



*Signataires : Matthieu Jotterand, Caroline Marti, Jean-Pierre Tombola, Jean-Charles Rielle, Léna Strasser, Diego Esteban, Caroline Renold, Thomas Wenger, Sylvain Thévoz, Grégoire Carasso*

*Date de dépôt : 12 juin 2024*

## **Projet de loi** **modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG)** **(H 1 55) (Sous-traitance : stop à la sous-enchère salariale aux TPG)**

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

### **Art. 1 Modifications**

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

#### **Art. 1, al. 5 et 6 (nouvelle teneur)**

<sup>5</sup> 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 données en sous-traitance ne dépasse pas 6% du montant des charges totales des TPG. Les activités autres que l'exploitation de lignes à titre provisoire ou transfrontalières, en particulier l'exploitation et la maintenance, sont exclues de la sous-traitance.

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

des activités de sous-traitance d'exploitation des lignes de transports publics. Le contrat de prestations prévoit qu'en cas de manquement avéré, l'entreprise sous-traitante rétrocède tous les bénéfices perçus sur ledit contrat de prestations aux TPG, d'éventuels dommages et intérêts étant réservés. L'entreprise est en outre exclue de toute procédure d'attribution future.

#### **Art. 41A Dispositions transitoires (nouveau)**

##### ***Modification du ... (à compléter)***

<sup>1</sup> En dérogation à l'article 1, alinéa 5, les contrats existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente modification et relevant de tâches nouvellement exclues de la sous-traitance, conclus entre l'établissement et des prestataires privés, peuvent être exécutés jusqu'à leur terme prévu. Ils ne peuvent toutefois pas être reconduits. Au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de ladite modification, ces tâches seront exécutées par du personnel de l'établissement soumis au statut du personnel visé à l'article 19, lettre c.

<sup>2</sup> Les TPG reprennent en leur sein le personnel d'exploitation des entreprises sous-traitantes dont le contrat relevant de tâches nouvellement exclues de la sous-traitance arrive à échéance. Les modalités sont fixées par le Conseil d'Etat, après consultation des organisations représentatives du personnel.

#### **Art. 2 Entrée en vigueur**

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

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

### **Situation actuelle**

Les effectifs du personnel sont sous tension dans le domaine des transports publics dans l'ensemble de la Suisse. Genève, Zurich ou encore Lucerne n'arrivent plus à garantir systématiquement la production de 100% de l'offre commanditée.

L'attractivité des conditions de travail dans ce domaine est en baisse constante<sup>1</sup>. Cela doit nous alerter pour des motifs sociaux, bien entendu, mais également pour le nécessaire report modal qui ne pourra être mené à bien qu'avec une augmentation conséquente et rapide de l'offre de transports publics. La technologie est loin de remplacer les conductrices et les conducteurs dans les véhicules de transports publics : les projets liés à des minibus autonomes sont tous abandonnés, sauf quand ils sont sous perfusion à fonds perdu.

Il en va également de la sécurité des usagers et des usagères : un bus ou un tram de plusieurs dizaines de tonnes avec une conductrice ou un conducteur épuisé ou un véhicule dont la maintenance a été exécutée dans des conditions insuffisantes représentent un danger évident.

Dans ce contexte, la sous-traitance pratiquée aux Transports publics genevois (TPG) pèse lourdement sur les conditions de travail de métiers dont la pénibilité est reconnue et c'est pourquoi le présent projet de loi souhaite la réduire au strict nécessaire.

### **Etat actuel de la sous-traitance aux TPG**

Il existe plusieurs domaines où la sous-traitance, actuellement limitée par la loi à 10% des charges totales, prévaut aux TPG. Le domaine principal est celui de l'exploitation des lignes. Une partie concerne les lignes transfrontalières, notamment dans le but de se conformer aux directives européennes en termes d'ouverture du marché et de concurrence. Il y a toutefois également des lignes ne dépassant pas les frontières du canton de Genève qui sont sous-traitées (lignes 28, 43...). Cette sous-traitance est particulièrement problématique : des conductrices et des conducteurs effectuant exactement le même travail que leurs collègues directement

---

<sup>1</sup> <https://sev-online.ch/fr/aktuell/kontakt.sev/2019/buschauffeure-mehr-schlafstoerungen-und-weniger-appetit-2019031309-0/#:~:text=Le%20SEV%20s'inquiète%20de,recueillis%20en%202010%20et%202018.>

employés par les TPG ont un salaire et des conditions sociales plus bas. Tout travail mérite salaire et l'on pourrait ajouter que tout travail équivalent mérite salaire équivalent...

L'origine de la sous-traitance remonte à l'absorption par ce qui était à l'époque la CGTE de quelques lignes assurées par les communes, par exemple à Vernier. Cela a bien changé et, désormais, il s'agit de grands groupes étrangers (Alsa, auparavant RATP Dev,...) qui viennent prélever une marge provenant de l'argent du contribuable et de la billetterie des TPG en pressurant les conditions de travail des employés des transports publics. Cet état de fait n'est pas acceptable.

Ces groupes n'ont qu'un seul objectif : encaisser pour leurs actionnaires le maximum d'argent public. Ainsi, la sécurité (par exemple le temps de repos des conducteurs et conductrices) s'en trouve rognée, dans un système rendu particulièrement complexe à contrôler en raison de la multiplication des couches (plusieurs entités de contrôle – OCIRT, OFT – qui doivent elles-mêmes passer via les TPG).

D'autres domaines sont liés à la sous-traitance et le présent projet de loi entend laisser ouvertes d'éventuelles exceptions nécessaires, par exemple des corps de métier nécessitant un port d'armes ou d'autres spécificités rendant une internalisation de ces postes trop complexe.

En revanche, des prestations particulièrement visées, en plus de l'exploitation des lignes cantonales, concernent le domaine du « nettoyage » qui représente en fait, en plus du nettoyage des véhicules, la première étape d'entretien : contrôle des dispositifs de sécurité des portes automatiques, des plaquettes de frein, remplissage des stocks de sable, etc. Ces tâches dépassent de loin le simple « nettoyage » et sont sous-traitées sans raison évidente, si ce n'est de mettre la pression sur les conditions de travail et de faire bénéficier des entreprises privées de l'encaissement d'une marge, dans l'exécution de tâches de sécurité liées à un service public : cela doit cesser.

## **Commentaire article par article**

### *Article 1*

Dans l'alinéa 5, la principale modification concerne la réduction de 10% à 6% de la part qui peut être soumise à la sous-traitance. Ce chiffre a été déterminé par rapport au niveau actuel prévu de sous-traitance pour les lignes transfrontalières. Le but du présent projet n'est en aucun cas de restreindre les possibilités d'extension du réseau transfrontalier, il s'agit d'une reformulation et de l'exclusion de la part qui est actuellement dévolue à des sous-traitances « internes » au canton.

La formulation des exclusions du champ de la sous-traitance a pour but de déterminer clairement que les domaines où la sous-traitance est utilisée pour peser sur les conditions sociales et salariales et risque de peser sur la sécurité soient exclus de manière certaine. Il se peut que certaines activités très spécifiques nécessitent de continuer à être sous-traitées, par exemple les activités de sécurité nécessitant un permis de port d'armes.

L'alinéa 6 a été modifié de sorte que, lorsque la sous-traitance persiste pour une raison particulière (trafic transfrontalier par exemple), elle soit saine. Il n'est pas tolérable que des entreprises « requins » viennent siphonner l'argent des contribuables et épuisent les employés sans considérations sociales et puissent ensuite s'en tirer à bon compte. L'exploitation 365 jours par an rend très compliquée l'exclusion d'une entreprise dysfonctionnelle sans créer d'importants désagréments à la clientèle, et ce sans même compter la complexité ardue des contrôles et des décisions de sanction. Il est exclu qu'il puisse en résulter une forme d'impunité. La rétrocession des bénéficiaires permet de ne pas laisser une entreprise commettre des infractions sans avoir de comptes à rendre.

### ***Article 41A***

Etant donné les implications importantes en termes de personnel mais aussi la nécessité de la continuité de l'offre, les dispositions transitoires sont particulièrement importantes. Le premier alinéa concerne la transition avec les contrats existants. Ceux-ci doivent pouvoir en principe être menés à terme afin d'éviter de coûteuses pénalités et d'assurer une transition échelonnée, permettant une intégration harmonieuse des prestations.

Le deuxième alinéa prévoit la reprise du personnel par les TPG afin d'éviter d'inutiles dégâts sociaux, étant entendu que tous les employés concernés effectuent actuellement des prestations de manière indirecte pour les TPG, et sont donc en principe à même de continuer à les effectuer de manière directe. Une concertation entre le Conseil d'Etat et les partenaires sociaux pour les modalités et d'éventuels cas particuliers permettra de régler cela de manière convenable pour l'ensemble des parties.

### **Implication financière**

Il est compliqué d'estimer l'impact financier d'un tel projet de loi, mais il est raisonnable de l'estimer relativement faible. En effet, les TPG devront payer certains employés à la hauteur des autres, mais ils n'auront plus à payer la marge des entreprises sous-traitantes. De même, une amélioration des conditions de travail réduit probablement l'absentéisme. Tous ces éléments laissent penser que l'impact global est réduit.