global des TPG est amélioré et le besoin en compensation des pertes est moins important. M. Vincent précise que ceci n'est possible que si le résultat est meilleur.

Un autre député PS demande si les conditions d'assurance sont les mêmes pour les TPG et les sous-traitants. Le directeur répond que les sous-traitants suisses doivent s'assurer par eux-mêmes et respecter les conditions des TPG. Il vérifiera ce point pour les sous-traitants français.

Audition de MM. Perroud, Schaedler, Leggiero et de M^{me} Solano

M^{me} Solano indique que les TPG ont actuellement la possibilité de sous-traiter une partie de leurs lignes. Ils peuvent également sous-traiter le nettoyage des véhicules. Des projets d'augmentation de la sous-traitance ont eu lieu en 1995 et 2004. Ces deux projets ont été refusés en votation populaire. Les TPG sont les seuls dépositaires d'une concession fédérale pour les lignes. Les sous-traitants n'ont donc pas de concession. Le coût des lignes inférieur dans la sous-traitance néglige plusieurs coûts supportés uniquement par les TPG. Premièrement, le coût de la concession. En effet, les TPG doivent mettre au concours la ligne, la développer et l'équiper. Deuxièmement, la formation des chauffeurs sous-traitants. Troisièmement, la régulation du réseau. Quatrièmement, le contrôle des titres de transport. Cinquièmement, la gestion des amendes. Enfin, le travail de mise au concours et le suivi des lignes est supporté par les TPG. Le problème pour les syndicats est qu'il y a une claire situation de dumping salarial. Les salaires des employés des entreprises sous-traitantes sont inférieurs à ceux pratiqués dans la branche, alors que les employés sont tenus aux mêmes contraintes que les employés des TPG, notamment en termes de sécurité. Leurs conditions de travail ne sont pas non plus les mêmes. Les locaux de pause, par exemple, sont de très mauvaise qualité. Les uniformes ne sont pas de la même qualité. Le nettoyage des véhicules incombe au conducteur sous-traitant. Il n'y a pas de progression salariale, hormis une ancienneté tous les 5 ans. Les chauffeurs sous-traitants

ont une très grande amplitude de travail. La plupart des lignes étant transfrontalières, l'activité se concentre tôt le matin et tard le soir. Les pauses sont donc très longues. Concernant le personnel, la directive de l'OFT du 1^{er} avril 2014 fixe un salaire minimum. Ce salaire a été fixé afin qu'il n'y ait pas de dumping dans le domaine. L'OFT a mandaté l'Université de Genève pour rédiger une étude. En fixant un salaire minimum à 4480 F, par mois, il n'y avait que 10% de compagnies qui ne le respectaient pas. Car Postal et les TPG sont les seuls exploitants en Suisse à effectuer de la sous-traitance. Quelques lignes à Lausanne sont également sous-traitées. Le salaire minimum est respecté, ce qui a généré un conflit social très important chez RATP Dev qui a ensuite l'intervention de l'OCIRT. Autrement, le salaire n'aurait pas été appliqué. S'il existe une convention collective, elle n'est signée qu'avec la RATP Dev Suisse et Globe Limo. La 3^e entreprise n'a pas souhaité ratifier la convention collective. Enfin, des demandes auprès de l'OCIRT sont régulièrement formulées, sur les questions de sécurité, santé et d'organisation du travail. En conclusion, M^{me} Solano est d'avis qu'augmenter la sous-traitance signifierait prêter les conditions de travail et introduire une part plus importante de dumping, ce qui est problématique. Ceci contrevient à la qualité et à la sécurité souhaitées dans les transports publics. Ceci augmente aussi les charges de contrôle et les coûts cachés auprès des TPG. Pour ces raisons, le SEV enjoint la commission à refuser l'entrée en matière sur le projet de loi.

M. Schaedler indique que le projet de loi n'aborde pas la relation entre la sous-traitance et l'activité des chauffeurs des TPG. Dès lors, il convient de s'interroger sur le travail des employés des TPG qui auront 10% de travail en moins à fournir.

Une députée Ve partage l'inquiétude de M. Schaedler. L'offre devrait être stabilisée sur les prochaines années. Stabiliser l'offre tout en augmentant le recours à la sous-traitance signifie réduire le travail des employés. Elle demande si les licenciements sont bien exclus pour les prochaines années.

M^{me} Solano répond qu'il y a deux possibilités. Premièrement, sous-traiter des lignes actuelles des TPG. Deuxièmement, développer des lignes pour les sous-traitants, ce qui n'est pas souhaitable. Ces lignes seront de moins bonne qualité et les personnes qui les effectueront bénéficieront de moins bonnes conditions de travail.

La députée Ve demande si les sous-traitants effectuent du travail sur appel. M^{me} Solano répond que ceci n'est plus possible. Par contre, la loi sur la durée du travail dans les transports impose que le planning de travail soit fourni 7 jours à l'avance. Ceci n'est pas respecté par les entreprises, à l'exception de RATP Dev.

La commissaire Ve relève que les sous-traitants ne respectent pas les directives. Elle demande si les TPG ont un contrôle sur l'application des normes fédérales. M^{me} Solano répond que les syndicats dénoncent ce genre de manquements. Les TPG ne disposent certainement pas des moyens nécessaires.

Un député UDC demande dans quelle ampleur les syndicats perdraient de leur influence, si le projet de loi était voté. M^{me} Solano répond que ceci n'est absolument pas certain. M. Leggiero rappelle que ce sujet a été refusé deux fois par le peuple. Le combat contre la sous-traitance galvanisera encore plus les effectifs au sein des entreprises sous-traitantes.

Le député UDC précise que puisqu'il y a plusieurs sous-traitants, l'influence syndicale est certainement plus faible. M. Leggiero répond que tel n'est pas le cas, au contraire.

Un député PDC indique que les TPG versent chaque année une somme pour que les salaires soient mis à niveau chez les sous-traitants. Il demande si cet argent sert véritablement à respecter les salaires minimaux. M^{me} Solano répond que la seule vérification qu'elle peut effectuer est de vérifier les fiches de salaire. Elle précise que RATP et Globe ont été forcés de respecter les salaires suite à un mouvement social, respectivement une dénonciation à l'OCIRT. Les employés de la 3^e entreprise ont extrêmement peur d'intervenir.

Le député PDC demande combien d'employés à la retraite figurent parmi les effectifs des sous-traitants. M^{me} Solano lui répond qu'il y en a 1 ou 2 à RATP Dev. Chez Globe, il y en a davantage mais elle ne connaît pas les chiffres. Concernant la 3^e entreprise, M^{me} Solano ne dispose pas d'informations.

Une députée PS demande des précisions sur les 10% de respect des salaires minimaux, selon l'étude de l'UNIGE.

M^{me} Solano répond que l'étude a été mandatée avant la directive. Celle-ci a déterminé que le salaire de 4480 F serait respecté dans toutes les entreprises à son introduction, sauf chez les sous-traitants.

La députée PS demande quels étaient les salaires avant l'adoption de la directive. M^{me} Solano répond que les salaires étaient de 4100 F. Pour aboutir à ce montant, les négociations ont été difficiles.

La commissaire PS relève que les TPG n'ont pas les moyens en personnel pour effectuer les contrôles nécessaires chez les sous-traitants. Elle demande si les TPG sont tenus d'effectuer un tel contrôle.

M^{me} Solano répond que les TPG sont titulaires de la concession et il leur appartient de vérifier les conditions, notamment de travail, sont réalisées dans les entreprises.

La députée PS demande si les TPG n'effectuent pas ce contrôle par manque de moyens. M. Perroud répond que le contrôle de ces conditions est très complexe car il revient notamment à vérifier les temps de pause, par exemple.

La députée PS demande s'il y a d'autres exemples d'infractions aux normes réglementaires ou légales chez les sous-traitants. M^{me} Solano répond que des caméras étaient installées dans les salles de pause, chez Globe.

Un commissaire PS note que certaines charges ne sont pas comprises, notamment pour la formation.

M. Schaedler explique que la formation est importante et dure 25 mois, aux TPG. Elle comprend notamment des cours sur les lignes, les informations de services et les normes de l'OFT. Le problème est que les chauffeurs des sous-traitants ne bénéficient pas de la même formation, notamment continue.

Le même député PS demande si le taux de rotation du personnel et d'absentéisme est plus élevé chez les sous-traitants qu'aux TPG. M^{me} Solano répond qu'il est impossible de faire une carrière complète chez un sous-traitant. En effet, le salaire est de 4480 F et si des personnes y restent, c'est qu'elles n'ont pas le choix. M. Leggiero ajoute que la sous-traitance ne concerne pas que la conduite, mais aussi la technique. Ceci est problématique car il n'y a aucun contrôle sur le travail technique devant être effectué. Les TPG se débarrassent d'outils et les délais sont décidés par les sous-traitants. A plusieurs reprises, des véhicules sont immobilisés car les délais ne sont pas tenus. Il n'y a donc plus de maîtrise de l'outil de travail. Concernant le nettoyage, certaines situations sont aberrantes. Par exemple, des nettoyeurs vérifient des points de sécurité (portes, freins), sans aucune formation appropriée. M^{me} Solano ajoute qu'elle ne dispose pas de chiffres en matière d'absentéisme. M. Schaedler précise, concernant la rotation, que 98% des employés des TPG finissent leur carrière dans l'entreprise.

Une députée Ve demande, concernant le service minimum, si le projet de loi est une manière d'augmenter la part du réseau qui fonctionnerait en cas de grève. M. Schaedler répond que le 19 novembre, les sous-traitants ont travaillé. Aujourd'hui, la situation est différente car l'accord conclu avec la direction prévoit des discussions sur le service minimum. Ajouter 10% de sous-traitants reviendrait à augmenter la part de véhicules qui roulerait en cas de grève éventuelle.

Un député MCG demande si les TPG sont les seuls formateurs compétents dans le domaine de la conduite. M. Perroud répond par l'affirmative.

Le député MCG demande quelle a été l'intervention suite à la pose de caméras dans les locaux de pause. M^{me} Solano répond que la situation a été dénoncée à l'OCIRT qui a ensuite vérifié les locaux.

Le même député MCG indique que les chefs d'équipe responsables du contrôle de sécurité sont personnellement responsables des contrôles effectués par les nettoyeurs. Il demande quelle a été leur position et comment ils ont réagi. M. Leggiero répond que les chefs d'équipe n'osent pas s'opposer à leur hiérarchie.

Le Président demande si les sous-traitants qui font former leurs conducteurs aux TPG payent cette prestation aux TPG.

M. Schaedler répond que les TPG ne forment pas, à sa connaissance, les chauffeurs des sous-traitants. M^{me} Solano précise que les formations ne sont pas les mêmes. Les personnes entrant chez les sous-traitants possèdent déjà le permis de conduire et sont immédiatement mises au volant. La formation donnée par les TPG à ses employés est plus complète et porte sur les lignes, la gestion des conflits et des éléments juridiques.

Le Président demande le lien entre la sous-traitance et la grande amplitude de travail. M^{me} Solano répond que les lignes de campagne sont majoritairement utilisées aux heures de pointe, à savoir le matin et le soir. Dès lors, elles ont beaucoup plus d'amplitude.

Le Président demande si la situation serait différente si les lignes n'étaient pas sous-traitées. M^{me} Solano répond que les TPG disposent de plus de chauffeurs et peuvent donc organiser les temps de travail de manière plus efficiente. Les temps morts sont donc moins grands que chez des sous-traitants. M. Schaedler précise que les TPG sont soumis à la LDT et l'ODLT. Le système informatique gère tous les horaires des conducteurs en intégrant les heures de repos. Les sous-traitants gèrent certainement leurs horaires de la même manière. Toutefois, ils effectuent d'autres prestations sortant du cadre de la LDT, par exemple lorsqu'ils conduisent des cars en-dehors du canton.

3. Séance du 16 décembre 2014 : audition de M. Claude Miffon, président du GEST, et de M^{me} Séverine Hermann, secrétaire

M. Miffon remercie la Commission des transports d'entendre le GEST à propos du projet de loi. Un document présentant la position du GEST a été rédigé pour la commission. Considérant que **les besoins de mobilité sont en augmentation constante**, la baisse tarifaire qui devrait accroître l'usage des TPG, l'arrivée prochaine du CEVA et la part non extensible du budget allouée aux transports, la sous-traitance s'impose pour le maintien de la politique volontariste en matière de transports publics. La sous-traitance permet une

réponse adaptée à l'équation économique et sociale. Tout d'abord, par sa **flexibilité** d'exploitation. Ensuite, par sa **capacité d'exploiter de petites lignes aux quatre coins du canton**. La réactivité, le **coût d'exploitation inférieur** d'environ 25% et la **qualité reconnue des services** des sous-traitants vont également dans ce sens. Malgré les reproches des syndicats, les sous-traitants souhaitent continuer à progresser. Ils ont notamment signé une convention collective de travail en 2009, toujours en vigueur. Ils maintiennent un dialogue social permanent avec les syndicats et tentent d'améliorer l'organisation du travail des conducteurs (qui travaillent 5 jours par semaine). Les tâches de nettoyage tendent à disparaître et sont prises en charge par d'autres collaborateurs. Les entreprises ont constamment amélioré les locaux à disposition du personnel. Le GEST comprend Globe Limousine, RATP Dev Suisse SA, ainsi que toutes les entreprises transfrontalières (dont certaines sont membres de la RATP). Le seul sous-traitant non membre du GEST est Genève Tours. Pour des raisons personnelles, l'entreprise a souhaité quitté le groupement. Concernant la formation, certaines sont internes et d'autres sont données par les TPG. Les souhaits d'absence des conducteurs sont accordés dans la mesure du possible et les horaires planifiés individuellement. Ces actions ont mené à une stabilité du personnel des entreprises qui ont constaté une augmentation du nombre de candidatures aux postes de conducteurs. L'obtention de contrats d'exploitation se fait en accord avec les règles des marchés publics. Du point de vue économique, la situation des sous-traitants diffère de celle des TPG. Les sous-traitants travaillent 42h par semaine. Le salaire moyen est globalement inférieur de 25% aux conditions offertes par les TPG. Le coût de la main-d'œuvre représente le 50% des frais d'exploitation. La récente augmentation imposée par l'OFT qui a relevé le minimum salarial de 4100 à 4600, sans négociation, a pour effet mécanique de diminuer l'écart de salaires. Si le projet de loi était adopté, davantage de souplesse serait à disposition. En conclusion, le projet de loi va dans le bon sens, sans péjorer la qualité de vie des conducteurs. Il permet l'accroissement de la demande de transports par la création de nouvelles lignes. Avec le CEVA, de petites lignes seront certainement à exploiter. Il est également permis de penser que la votation du 18 mai 2014 aura pour effet de rendre plus difficile, à l'avenir, une augmentation des tarifs.

Une députée Ve indique concernant l'ordonnance de l'OFT sur le salaire minimum que les TPG ont débloqué des fonds pour permettre aux sous-traitants de se mettre à niveau. Elle demande à quel point les salaires étaient jusqu'alors en-dessous du salaire minimum fixé. Elle souhaite savoir si tous les employés reçoivent bien le salaire minimum.

M. Miffon répond que tel est le cas depuis l'entrée en vigueur de l'OFT. Si les TPG prennent en charge cette différence pour le moment, cela s'explique par le fait que les contrats passés avec les sous-traitants étaient basés sur les salaires de la convention collective. Avant l'entrée en vigueur, ces derniers s'appliquaient. Les nouveaux employés sont engagés au nouveau minimum. Les entreprises paient plus les bons employés, au-delà du minimum de la convention collective.

La députée Ve demande à combien s'élevaient les salaires avant la directive de l'OFT. M. Miffon répond que le salaire était de 4100 F, payé 13 fois l'an.

La députée Ve relève que les salaires sont inférieurs de 25%.

M^{me} Hermann précise que ceci représente la différence de coût d'exploitation entre l'entreprise privée et les TPG. La directive de l'OFT impose un salaire minimum de 4480 F pour 40 h. Pour 42h par semaine, le salaire est de 4664 F. Aujourd'hui, toutes les entreprises paient le salaire minimum imposé. L'OCIRT a intégré le salaire minimum dans les usages dès le 1^{er} juillet. Divers contrôles des TPG et de l'OCRIT ont été menés. M. Miffon répond que le salaire brut moyen, y compris les primes, est de 5225 F dans le GEST.

La députée Ve demande quel est le taux de personnel syndiqué dans les entreprises du GEST. Elle indique que des caméras avaient été installées dans la salle de pause de Globe. Elle demande ce qui avait motivé cette pratique. M. Salzar répond que les caméras installées dans le réfectoire avaient été demandées par 80% du personnel. De grands frigos étaient à disposition pour le repas de midi des collaborateurs et très souvent, des vols avaient lieu. Une caméra a donc été installée. Il y a quelques temps, les syndicats ont souhaité qu'elle soit enlevée et M. Salzar s'est donc exécuté. Le taux d'employés syndiqués est très faible, d'environ 3%. L'entreprise n'est toutefois pas contre les syndicats. Les employés n'estiment pas nécessaire d'être syndiqués.

La même députée demande quels éléments permettent aux sous-traitants d'avoir des coûts d'exploitation inférieurs aux TPG. Elle souhaite savoir si cela s'explique par le fait que l'infrastructure est plus faible, que les coûts de la concession sont payés par les TPG et qu'ils effectuent les contrôles, la régulation du réseau et la gestion des amendes.

M. Salzar répond que le coût inférieur est étranger à ces éléments. L'entreprise est meilleur marché car elle a moins de frais généraux.

La députée Ve demande si les entreprises bénéficient du contexte mis en place par les TPG. M. Miffon répond qu'organiser des soumissions publiques est une obligation légale. Il ne s'agit donc pas d'un fait imputable aux entreprises privées. Les tâches évoquées sont propres aux TPG. M^{me} Hermann

ajoute que les coûts de l'infrastructure sont inhérents à l'entreprise privée, de même que les frais découlant de la réalisation de l'appel d'offres. A propos des amendes, les TPG exigent leur remboursement auprès des entreprises du GEST.

Un commissaire UDC indique que le potentiel de sous-traitance est de 41 millions pour les TPG. Aujourd'hui, seuls 32 millions sont utilisés. Il demande si les entreprises pourraient revendiquer l'utilisation totale de cette limite. M. Miffon répond que les TPG sont libres d'utiliser tout ou partie de ce potentiel. La question devrait être posée aux TPG. Les sous-traitants sont des fournisseurs et ne peuvent pas adopter une position agressive vis-à-vis de leur client.

Le député UDC demande si le GEST pourrait remplacer une partie du personnel des TPG, en cas de grève. M. Miffon répond par l'affirmative puisque les véhicules se trouvent dans les dépôts des sous-traitants. M. Salzar ajoute que les sous-traitants n'ont pas fait grève le 19 novembre. Les clients en étaient ravis.

Un député PS relève que le personnel a été stabilisé et que les candidatures augmentent. Il demande si certaines d'entre elles proviennent d'employés des TPG. M. Salzar répond par la négative. Le personnel de Globe est difficilement assimilable à celui des TPG. En effet, il s'agit de personnes plus âgées ou ayant eu un parcours difficile. En revanche, il est arrivé que les TPG démarchent quelques chauffeurs.

Un député PLR comprend que la caméra était installée pour la protection des travailleurs. Il relève que la baisse tarifaire va accroître l'usage et la demande des TPG. Il demande dans quelle ampleur ce phénomène devrait se produire. Aujourd'hui, les entreprises n'arrivent pas à atteindre la limite de 10%. Il demande donc comment les sous-traitants pourraient atteindre les 20%. Enfin, il indique que les syndicats reprochaient à la sous-traitance de ne pas respecter les plages de travail et les heures de repos, ce qui serait dû au fait que le faible nombre d'employés ne permet pas une organisation aussi rationnelle qu'aux TPG.

M. Miffon répond qu'en économie, lorsque le prix baisse, la demande augmente. Il est permis d'espérer que cela se produise de façon globale. Ce point sera à vérifier et il ignore dans quelle mesure l'augmentation se fera ressentir. M^{me} Hermann ajoute que certains réseaux français ayant connu des baisses de tarifs ont vu leurs recettes rester constantes, ce qui signifie que la demande a augmenté. M. Miffon ajoute que tant Globe Limo et la RATP offrent une structure capable d'atteindre le seuil de 20% de sous-traitance. L'utilisation à hauteur de 8% est le fait des TPG. Si la direction et le conseil

d'administration souhaitaient augmenter la sous-traitance, les entreprises seraient disposées à le faire. Du point de vue de l'infrastructure, une augmentation, voire un doublement, est possible. Concernant la masse critique, le prix est le critère principal pour les TPG, dans le cadre des appels d'offres. Il appartient donc au sous-traitant de gérer ses coûts au plus près. Cette contrainte ne s'applique peut-être pas de la même manière dans la fonction publique. L'auditionné précise à ce propos qu'il a été secrétaire général d'un département pendant près de 10 ans. Les sous-traitants respectent la loi sur le travail et les ordonnances fédérales. Dans ce cadre, les entreprises cherchent à être le plus rationnelles possibles. Le reproche des syndicats est donc parfaitement infondé. M. Salzar ajoute que tous les 3 mois, les TPG placent des clients mystères dans les véhicules et notent les sous-traitants. Jusqu'à aujourd'hui, les TPG ont toujours été satisfaits.

Un commissaire UDC demande s'il existe une différence entre les permis et expériences d'un chauffeur GEST et TPG. Il souhaite aussi savoir si les chauffeurs travaillent bel et bien 42 h par semaine. M. Miffon lui répond qu'il n'est pas attaché à l'une des entreprises. Il laissera donc ses collègues répondre. Concernant les 42 h, il est possible de baisser le nombre d'heures travaillées, mais cela se répercutera sur les coûts. M^{me} Hermann répond que les qualifications sont exactement les mêmes. Le **processus de gestion du personnel répond à des cahiers des charges très précis**. Les expériences et les formations obligatoires sont identiques.

Un député PS relève que certaines tâches sont assumées par les TPG. Il demande si ces coûts devraient être facturés aux sous-traitants, dans une logique économique. A propos de la réactivité, il demande s'il y a du travail sur appel et du temps partiel au sein des entreprises du GEST. Par exemple, il demande si un chauffeur de la ligne 36 pourrait conduire son minibus puis une limousine de l'aéroport à un hôtel dans la même journée. Il souhaite également connaître le taux de rotation du personnel et d'employées chez Globe. Enfin, il demande si la caméra a permis de faire baisser les vols de nourriture.

M. Salzar indique avoir retiré la caméra de son propre chef. Depuis, il n'y a plus de vol. M^{me} Hermann répond que les frais généraux incombent au réseau lui-même. En répondant aux appels d'offres, l'ensemble de la structure de coût est détaillée. Il ne s'agit pas de frais qui reviennent aux entreprises privées, ce d'autant plus que les lignes exploitées se situent loin des dépôts des TPG. A propos du travail sur appel, cette méthode est interdite par la convention collective. Concernant le taux de rotation chez Globe, il est faible. Les employés y sont depuis passablement d'années. Globe a 4 conductrices pour 66 conducteurs. La part d'absentéisme est parmi l'une des plus basses dans le secteur.

Un député EAG indique avoir fait un rapide calcul. 25% de moins pondérés par rapport aux rétributions TPG et un horaire plus important revient à payer un équivalent d'un employé TPG à 4300 F. Les salaires offerts sont donc à peine supérieurs à ceux de l'économie sociale et solidaire, par exemple d'un vendeur de chaussures. Pour une responsabilité aussi grande que celle d'un chauffeur, il demande si les entreprises sous-traitantes sont gênées de payer des salaires aussi bas. Avec de tels salaires, il demande s'il y a beaucoup de travailleurs genevois parmi les employés. En d'autres termes, il souhaite savoir si les collaborateurs sont essentiellement frontaliers. Enfin, il demande s'il y a des chauffeurs TPG à la retraite parmi les collaborateurs.

M. Miffon se souvient que les syndicats revendiquaient dans un passé pas si lointain un salaire minimum à 3000 F. Le salaire moyen n'est pas indécent. Plus de 5200 F est parfaitement correct. Concernant les frontaliers, dans ce secteur comme dans d'autres, la main-d'œuvre strictement locale ne permet pas de répondre à tous les besoins. Il y a tout de même plus de 20% de personnel résidant à Genève. M^{me} Hermann ajoute que quelques collaborateurs des TPG à la retraite travaillent parmi les entreprises du GEST (l'an passé, ils étaient 3). Concernant le salaire minimum, la directive de l'OFT a permis une augmentation minimale de 14% du salaire. Cette partie est prise en charge par les entreprises privées. La directive a été appliquée de manière rétroactive sur des contrats d'exploitation signés avec des coûts salariaux définis. Concernant les frais de formation, les entreprises privées financent les formations. Les TPG proposent des formations qui sont facturées aux sous-traitants. Pour Globe, les frais de formation s'élèvent à plus de 100 000 F sur 18 mois.

Un commissaire DC relève que des lignes de campagne et des petites lignes sont exploitées. Il demande si les sous-traitants seraient prêts à reprendre des lignes plus centrales. M. Salzar répond par l'affirmative. 35 véhicules des TPG sont stationnés chez Globe. Le lavage et le nettoyage intérieur, ainsi que le plein sont effectués. Il y a donc suffisamment de place pour stationner davantage de véhicules.

Le député PDC demande si cette prestation est payée en sus du contrat. M. Salzar répond par l'affirmative. M^{me} Hermann ajoute que le GEST exploite des lignes très importantes, notamment la ligne 28, où 6 bus circulent du lundi au dimanche.

Un commissaire MCG demande, par rapport à l'entretien, si le GEST regroupe des entreprises de maintenance. M. Salzar lui répond qu'il ne comprend que des entreprises de transport. A Genève, 3 sous-traitants existent mais seules 2 sont regroupées au sein du GEST (Globe Limo SA et RATP Dev Suisse SA). M. Miffon indique que Genève Tours n'est pas membre du GEST.

M^{me} Hermann précise que la RATP Dev Suisse SA dispose de filiales rattachées au GEST (Gem Bus, TP2A et RTPA).

Le député MCG veut savoir combien d'employés regroupe le GEST. On lui répond qu'il y en a environ 270.

Un députée Ve demande quelle est la plus grande amplitude horaire d'un chauffeur des TPG. M^{me} Hermann répond qu'un tour de service est de 8h24. L'amplitude est de 12 h maximum. Dans le cadre des discussions avec les syndicats, le GEST a souhaité passer à 13 h, une fois par semaine, ce qui aurait permis de réduire des amplitudes pour d'autres chauffeurs.

La même députée Ve indique que l'offre des transports publics n'augmentera pas, dans les 4 prochaines années. Elle demande si le GEST est conscient que l'augmentation de la sous-traitance impliquerait une diminution des employés des TPG. M^{me} Hermann explique qu'en réponse aux problématiques rencontrées actuellement, l'augmentation de la sous-traitance permettrait aux TPG de répondre à la demande sans trop alourdir leur budget. M. Miffon précise qu'il s'agit d'une question politique à laquelle il n'appartient pas au GEST de répondre. Les sous-traitants coûtent moins cher que les TPG et le choix appartient tant à l'Etat qu'à la direction des TPG.

Un député UDC s'étonne de voir que RATP Dev comporte 120 employés en Suisse. Il demande quelle est la situation des déprédations, de la resquille et de la collaboration avec la police des transports. M. Miffon répond que les TPG ont choisi la RATP, grand acteur français. Ceux-ci ont accepté de collaborer au sein du GEST. Les entreprises sont concurrentes mais il existe des questions d'intérêt commun. La RAP Dev est aussi évaluée, comme Globe, par les TPG. S'ils sont toujours présents, c'est qu'ils effectuent un service de qualité. M^{me} Hermann ajoute que les sous-traitants sont confrontés à des bris de glace, quelques agressions, des sièges dégradés. Certaines lignes sont plus difficiles que d'autres, à ce sujet. Le concours des TPG est demandé afin d'obtenir des modérateurs. Ceci ne suffit pas et les entreprises privées doivent prendre des mesures souvent vaines, comme des dépôts de plaintes. Les entreprises privées connaissent les risques des lignes en répondant aux appels d'offres. La réponse est identique avec les Noctabus.

Un commissaire MCG relève qu'il y a 80% de travailleurs frontaliers. Il ajoute qu'accepter ce projet de loi apporterait une manne substantielle pour les entreprises. Il demande si les entreprises souhaitent engager davantage de résidents genevois, en misant plus sur la formation, par exemple. M. Miffon répond qu'à compétences égales, les cercles de recrutement sont les Suisses résidant à Genève, puis les Suisses résidant hors du canton, les étrangers résidant à Genève puis les frontaliers. Une fois que les 3 premières catégories

sont épuisées, il ne reste que les frontaliers. Pour autant que les TPG choisissent d'augmenter la sous-traitance, le même pourcentage devrait être conservé. Inverser la proportion serait difficilement envisageable.

Après le départ des auditionnés, La députés Ve indique que les auditions, très riches, n'ont fait que confirmer la première impression des Verts. Il est clair que si les entreprises sous-traitantes proposent des services meilleurs marchés, cela est dû aux salaires plus bas. Les conditions favorables se font au détriment des conducteurs. Pour eux, il n'est pas question qu'une partie des frais (concession, gestion des billets et formation) soit prise en charge par les sous-traitants. La sous-traitance est moins chère car elle s'effectue sur le dos des conducteurs. Dans tous les cas, la sous-traitance ne pourrait pas être mise en place dans le cadre de la convention passée entre la direction des TPG et son personnel, suite au conflit social. Ce projet de loi ne pourra pas être mis en œuvre et ne correspond pas aux souhaits des TPG. Les Verts s'opposeront au projet de loi.

M. Favre précise que les salaires minimaux des sous-traitants ne sont pas si éloignés de ceux des TPG. L'essentiel du coût est aisément compréhensible. Les entreprises ont des petites structures. Elles sont très réactives et effectuent des prestations que les TPG et les employés des TPG n'ont pas réellement intérêt à faire. Ces prestations perturbent les services et ne sont pas intéressantes à produire pour les TPG ou les syndicats. Elles sont donc avantageusement données aux sous-traitants. A propos de la concession, il n'y a pas de coût, hormis peut-être un léger émolument.

M. Pavageau précise que le coût du sillon est étranger à la concession et ne s'applique que pour les tramways et donc hors sous-traitance.

M. Favre ajoute que la concession est une autorisation d'exploiter un monopole. Les sous-traitants ont une prestation à produire et il serait trop cher pour eux de gérer la régulation. Il est également normal que les TPG fassent les contrôles car ils souhaitent sous-traiter certaines lignes.

Un député EAG répond qu'il n'est pas question de reprendre, mais d'étendre la sous-traitance. La commission traite d'un projet induisant un dumping salarial. De tels salaires, pour des chauffeurs ayant d'énormes responsabilités, ne sont ni décents ni inacceptables. Par rapport au chômage, il y a des limites à l'emploi de 80% de frontaliers. A propos de l'horaire, celui des chauffeurs TPG est de 40 h (dont 38 h de conduite). Les chauffeurs du GEST conduisent, eux, 42 h. Les représentants du GEST ont fait état de l'évolution du dossier avec les syndicats. Il y a 8 syndiqués (3% de 270 employés) et il ne s'agissait donc pas de « grandes discussions » à propos

des salaires. Ensemble à Gauche refusera une extension de la sous-traitance et le projet de loi.

Un député PS indique que les Socialistes refuseront le projet de loi. Le GEST indique que leurs coûts d'exploitation sont inférieurs de 25%. Il est rapidement apparu que ceci tient au salaire moyen inférieur de 25% en comparaison aux TPG. La question de l'augmentation de la sous-traitance se pose. L'exposé des motifs du projet de loi se base sur l'acceptation de l'IN 146 et du manque à gagner. Pour faire des économies, l'idée est d'augmenter la sous-traitance. Or, cette logique mathématique repose sur un élément fondamental qu'est la sous-enchère salariale. En effet, les TPG sous-traitent à une entreprise qui rémunère moins bien ses salariés que ce qui est effectué dans la régie publique. Au-delà de cet aspect scandaleux, il convient de ne pas perdre de vue que les transports, au même titre que d'autres tâches régaliennes, sont une prestation très importante. Commencer à privatiser le transport pose de réels risques, notamment en matière de qualité et de sécurité. Les employés des sous-traitants travaillent davantage et ont des conditions de travail moins bonnes. Pour ces raisons, le groupe socialiste invite la commission à refuser le projet de loi.

La députée Ve affirme qu'il y a une forme d'intimidation au syndicalisme dans les entreprises. Il est scandaleux qu'une tâche régaliennne soit sous-traitée à des entreprises agissant de la sorte. Il est important de s'attarder plutôt sur les salaires moyens que minimaux. Les entreprises sous-traitantes admettent que leurs coûts avantageux reposent sur des salaires plus bas. Elle attire l'attention des commissaires sur le fait qu'octroyer une partie des prestations des TPG dans une perspective de maintien de l'offre induira forcément des suppressions de postes et pas nécessairement de bénéfices. En effet, l'infrastructure des TPG subsistera. Sur le fond, les transports sont une tâche régaliennne et les pays optant pour une privatisation maximum font fausse route car cela n'assure pas la fiabilité requise.

L'UDC déclare qu'il peut rejoindre la gauche sur les limites de l'ultralibéralisme. En revanche, il ne peut pas la rejoindre sur l'ultrasyndicalisme, dont la France toute proche donne un exemple parfait. Le texte proposé ne vise pas à octroyer automatiquement 20% de sous-traitance, mais de permettre davantage de marge de manœuvre. A l'avenir, l'extension du réseau des TPG peut nécessiter un recours plus grand à la sous-traitance. Le groupe UDC acceptera l'entrée en matière mais présentera un amendement pour rester au 4% des lignes transfrontalières.

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.

La députée Ve fonde son argumentation sur une mise au concours par l'Etat de l'exploitation de lignes de transports publics aux privés. Il ne s'agit pas d'attribution de concessions de lignes à d'autres entreprises. D'autres contre-vérités sont énormes. Le transport n'a jamais et ne sera jamais une tâche régaliennne de l'Etat. Il est absurde de soutenir qu'une telle tâche ne devrait pas être privatisée. Les pays connaissant le plus fort taux d'utilisation des transports collectifs sont la Suède, la Norvège, la Finlande, le Danemark, la Hollande et le Japon. Il s'agit des Etats dont les taux de privatisation des transports collectifs sont les plus élevés. Il est donc absolument faux d'affirmer le contraire. Seul l'Etat et ses employés seraient compétents, selon la gauche, ce qui est un peu vexant pour les entrepreneurs genevois. Le projet de loi ne vise qu'à ouvrir une possibilité pour permettre de maintenir, au profit des usagers, des meilleures prestations pour le même prix global. La gauche pense qu'il est plus important de préserver des salaires les plus élevés du continent en la matière que de soigner les usagers. Affirmer que le fonctionnaire est plus important que le citoyen est un choix qu'il faudra assumer. Il est donc choquant de parler de dumping salarial, puisque les salaires et les conditions légales sont respectés. Les TPG pratiquent la surenchère salariale depuis de nombreuses années.

Le commissaire PLR reconnaît que les employés des TPG ont des conditions de travail difficiles. En revanche, **la sous-traitance s'effectue sur les lignes faciles** et il n'y a pas de danger pour les usagers. Les conducteurs doivent remplir les mêmes conditions que ceux des TPG. La seule question est donc de déterminer si davantage de souplesse permet d'offrir plus aux usagers.

Un commissaire MCG renvoie les commissaires au procès-verbal de la séance précédente, lors de laquelle certaines questions bien précises ont été posées à M. Vincent. Des réponses claires et nettes ont été apportées. Accorder l'augmentation du pourcentage octroiera une possibilité aux TPG dans 4 ans mais il n'y aura aucune économie d'ici-là. Le but du projet de loi était de trouver une économie pour pouvoir couvrir les 5 millions manquant des TPG. En fin de compte, bien qu'on puisse se rallier sur le principe, le projet de loi est inutile. Il précise que le transport est une tâche de service public, mais pas régaliennne. Les sous-traitants sont des entreprises connues et reconnues. Ils ont certes des conditions de travail différentes, ce qui constitue un avantage vis-à-vis de la fonction publique. Le MCG ne pourra pas soutenir le projet de loi. M. Vincent a fourni toutes les explications. Les TPG ne pourront pas effectuer d'économies car la direction s'est engagée avec leurs partenaires sociaux à ne pas licencier dans les 4 ans à venir. En effet, les employés

travailleraient moins car ils seraient payés à ne rien faire. De plus, des véhicules devraient être vendus. Enfin, le député MCG remercie EAG : le pourcentage de frontaliers dans ces entreprises est beaucoup trop élevé. Il ne faut pas soutenir qu'il n'y a pas un employé potentiel à Genève qui ne peut pas travailler comme conducteur. Il s'agit d'un manque total de respect pour les résidents genevois. Le MCG ne soutiendra donc pas un projet de loi qui invitera les entreprises privées à engager davantage de frontaliers. De l'aveu même des sous-traitants, il n'y a aucune volonté de former des résidents genevois. En conclusion, le projet de loi part d'une bonne idée mais la question devra être à nouveau soulevée dans 4 ans. Des mesures d'urgence, en cas de besoin, pourraient être accordées d'ici-là, en cas de besoin. Aujourd'hui les 10% maximaux ne sont pas atteints.

Le Président remercie la gauche qui affirme que le transport est une tâche régaliennne. Il espère donc que celle-ci sera favorable au service minimal. Il ne peut pas laisser soutenir qu'il y a de la sous-enchère salariale, alors qu'il y a une convention collective de travail respectée. A propos du faible taux de syndicalisation, cela signifierait qu'il y aurait des intimidations dans l'entreprise, selon EAG. Le Président indique que dans son entreprise de 60 personnes, il n'y a aucun syndiqué et cela ne résulte pas d'une quelconque menace, mais d'un manque de volonté de la part des employés. Par ailleurs, la loi interdit de dissuader des employés de se syndiquer. Dès lors, demander aux sous-traitants s'ils le font est absurde. Le Président reconnaît que l'intention des signataires était de compenser le manque à gagner par de la sous-traitance. La situation a quelque peu changé et la commission ne vote pas sur l'exposé des motifs, mais sur le projet de loi. Ce qui compte est l'effet induit par ce dernier. Les TPG ont admis que dans les 4 prochaines années, la possibilité ne peut pas être utilisée. Le projet de loi pourrait donc être gelé. Toutefois, le débat et les auditions sont faits. Il serait donc plus judicieux de voter le projet de loi, ce qui n'empêcherait d'ailleurs pas les TPG de rester maîtres du pourcentage utilisé. Le Président ne voit donc aucun obstacle à voter le projet de loi. L'effet immédiat du projet de loi permettra aux TPG d'avoir une souplesse supplémentaire et de passer à un développement en sous-traitance. Les Verts et d'autres demandent un développement des prestations. Celui-ci s'effectuera peut-être lors de l'arrivée du CEVA. Le Président partage les propos du PLR au sujet de la surenchère salariale des TPG. Le travail est difficile mais certains employés sont peut-être trop payés. Les normes légales de qualité et sécurité sont respectées par les sous-traitants. Prétendre qu'il y a un problème de qualité à cause de la sous-traitance est donc sidérant. Le PLR votera l'entrée en matière du projet de loi.

Un commissaire PLR indique qu'il y a diverses raisons pour employer des frontaliers. Par exemple, l'absence de formation en la matière en Suisse. Il rappelle qu'il avait soutenu la proposition MCG visant à augmenter les formations de conducteurs poids lourds et de car en Suisse. Il soutient donc la formation en Suisse. A Genève, les TPG sont responsables de la formation et ont également de la peine à trouver des chauffeurs suisses. En effet, il s'agit de trouver des candidats aptes à effectuer des horaires difficiles et beaucoup de personnes ne souhaitent pas effectuer ce travail. Concernant l'absence d'effets dans les 4 ans, le projet de loi sera déjà en force et pourra déployer ses effets au moment opportun. Vu le temps de traitement des objets parlementaires, voter le projet de loi ne signifie pas que la sous-traitance augmentera immédiatement. Il espère que la situation s'améliorera et qu'à l'ouverture du CEVA, l'usage du transport collectif s'accroîtra et qu'il y aura un besoin supplémentaire en personnel. L'augmentation de la sous-traitance est liée à cet aspect. Les conducteurs très bien formés par les TPG seront indispensables sur le réseau principal. Pour les petites lignes, la sous-traitance sera certainement un soutien permettant de faire des économies. Il rappelle que le projet de loi est une contribution modeste aux économies possibles dans 4 ans. La commission doit se déterminer sur le principe et ne pas entamer une nouvelle discussion dans 4 ans.

M. Favre ajoute qu'un jeune conducteur aux TPG commence sa carrière à 4461 F par mois, soit le salaire minimum de l'OFT. A la fin d'une carrière complète, le salaire est bien plus élevé et avoisine 100 000 F. La question de la souplesse et de la réactivité de mise en œuvre est importante, dans la perspective de CEVA. Le département n'attendra pas 4 ans pour planifier l'offre et le nouveau réseau, ainsi que les lignes de rabattement. Les coûts concrets du CEVA sont évalués et les coûts finaux du nouveau réseau seront connus dans 2 ans. Il est donc important de disposer d'une marge de manœuvre et de planifier aujourd'hui. Concernant la réactivité, il existe un certain nombre de lignes qui auraient été impossibles à mettre en place sans les sous-traitants, prêts à mettre en œuvre des prestations sans perturber tout le système. Aux TPG, les procédures sont plus lourdes et dans un réseau qui devra être adaptable et qui comporte des inconnues, le département est favorable à davantage de souplesse. Ceci ne constitue pas une obligation de recourir nécessairement à la sous-traitance. Actuellement, le taux avoisine les 10%.

Le vote d'entrée en matière est repoussé en raison de l'heure tardive.

4. Séance du 14 juin 2014 : discussion finale et vote

On rappelle que le PL 11547 a été présenté puis discuté, mais gelé d'une part parce que le contrat de prestations était en discussion et d'autre part parce que la question de l'application des nouveaux tarifs était encore ouverte.

Un député PLR rappelle que ce projet de loi est né dans le contexte des difficultés rencontrées par les TPG pour maintenir leur offre actuelle. Plusieurs solutions avaient alors été explorées. Actuellement, 10% des prestations TPG peuvent être mis en sous-traitance, ce plafond est bientôt atteint aujourd'hui ; il ne l'était pas à l'époque de la présentation du PL. Le PL 11547 propose donc d'augmenter légèrement ce plafond à 20%, tout en sachant que cette modification ne va pas engendrer de changement drastique du jour au lendemain.

Un député MCG rappelle à la commission l'audition de la société Glob Limousines, qui avait expliqué la manière dont les lignes sont exploitées par un groupe de sous-traitants. À l'époque, les TPG n'atteignaient pas ce taux de 10% de sous-traitance. Le député MCG souhaite proposer dans ce cadre un taux de sous-traitance de 15% plutôt que 20%.

Le député PLR dit que 20% est en fait un plafond et ne voit pas pourquoi il faudrait l'abaisser.

Le député MCG explique que son groupe entrera en matière sur le PL 11547 dans les conditions mentionnées. Il souligne ensuite que le problème, selon le groupe MCG, est le nombre trop élevé d'employés frontaliers dans ces entreprises de sous-traitance.

Le Président annonce prendre position sur le PL 11547 pour le groupe Ensemble à Gauche et explique être contre la proposition d'augmentation échelonnée du taux de sous-traitance. Le Président ajoute avoir entendu les remarques du député MCG concernant le fait que le plafond n'est pas encore atteint mais souligne que la fixation d'un plafond avait pour rôle de maintenir un taux de sous-traitance précis. Il n'était pas question de moduler ce taux, une fois le plafond atteint. Dans le cas contraire, fixer un taux de sous-traitance serait décoratif.

Un député PDC demande au département quelles seraient les conséquences financières à ce changement en regard du contrat de prestations actuel. Il aimerait également savoir si cette modification va mener à une réduction de la marge de manœuvre des TPG. M. Pavageau explique que les TPG ont pratiquement atteint ce taux de sous-traitance de 10%. M. Favre estime qu'actuellement, dans le contexte de la fin proche du contrat de prestations, les TPG n'auraient pas vraiment besoin de cette modification du taux de

sous-traitance. Cependant, dans le contexte du LEMAN Express et de l'augmentation des prestations, ceci pourrait être plus utile.

Le député PDC conclut qu'à cet horizon, les TPG auraient besoin de plus de marge de manœuvre. M. Favre acquiesce et mentionne qu'avec l'arrivée du LEMAN Express notamment, un certain nombre de lignes de rabattement devront être prévues. Ce sont des lignes qui servent de renfort et leur exploitation ne sont pas forcément plébiscitées par les chauffeurs TPG. Ce type de prestations serait alors sous-traité à des sociétés privées permettant alors une exploitation plus souple du réseau.

Le député PDC aimerait savoir si une compagnie française peut être mandatée par les TPG et les éventuelles répercussions sur les salaires des conducteurs. M. Pavageau indique qu'il n'y a pas de sous-traitants français travaillant actuellement pour les TPG et souligne que tout opérateur de transport routier doit proposer un salaire minimum selon les recommandations de l'OFT. M. Favre souligne que cet élément permet de cadrer l'activité de sous-traitance. Il ne peut y avoir de sous-enchère salariale. Il assure que les entreprises de sous-traitance sont pour la plupart de petites infrastructures qui ont donc moins de frais de structures à supporter. M. Favre ajoute que les TPG organisent des appels d'offres pour ces sous-traitances et imposent donc dans ce cadre leurs critères de qualité aux entreprises. En effet, les TPG sont responsables de la qualité finale de la prestation de transport. Les critères des prestations mentionnés dans le contrat de prestations devront donc toujours être respectés. M. Favre mentionne qu'il y a eu quelques problèmes sur la question des GLTC mais il s'agissait alors des TPG travaillant sur la base du droit français.

Un commissaire UDC rappelle que lors de la séance du 14 décembre 2014, le groupement des sous-traitants des TPG a démontré à la commission qu'il était possible d'exploiter des lignes pour un coût de fonctionnement inférieur de 15% à celui des TPG. Les sous-traitants ne pratiquent pas de sous-enchère salariale malgré le fait qu'ils soient 25% meilleur marché que les TPG. Leur personnel est simplement prêt à travailler pour un certain salaire. De plus, le PLR avait évoqué lors de cette séance, la possibilité de trouver un partenariat public-privé.

Un député MCG explique que pour être cohérent par rapport à sa position sur le contrat de prestations des TPG, les résultats financiers des TPG et les recherches d'économie au sein des TPG, le groupe MCG souhaite amender l'alinéa 5, article 1 comme suit : « 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. » Le

député explique que **si la commission accepte cet amendement, alors le groupe MCG acceptera le PL 11547**. L'objectif étant avant tout de réaliser des économies sans diminution des prestations. Ceci est donc une bonne proposition intermédiaire en attendant d'autres économies au sein des TPG. Le groupe MCG souhaite cependant que les sous-traitants engagent également des résidents genevois.

Un député PLR signale que, les conditions d'emplois que les sous-traitants doivent respecter ont été rappelées dans le projet de loi. Il n'y avait pas eu de remise en question de ce point, qui avait été accepté à l'époque par l'unanimité du Grand Conseil. Il ajoute que l'objectif est d'avoir plus de marge de manœuvre dans les possibilités de sous-traitance. Il rappelle que la sous-traitance n'est pas synonyme de prestations aux rabais. En effet, les bus desservant la Vieille Ville ou les communes de Puplinge et Jussy sont gérés par des sous-traitants et fonctionnent bien. Il rappelle que la structure du réseau genevois est unique parce que cantonal. **Dans les autres villes suisses, hors du réseau urbain, ce sont des entreprises privées qui exploitent le réseau**. De plus, il ne s'agit pas de vraie sous-traitance mais de concessions.

Un député PDC explique que pour le parti socialiste les transports publics font partie des fonctions régaliennes de l'Etat. Il n'est donc pas question d'augmenter le taux de sous-traitance de ce service public. En effet, le risque existe d'une péjoration de la qualité du service et de la sécurité puisque les moyens manquent pour contrôler ces sociétés. Le fait qu'ailleurs une partie des transports soient privatisés ne doit pas empêcher Genève d'éviter de faire cette même erreur. Une députée PS ajoute qu'il y a également un vrai risque de sous-enchère salariale. En effet, la société Glob Limousines a des coûts d'exploitation de 25% moins élevés que les TPG pour la simple raison que les salaires de leurs employés sont plus bas. Dans ce cadre, le parti socialiste ne rentrera pas en matière sur le projet de loi.

Un député PLR signale qu'il ne s'agit pas de sous-enchère salariale. Les TPG paient simplement mieux leurs chauffeurs que les exigences minimales de la branche. Les entreprises ne respectant pas les recommandations salariales de l'OFT ne pourraient pas obtenir de concessions par les TPG. Le projet de loi ne vise pas à casser le marché. Il explique que la différence des coûts d'exploitation s'explique aussi par la différence des charges administratives ainsi que des grilles salariales. En effet, il y a une différence dans les possibilités d'évolution de carrière chez les TPG et les sous-traitants. Il ne s'agit pas de sous-enchère.

Un député Ve estime que ce projet de loi constitue une fausse bonne idée malgré l'apport financier aux transports publics. En effet, le projet de loi prévoit de gagner de l'argent en considérant que certains conducteurs

pourraient être moins payés que ceux des TPG. Si les coûts des transports sont trop élevés il faut alors viser la source, les coûts de l'exploitation. Il estime que le projet de loi va créer deux catégories de chauffeurs, les uns étant mieux payés que les autres. Il indique vouloir privilégier une vision égalitariste et d'obtenir un même niveau salarial pour tous.

Le Président met au vote **l'entrée en matière** du PL 11547.

Pour : 10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 4 (1 EAG, 2 S, 1 Ve)

Abstention : –

L'entrée en matière est **acceptée**.

Préambule et titre : Pas d'opposition – adopté.

Le Président met au vote l'amendement de MCG à l'alinéa 5 de l'article 1 souligné :

« ⁵... *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.* »

Pour : 11 (1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 2 (2 S)

Abstention : 1 (1 EAG)

L'amendement est **accepté**.

Le Président met au vote l'ensemble de l'article 1 souligné :

Pour : 10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 4 (1 EAG, 2 S, 1 Ve)

Abstention : –

L'article 1 souligné est **adopté** comme modifié.

Article 2 : Pas d'opposition – adopté

Le Président annonce que le troisième débat est ouvert et explique que le groupe Ensemble à Gauche estime que cette privatisation des transports publics n'est pas acceptable.

Le Président procède au vote de troisième débat du PL 11547

Pour : 10 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 4 (1 EA, 2 S, 1 Ve)

Abstention : –

Le PL 11547 est accepté.

Projet de loi (11547)

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^e phrase (nouvelle teneur)

⁵... 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.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

σ tpg



σ tpg

Christoph Stucki
Benjamin Vincent

Date : 09 décembre 2014

GED # 79767

Etat de la situation Budget 2014

SOUS-TRAITANCE Article 1 al 5 LTGP - Budget 2014 TPG statutaire hors GLCT		
En CHF	Budget 2014	
	Art. 1 Sous-traitance max. 10%	Art. 1 Sous-traitance hors lignes transfrontalières et provisoires max. 4%
1.2.4. SOUS-TRAITANCE D'EXPLOITATION	29'250'000	10'135'746
Total Charges TPG	411'055'986	411'055'986
Seuil du contrat de prestations en %	10%	4%
Seuil du contrat de prestations	41'055'999	16'442'239
Total annuel de la sous-traitance engagée	32'660'000	13'545'746
Lignes sous traitées (hors provisoires et transfrontalières)	10'135'746	10'135'746
Lignes provisoires sous traitées	16'197'432	
Lignes transfrontalières sous-traitées	2'916'822	
Travaux de réparation et de nettoyage	3'410'000	3'410'000
% de sous traitance / total des charges TPG	7.9%	3.3%
Solde de sous traitance à disposition	8'445'599	2'896'493

Projection du PFP 2015-2018

Etude SST en CHF, ou en %		Forecast 2014	Plan 2015	Plan 2016	Plan 2017	Plan 2018
10%	TOTAL CHARGES HORS GLCT	405'000'000	408'637'641	404'949'276	409'627'554	406'591'253
	Travaux de réparation	3'410'000	3'300'000	3'300'000	3'300'000	3'300'000
	SST (hors GLCT)	30'450'000	31'891'006	30'826'463	30'971'630	28'806'413
	Tx de SST	8.4%	8.6%	8.4%	8.4%	7.9%
	Tx de SST si pas de tacites	9.5%	9.1%	8.9%	8.8%	8.3%
4%	TOTAL CHARGES HORS GLCT	405'000'000	408'637'641	404'949'276	409'627'554	406'591'253
	Travaux de réparation	3'410'000	3'300'000	3'300'000	3'300'000	3'300'000
	SST (hors lignes provisoires et trans.)	10'500'000	9'000'403	9'394'898	9'378'488	7'407'569
	Tx de SST	3.4%	3.0%	3.1%	3.1%	2.6%
	Tx si pas de tacites	3.9%	3.2%	3.3%	3.3%	2.8%

REEF 2014 suppression des subventions et charges tacites

Impact en Coûts/PKR et en Coûts/KM

	2011	2012	2013	
Part sous-traitance, en % PKR	13.6%	13.2%	14.3%	
Cout de transport pour 1000 PKR				
Trams	68.3	58.2	57.8	
Trolleys	105.5	114.8	107.5	
Autobus TPG	105.3	102.4	100.7	
Autobus SST	87.6	85.3	84.3	
<i>dont autobus SST CH</i>			94.4	94%
<i>dont autobus SST GLCT</i>			67.3	
TOUTES LIGNES	90.6	84.8	82.9	
Cout de transport par KM				
Trams	15.8	14.8	15.1	
Trolleys	12.2	13.2	12.3	
Autobus TPG	10.9	10.7	10.4	
Autobus SST	6.8	6.6	6.7	
<i>dont autobus SST CH</i>			7.1	68%
<i>dont autobus SST GLCT</i>			5.9	
TOUTES LIGNES	11.1	11.0	10.7	

Autres Paramètres

- Protocole d'accord :
 - pas de licenciement sur le prochain CP 2015-2018
 - maintien de l'offre de transport
- Surcoût identifié par la directive OFT 2015-2018 pour les TPG

Surcoût OFT/TPG			
2015	2016	2017	2018
672'933	557'774	472'576	34'911



Merci de votre attention

Date de dépôt : 6 septembre 2016

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} 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 devraient, à eux seuls, justifier le refus de ce projet de loi. Dans la mesure où il est inenvisageable de revenir sur le protocole d'accord garantissant le maintien des emplois aux TPG, cette proposition est économiquement inutile et contre-productive.

Et si seulement c'était son seul vice ! Malheureusement les auditions menées par la Commission des transports ont révélé bien d'autres effets négatifs qui seraient engendrés par une hausse de la sous-traitance.

En premier lieu, ce sont les conditions de travail des chauffeurs des entreprises sous-traitantes qui préoccupent la minorité de la commission. Plus d'heures de travail pour un plein temps, des amplitudes de journée de travail plus longues (prise du service très tôt le matin et arrêt très tard le soir avec de longs temps de latence en milieu de journée), un temps de travail minimum non garanti, autant de conditions qui contribuent à précariser le travail et la situation des employés de ces entreprises sous-traitantes. Le second constat absolument rédhibitoire pour la minorité de la commission est le niveau des salaires des chauffeurs. Si les entreprises sous-traitantes peuvent de targuer d'un coût d'exploitation inférieur aux TPG, c'est essentiellement parce que leurs employés sont payés 25% de moins. 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 de chauffeurs 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 employés sous-traités pour faire des économies tout en préservant sa bonne conscience.

Finalement, l'augmentation de la sous-traitance aux TPG altère la qualité de ce service public. Matériel d'une qualité moindre, formation restreinte et journée de travail à rallonge des chauffeurs laissent craindre une détérioration, tant des prestations offertes aux usagers que de la sécurité des passagers. Or, de nombreuses études le démontrent, la qualité du service offert est déterminant 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, le confort, le coût et l'efficacité de transports publics doivent constituer une alternative attractive au transport individuel motorisé.

Finalement, de l'aveu même d'un des signataires de ce projet de loi qui « ne se fait pas d'illusion sur les montants qui peuvent être économisés », l'efficacité de ce projet risque d'être bien modeste. Des économies de bouts de chandelles, néfastes tant pour les employés que pour les usagers, dont le jeu, sans mauvais jeu de mot, n'en vaut pas... la chandelle. En vertu de ce qui précède, la minorité de la commission vous invite donc à rejeter ce projet de loi.