



Date de dépôt : 8 septembre 2025

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de Matthieu Jotterand, Caroline Marti, Jean-Pierre Tombola, Jean-Charles Rielle, Léna Strasser, Diego Esteban, Caroline Renold, Thomas Wenger, Sylvain Thévoz, Grégoire Carasso modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG) (H 1 55) (Sous-traitance : stop à la sous-enchère salariale aux TPG)

Rapport de majorité de Pascal Uehlinger (page 4)

Rapport de première minorité de Matthieu Jotterand (page 14)

Rapport de seconde minorité de Julien Nicolet-dit-Félix (page 18)

Projet de loi (13506-A)

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)

⁵ 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.

⁶ 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)

¹ 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.

² 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.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Pascal Uehlinger

Le PL 13506 a été traité par la commission des transports lors de ses séances des 25 mars, 1^{er} avril, 15 avril, 13 mai et 20 mai 2025.

La présidence a été assurée par M^{me} Gabriela Sonderegger.

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{me} Pauline Ley.

Nous remercions ces personnes de leur contribution au bon déroulement des travaux de la commission.

Lors de la séance du 25 mars 2025, la commission commence à traiter le PL 13506 modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG).

Le but principal de ce PL est d'encadrer strictement la sous-traitance pratiquée par les TPG afin de lutter contre la sous-enchère salariale.

Le premier auteur de ce PL, Matthieu Jotterand, commence par expliquer que la sous-traitance représente environ 10% du réseau des TPG. Elle s'est développée depuis l'intégration des anciens Transports publics de Bernex.

Selon l'auditionné, les principaux problèmes identifiés sont :

- Conditions de travail dégradées chez les sous-traitants (salaires –20%, horaires irréguliers, pression sur les coûts).
- Pratiques abusives comme les changements d'horaires de dernière minute via WhatsApp.
- Faible contrôle et sanction des abus (OCIRT limité, contournement des règles par changement de nom ou fusion).

Ce projet de loi a donc pour buts principaux, entre autres, la mise en place de sanctions financières pour les sous-traitants fautifs, l'exclusion des entreprises fautives des futurs contrats, la préservation de la qualité sociale du service public.

Lors des débats, il est demandé une clarification sur la distinction entre sous-traitance et externalisation. Il se pose également la question de la compétence du Grand Conseil à légiférer sur les conditions de travail. Il s'ensuit une **discussion sur le seuil de 6%** proposé dans le projet de loi (calculé en soustrayant les 4% des lignes transfrontalières et provisoires aux 10% autorisés).

On peut relever quelques problèmes et lacunes dans ce PL. En effet, la baisse du taux de sous-traitance amène un risque de rigidité et une perte de flexibilité. De plus, ce PL n'a aucune estimation chiffrée des coûts induits suite à la baisse du taux de sous-traitance.

Le 1^{er} avril 2025, il y a l'audition des TPG, représentés par M^{me} Eva-Maria Kerner, directrice finances et gestion, M. Marc Châtelain, directeur exploitation, M. Lionel Brasier, directeur général, et M^{me} Stéphanie Lammar, présidente du conseil d'administration.

Voir la présentation des TPG en annexe.

On peut relever trois points majeurs dans cette audition :

1. La sous-traitance permet une plus grande flexibilité, une très bonne adaptation aux zones rurales (en zone urbaine, l'expérience plus importante des chauffeurs TPG limite les risques de conflits et d'accidents) et des coûts moindres.
2. La conséquence d'une réduction de 10% à 6% de la sous-traitance serait un surcoût estimé à 13,4 millions de francs/an, sans compter le besoin de nouveaux véhicules et des lieux pour les déposer.
3. Les TPG assurent la relation avec les sous-traitants, il y a un encadrement éthique, un contrôle des conditions de travail et des sanctions en cas de manquement.

Contrairement à l'exposé des motifs du PL, on s'accorde sur le fait que les conditions de travail sont meilleures aux TPG, mais on ne peut pas parler de précarité chez les sous-traitants, car ils répondent aux normes de la profession. La différence salariale provient essentiellement de l'ancienneté (système des annuités). Il n'y a pas de règles fixes pour la sous-traitance, mais une adaptation du fonctionnement à la typologie des lignes. Les lignes sous-traitées ne sont pas systématiquement moins performantes, même si certaines lignes ont connu des difficultés.

Le 15 avril 2025, la commission continue ses travaux sur le PL 13506 avec M. Michel Mooijman, président du Groupement des entreprises sous-traitantes des TPG (GEST).

Il est abordé l'historique de la sous-traitance, pratique ancienne, relancée dans les années 1980. M. Mooijman dirige Dupraz Bus depuis 1988.

Notre interlocuteur relève les avantages suivants des sous-traitants :

- Réactivité et flexibilité.
- Dépôts proches des lignes pour limiter les trajets à vide.

- Modernisation continue (véhicules électriques).
- Formation rapide du personnel.
- Matériel roulant : aujourd’hui, les sous-traitants achètent eux-mêmes les véhicules pour des contrats de 7 ans.
- Conditions salariales : respect d’une convention collective de travail, qui va être prochainement revue avec une nouvelle entrée en vigueur prévue au 1^{er} janvier.
- Rentabilité et transparence :
 - les appels d’offres incluent des bordereaux détaillés ;
 - les marges sont connues au début du contrat ;
 - les contrats longs et rigides posent un problème en cas de hausse des coûts (ex. énergie).
- Suivi et contrôle : les TPG assurent le suivi de la conformité des pratiques des sous-traitants.

Le 13 mai 2025, le traitement du PL 13506 se fait en présence des représentants syndicaux suivants : M^{me} Aurélie Lelong, secrétaire syndical, SEVTPG, M. Florian Martenot, président de SEVTPG, M^{me} Stéphane Fontaine, vice-président section Transfair TPG, M. Olivier Hählen, responsable de la Région Ouest de Transfair TPG, M. Valentin Bonny, délégué de l’ASIP-TPG, et M. Patrick Merlet, délégué de l’ASIP-TPG.

Lors de l’audition, les représentants syndicaux font certains constats et formulent quelques revendications :

- Sous-traitance = précarité : salaires plus bas, conditions de travail dégradées, climat antisyndical.
- Ecarts salariaux : les conducteurs sous-traitants gagnent entre 4000 et 4400 francs/mois contre 5000 francs/mois pour les TPG.
- Manque de contrôle : les TPG ne surveillent pas efficacement le respect des normes légales par les sous-traitants.
- Turnover élevé : beaucoup de démissions et arrêts maladie chez les sous-traitants.
- Uniformes identiques : le public ne distingue pas les conducteurs TPG des sous-traitants, ce qui nuit à l’image des TPG.
- Flexibilité invoquée = non-respect des lois : les syndicats contestent l’argument selon lequel les sous-traitants seraient plus agiles.

- Exemples de dérives : pannes, manque de sécurité, absence de protections, non-paiement des heures supplémentaires.

Propositions et perspectives :

- Réduction de la sous-traitance souhaitée par les syndicats.
- Reprise du personnel concerné par les TPG en cas de réintégration de lignes.
- Critique du modèle économique : l'argent public finance des bénéficiaires privés au détriment des travailleurs.

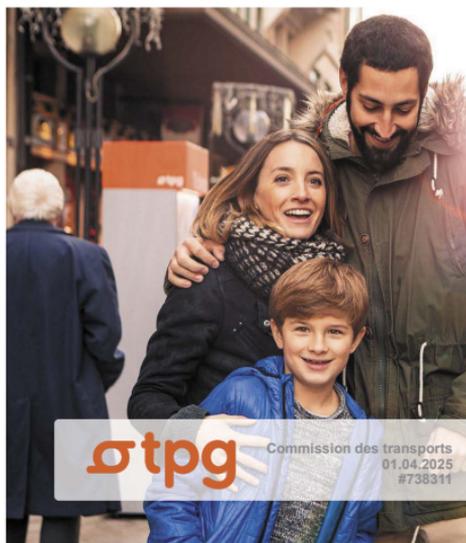
Le 20 mai 2025, les groupes prennent position sur le PL 13506.

LJS estime que le texte vide la sous-traitance de sa substance. On pourrait envisager une interdiction totale, mais un seuil intermédiaire est la pire solution. Le PLR est opposé au projet de loi, mais insiste sur le respect du cadre légal. Il propose un courrier aux TPG afin de clarifier les violations éventuelles (proposition retirée plus tard). L'UDC défend la sous-traitance comme utile et réglementée. Les plaintes des usagers sont traitées et souvent infondées. Le Centre refuse le projet en raison du coût estimé à 13 millions de francs pour réduire la sous-traitance de 10% à 6%. Les socialistes maintiennent que la sous-traitance implique souvent des conditions de travail dégradées. Le parti estime que les TPG ont assez de souplesse sans sous-traitance. Les auditions ont montré des risques concrets. Les Verts maintiennent la défense du seuil de 6% comme ciblé et raisonnable. Il regrette que le projet n'ait pas convaincu la majorité. Le MCG n'a pas constaté de violations avérées. Il refuse l'entrée en matière.

Vote d'entrée en matière

Oui :	5 (3 S, 2 Ve)
Non :	10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Abstentions :	–

L'entrée en matière est refusée.



Sous-traitance aux tpg

PL 13506

Stéphanie Lammar, Présidente du CA tpg
Lionel Brasier, Directeur général tpg
Eva-Maria Kerner, Directrice finances tpg
Marc Châtelain, Directeur Exploitation tpg

Commission des transports
01.04.2025
#738311

Préambule

Quelques rappels

Lignes tpg

- Véhicules et personnel tpg
- Supervisés par les tpg
- Nombre de véhicules : 451*
- Capacité moyenne : 150 places
- Zone d'opération : centres et axes structurants



Lignes sous-traitées

- Véhicules et personnel sous-traitant
- Supervisés par les tpg
- Nombre de véhicules : 267*
- Capacité moyenne : 62 places
- Zone d'opération : lignes secondaires



	Taux de sous-traitance			
	Budget Max 10%	Budget Max 4%	2023 Max 10%	2023 Max 4%
Total charges (tpg statutaire)	523'100	523'100	522'509	522'509
Lignes hors provisions et transfonctionnaires	11'701	11'701	11'479	11'479
Lignes provisions	31'987		31'980	
Lignes transfonctionnaires	1'394		1'226	
TOTAL sous-traitance (art 1 al 5 L.1250)	44'782	11'701	44'384	11'479
Taux de sous-traitance	8.6%	2.2%	8.5%	2.2%
Lignes hors taux de sous-traitance (SCT, réserves, etc.)	2'151	2'151	2'027	2'027
TOTAL sous-traitance	66'343	66'343	64'911	64'911

* Il s'agit ici du nombre de véhicules au parc, et non des véhicules simultanément en opération. Le taux d'utilisation des véhicules sous-traités est plus faible que celui des tpg

Intérêt de la sous-traitance



Aspects opérationnels

– Complémentarité des réseaux

Le réseau tpg s'articule autour de lignes principales, urbaines, et de lignes secondaires, souvent excentrées. Ces deux typologies de réseaux nécessitent des moyens, des modes opératoires et des sites d'exploitation différents

– Capacité à réagir rapidement

Les tpg disposent de structures solides et stables, mais qui nécessitent du temps pour être ajustées. C'est notamment le cas des horaires, qui ont des délais internes et externes très contraignants. A titre d'illustration, effectuer une substitution CFF nécessite une anticipation plus grande pour tpg que pour ses sous-traitants, qui sont des entreprises plus petites et plus dynamiques.

– Optimisation des frais de formation

Les tpg disposent de plus de 1'400 conducteurs. La répartition du travail est faite de telle sorte que les conducteurs disposent de la connaissance de nombreuses lignes. Cela signifie qu'à chaque fois qu'un changement intervient sur une ligne, il faut donc former un nombre important de conducteurs. Confier les lignes plus petites ou qui changent fréquemment à nos sous-traitants permet donc de limiter notablement le volume de personnes à former

– Agilité des sous-traitants

Nos sous-traitants sont des PME qui opèrent souvent plusieurs activités de transport (p.ex. transports publics et cars touristiques) et disposent dès lors d'une flexibilité et d'une agilité qui complète bien les tpg.

Intérêt de la sous-traitance

Matériel roulant et dépôts

– Complémentarité des flottes de véhicules

Le matériel roulant utilisé par nos sous-traitants est généralement différent de celui utilisé par les tpg. Il est particulièrement adapté aux lignes secondaires. Nous avons construit les appels d'offre de manière à ce que les lots sous-traités correspondent à des flottes de véhicules homogènes, et complémentaires de ceux des tpg. Les tpg restent, eux, sur les véhicules de grande capacité, et des tailles de flotte importantes. Cette complémentarité est économiquement intéressante.

– Flexibilité et dynamisme sur l'évolution de la flotte

Les flottes sous-traitées étant plus petites et fixées pour une durée contractuelle (généralement de 7 ans), cela offre une capacité d'évolution nettement plus rapide que pour les grandes flottes dont disposent les tpg. A titre d'illustration, l'électrification des lignes sous-traitées a pu être entreprise de manière anticipée, et au risque du sous-traitant

– Délocalisation des dépôts en périphérie

Le stationnement futur des véhicules est un enjeu qui préoccupe les tpg, qui sont à la recherche d'un nouveau site pour absorber la croissance attendue ces prochaines années. Les sous-traitants disposent généralement de sites de stockage en périphérie, à proximité des lignes qu'ils exploitent. Cette configuration complémentaire est très favorable



Intérêt de la sous-traitance



Autres avantages

– Emulation positive en matière d'innovation

Les sous-traitants sont des entreprises de taille plus réduite, qui disposent d'une structure très efficace en matière d'innovation. Ces entreprises contribuent au dynamisme du réseau tpg. L'introduction de tpgflex sur notre réseau a par exemple pu être opérée de manière efficace, à petite échelle dans un premier temps, au travers de l'un de nos sous-traitants

– Transfert de bonnes pratiques

Le fait que nous ayons un partenariat fort avec nos sous-traitants, qui sont parfois de petites entreprises locales, parfois des filiales de groupes plus grands, est un avantage. En effet, cela provoque une stimulation positive, et des échanges favorables. Parfois nos sous-traitants bénéficient de notre savoir, et parfois c'est l'inverse.

– Travail conjoint entre tpg et des PME

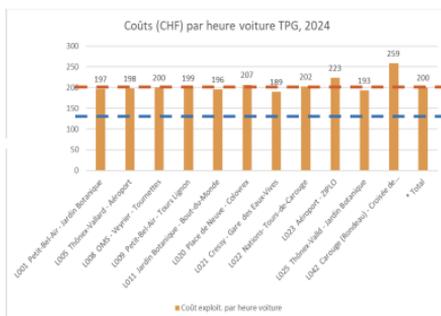
Les tpg sont une régie autonome bien implantée dans le tissu local. Notre rôle peut aussi se comprendre comme un soutien au tissu économique local

Aspects financiers

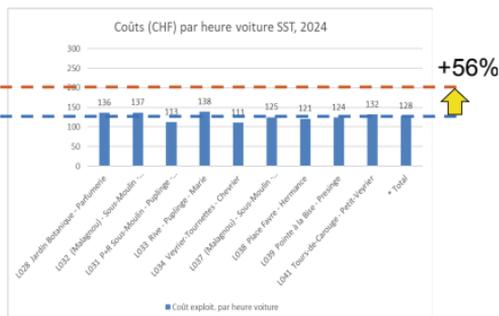


Lignes de bus 1 → 42, données rapport de gestion 2024

Coût horaire moyen tpg : 200 CHF/h



Coût horaire moyen SST : 128 CHF/h



Aspects financiers



Réduction de 10% à 6% du taux de sous-traitance

Impact du taux de sous-traitance sur les lignes sous-traitées		Situation actuelle	Situation selon PL 13506
Base budget 2025			
Taux de sous-traitance max selon la loi	[%]	10%	6%
Volume sous-traité	[MCHF]	59.8	35.9
Volume brut à récupérer par tpg	[MCHF]	0	23.9
Surcoût opération par tpg (+56%)	[MCHF]	0	13.4
Coût des lignes sous-traitées	[MCHF]	59.8	73.2

- La réduction du taux de sous-traitance de 10% à 6% aurait pour effet d'augmenter de 13.4M CHF par an le coût d'exploitation du réseau tpg
- N'est pas prise en compte dans le calcul, la capacité technique des tpg à acheter les véhicules et à les stocker

Aspects qui peuvent en partie expliquer l'écart salarial entre conducteurs sous-traitants et tpg



- L'écart salarial est faible en début de carrière (salaire minimum environ 60k CHF/an pour tpg et SST), mais tend à s'accroître avec l'ancienneté
- L'ancienneté est nettement plus importante chez les conducteurs tpg
- La complexité opérationnelle est objectivement plus élevée pour les lignes urbaines
 - conflits fréquents avec d'autres modes (vélos, trottinettes, piétons, etc), intensité du trafic
 - perturbations régulières (manifestations, chantiers, etc)
 - espaces restreints (voies étroites, partage avec d'autres modes, etc)
 - nombreux obstacles (livraisons, modérateurs de trafic, etc)
- Les véhicules tpg ont une dimension plus importante, et sont plus complexes à manœuvrer
- Les temps de battement sont généralement plus faibles sur les lignes urbaines, en raison de la fréquence élevée et des espaces limités
- La charge des véhicules tpg est plus importante en environnement urbain, avec une clientèle plus diverse et complexe, et des conflits plus fréquents

Sous-traitance

σtpg

Supervision par les tpg

- Les contrats prévoient le respect des standards de la branche
- Nous effectuons des audits réguliers des prestations de nos sous-traitants
- Nos sous-traitants sont suivis par des organismes indépendants (oft, OCIRT), qui nous transmettent leurs conclusions, et que nous suivons
- Des sanctions sont prévues et appliquées en cas de non-respect des contrats (exemple réel de 2023 : pénalité de 140k CHF pour un trimestre pour un sous-traitant)

Sous-traitance du nettoyage

σtpg

Point de situation

- Les activités « de garage » qui étaient polémiques ont été reprises en interne en début d'année 2025
- Par ailleurs, des démarches communes ont été entreprises avec UNIA, suite à une rencontre le 10 janvier 2025 :
 - Le cahier des charges de l'appel d'offre de nettoyage a été envoyé à Unia pour commentaire → quelques explications ont été demandées, mais sinon ok
 - Les tpg communiquent les noms des entreprises qui répondent à l'offre, afin qu'UNIA informe les tpg si certaines d'entre elles ont des contentieux portés à connaissance du syndicat
 - UNIA et le responsable de planification organisent une information au personnel de nettoyage qui serait intéressé à intégrer les équipes de planification. Il est relevé toutefois qu'en 20 ans seul 1 collaborateur s'est manifesté et a d'ailleurs intégré les tpg sur plus d'une trentaine de postes ouverts
 - UNIA fournira une affiche pour invitation du personnel externe de nettoyage à des séances d'information dans les locaux d'UNIA lors des changements de contrats en milieu d'année pour sécuriser et informer les collaborateurs

Conclusions



- Le taux de sous-traitance actuel de 10% est le fruit d'un compromis
- La sous-traitance dans cette configuration présente des avantages opérationnels, d'optimisation de flotte, de dynamisme et de flexibilité, et est financièrement favorable
- Modifier la loi réduirait ces avantages et augmenterait les coûts des tpg de 13.4M CHF par an
- De nombreux aspects devraient être traités, notamment l'acquisition de véhicules et l'identification de nouveaux sites de parage
- Les tpg recommandent de ne pas modifier la loi en vigueur



Questions ?

Merci pour votre attention

Date de dépôt : 12 août 2025

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Matthieu Jotterand

Dans un canton qui souhaite continuer à développer très fortement ses transports publics, le recours à la sous-traitance mérite d'être examiné. A première vue, celle-ci multiplie la diversité des flottes et les échelons hiérarchiques et/ou bureaucratiques, entraînant une augmentation des coûts. Toutefois, des conditions sociales bien inférieures pour les conducteurs et les conductrices permettent des économies, sur le dos du personnel de conduite, confronté à un métier dont la pénibilité est régulièrement dénoncée par les syndicats.

Dans un secteur où la clientèle est captive et dont les revenus proviennent pour moitié de subventions étatiques, il est dérangeant que des entreprises privées encaissent des bénéfices (dont personne ne connaît le montant) en pratiquant de la sous-enchère salariale et sociale sur le personnel.

Bref rappel historique et contexte du PL

Si aujourd'hui la sous-traitance est limitée à 10% selon la loi sur les Transports publics genevois, il est intéressant de se pencher sur les raisons de son apparition. A l'époque, il s'agissait d'intégrer aux TPG des lignes communales comme les Transports publics verniolans qui gardaient ainsi une part de leurs spécificités. Aujourd'hui, ces dernières ont toutefois disparu.

Lors de services provisoires, d'expérimentations ou de services spéciaux, le recours à la sous-traitance peut également avoir une certaine logique, qui est prévue par la loi et n'est pas remise en cause par le présent projet de loi.

Enfin, la sous-traitance est massive pour les services transfrontaliers. Si ce recours peut être questionné en termes de conditions sociales, notamment pour les conducteurs et conductrices employés en France effectuant une partie du parcours en Suisse, le PL 13506 n'a pas pour ambition de l'effacer. En effet, des règles européennes sur les marchés publics l'empêcheraient.

La sous-traitance est cependant également utilisée pour des services pérennes et au tracé purement helvétique. Dans ces derniers cas, citons par exemple la ligne 43, dont le conducteur ou la conductrice touche un salaire

nettement inférieur à ses collègues effectuant des trajets sur d'autres lignes dans le même périmètre et donc dans le même environnement urbain, avec la même clientèle. De plus, le mécanisme des appels d'offres a tendance à contraindre les entreprises à détériorer les conditions sociales et salariales.

Autrefois, des caristes genevois assuraient ces services. Désormais, la concentration en grands groupes multinationaux de ces entreprises fait que les bénéficiaires ne restent aucunement à Genève.

Pour terminer ce rappel historique, rappelons que ce projet de loi découle de différents articles dans les médias et autres interpellations syndicales sur le non-respect des lois et règlements par les employeurs sous-traitants.

10%, vraiment ?

Aujourd'hui, les Transports publics genevois sont proches, voire au-delà, de la limite des 10% de lignes sous-traitées. L'article 1 alinéa 5 de la loi sur les Transports publics genevois (LTPG) souligne que « le volume des activités pouvant être données en sous-traitance ne doit pas dépasser 10% du montant des charges totales des TPG ». Un rapide calcul dans les rapports annuels des TPG indique un volume des activités sous-traitées par rapport aux charges totales qui avoisinerait plutôt les 13%.

La justification des TPG concernant cet excédent tient dans le fait qu'une partie de la sous-traitance concerne des lignes hors contrat de prestations, dans le cadre de prestations transfrontalières. A la lecture de l'alinéa 5 de l'article précité, les lignes hors contrat de prestations semblent outrepasser le but des transports publics prévu par le législateur.

De plus, dans ce calcul des 10%, les TPG ne prennent en compte que l'exploitation des lignes, alors que l'article 1 alinéa 5 est plus large : « 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 ».

Un des éléments qui, selon les TPG, rendraient nécessaire le recours à la sous-traitance est l'utilisation de dépôts périphériques, en plus des trois grands dépôts internes. Ceux-ci ne sont comptabilisés nulle part dans les calculs et il n'a malheureusement pas été possible d'obtenir de chiffres à ce sujet.

En ajoutant le fait que le seuil limite, même avec les critères retenus par les TPG, est proche (deux lignes sont reprises prochainement par les TPG pour éviter de dépasser le seuil des 10%), il est légitime de se questionner sur l'application effective de la LTPG sur ce point.

A travail égal, salaire égal ? Pas aux TPG !

Les travaux ont démontré que les conditions offertes par les sous-traitants sont sensiblement inférieures à celles des TPG :

- Ecart salarial atteignant **20%** en fin de carrière.
- Horaires communiqués tardivement (parfois la veille au soir pour le lendemain matin), perturbant la vie familiale et privée.
- Pauses réduites et conditions de travail plus précaires, notamment sur les lignes périphériques.

Un système permettant trop facilement des abus

Malheureusement, le cadre légal actuel ne permet pas de sanctionner efficacement les abus, permettant à ceux-ci de proliférer.

D'un côté, l'Office fédéral des transports, en tant qu'autorité de surveillance, ne peut sanctionner que les TPG, à la charge de ceux-ci de veiller à ce que leurs sous-traitants appliquent les lois en vigueur. A noter qu'il y a aussi une question de qualité des prestations qui laisse parfois à désirer.

Afin d'assurer un service correct, les TPG mettent en place un système de pénalité basé sur des critères facilement vérifiables (ponctualité...), mais pas toujours du ressort des conducteurs et conductrices, qui se révèle être une mise sous pression souvent inefficace du personnel de conduite.

L'OCIRT, l'autorité cantonale compétente, se retrouve souvent démunie vis-à-vis de la loi sur la durée du travail (LDT) spécifique au secteur et ne dispose pas nécessairement des outils suffisants.

Enfin, dans ce système de soumission pluriannuel, les entreprises sont libres de se restructurer, renommer, etc., afin de candidater pour le prochain appel d'offres, même lorsque des abus ont été avérés. De même, les bénéficiaires sont encaissés et ne seront jamais rétrocedés. Bien mal acquis ne devrait pourtant pas profiter...

Les demandes précises du projet de loi

- **Ramener le plafond de sous-traitance à 6%** des charges totales. Cela permet de garder la sous-traitance pour l'exploitation des lignes frontalières et provisoires tout en évitant la sous-enchère salariale et sociale en Suisse.
- Instaurer **des sanctions financières** contre les sous-traitants fautifs, incluant la rétrocession des bénéfices indûment obtenus. Ainsi, toute entreprise remplissant bien ses devoirs ne risque pas d'être pénalisée parce qu'une entreprise peu scrupuleuse se révèle moins chère.

- Permettre l'**exclusion des entreprises récidivistes** des futurs appels d'offres. Ajouté à la reprise des bénéficiaires, cela permet de véritables sanctions contre les entreprises malhonnêtes, au bénéfice de celles qui respectent les lois en vigueur, du contribuable et des usagers et usagères.

Conclusion

La sous-traitance, lorsqu'elle est utilisée ponctuellement, peut jouer un rôle utile. Mais lorsqu'elle devient une composante permanente de l'offre, elle ouvre la voie à une dégradation des conditions de travail, à une fragmentation du réseau et à un contournement des protections sociales.

Le PL 13506 ne supprime pas cet outil, mais en réduit l'usage à ce pour quoi il a été conçu : répondre à des besoins spécifiques et temporaires. Il introduit des mécanismes de sanction et d'exclusion indispensables pour garantir un marché équitable et respectueux des travailleurs.

La minorité considère qu'un service public de transport financé par la collectivité doit être exemplaire sur le plan social. Les économies réalisées par la sous-traitance actuelle se font au détriment de la dignité et de la stabilité des emplois et sont incompatibles avec un développement fiable et robuste du réseau des Transports publics genevois à moyen et long terme.

Pour toutes ces raisons, **la minorité recommande au Grand Conseil d'adopter le projet de loi 13506.**

Date de dépôt : 25 juin 2025

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix

Genève a su, grâce à de sages décisions politiques – souvent émanant du vote populaire –, mais également par une gestion de qualité, développer un service de transports publics remarquable et d'un coût très raisonnable pour les usagères et les usagers.

L'évolution, au cours des dernières décennies, de l'étendue du réseau, de la fréquence du service et du confort des véhicules a été considérable et il convient de saluer le rôle essentiel des Transports publics genevois dans ces progrès.

Cependant, les conditions de travail aux TPG, en particulier chez leurs sous-traitants, n'ont pas connu d'améliorations d'une pareille ampleur et, dans bien des cas, les chauffeuses qui nous conduisent à bon port, ou les mécaniciennes qui ont révisé le bus que nous empruntons se retrouvent dans des situations professionnelles très précaires, parfois à la limite de la légalité.

Depuis exactement 30 ans, la loi permet aux TPG de sous-traiter 10% de ses services, quota que l'entreprise remplit en attribuant la majeure partie de ses lignes régionales à des entreprises privées, parfois sises en France lorsqu'il s'agit de lignes transfrontalières.

Les deux arguments les plus souvent avancés par les tenants de la sous-traitance sont les coûts et la flexibilité que ce mode de faire permet.

Le présent rapport va démontrer que **les effets des gains obtenus** sur les conditions de travail des employées et employés, mais également sur la qualité du service proposé, **sont globalement négatifs**. Quant à la flexibilité, non seulement **l'argument est tout à fait contestable**, mais, surtout, le projet de loi ici discuté **permettrait de conserver une confortable marge**, puisque, loin de vouloir supprimer la sous-traitance, il se contente de vouloir la diminuer de 10% à 6%.

Un curieux désintérêt pour les lignes régionales

Dans leur audition du 1^{er} avril 2025, les TPG ont suggéré à plusieurs reprises que le cœur de métier de l'entreprise consistait en l'exploitation de véhicules massifs (trams, trolleybus, bus articulés) en milieu urbain, en opposition aux véhicules plus légers (bus, minibus) en zone périurbaine, dont la vocation est d'être exploités par des sous-traitants.

D'après les TPG, cette répartition permet aux sous-traitants d'avoir des chauffeurs moins aguerris et d'entreposer leurs véhicules dans des dépôts situés loin du centre-ville. De ce fait, les 31 lignes sous-traitées (en plus du service tpgFlex, des lignes A1-A6 conduisant tôt le matin à l'aéroport et des 5 lignes transfrontalières financées par le GLTC) sont toutes exploitées avec des véhicules de taille modeste, pour la plupart hors des communes urbaines.

Il semble évident que, dans le cadre de la LTPG actuelle, cette répartition est cohérente. En revanche, il ne figure nulle part, ni dans la loi ni dans le contrat de prestations, que les TPG n'ont pas vocation à utiliser des bus de moins de 15 mètres ou d'une capacité inférieure à 50 passagers. De même, aucun texte ne précise que l'entreprise doit éviter de desservir par ses propres véhicules et chauffeurs les communes de moins de 5000 habitants.

D'ailleurs, quelques lignes régionales, en particulier dans le secteur Rhône-Arve, sont exploitées par les TPG, sans que leurs caractéristiques soient fondamentalement différentes de celles de la rive droite ou du sud du canton.

De ce fait, il semble évident que l'abaissement du taux de sous-traitance à 6%, comme le demande le présent projet, ne changerait pas fondamentalement le métier des TPG, mais demanderait d'étendre à des lignes telles que la 28, la 70 ou la L ce qui se fait déjà sans problème pour les lignes 34, 39 ou 42.

Des conditions de travail pires que ce qu'on imaginait... et leurs effets sur la qualité du service

Comme indiqué dans le point précédent, les TPG affirment que les lignes sous-traitées, exploitées avec des véhicules plus modestes en milieu moins dense, exigent des chauffeurs moins aguerris, sous-entendant ainsi qu'il est acceptable que leurs conditions sociales soient nettement moins favorables que celles des chauffeurs employés par l'entreprise mère.

A les entendre, c'est surtout la progression salariale qui est moins intéressante chez les sous-traitants et une part non négligeable des chauffeurs de ces entreprises les quittent rapidement et, pour certains, rejoignent les TPG, avec de meilleures conditions pour effectuer des tâches plus complexes.

Cette position est contestable pour plusieurs raisons. On relève tout d'abord que plusieurs lignes sous-traitées exploitent d'importants tronçons urbains (28, 91, 92...), mais surtout que les compétences des chauffeurs de bus sont précisément de pouvoir s'adapter à tout milieu et tout véhicule, sachant que les aléas du trafic et leur gestion existent dans toutes les parties de notre canton.

Mais surtout, la commission a appris, lors de l'audition des syndicats, que les conditions de travail dans les entreprises sous-traitantes étaient bien plus mauvaises que ce que nous pouvions imaginer. Au-delà du salaire et de sa progression, bien moins favorables qu'aux TPG, les syndicats ont dû signaler à l'OCIRT des entreprises sous-traitantes pour des problèmes graves et récurrents (absence de paiement des heures supplémentaires, non-respect des horaires de travail, pauses non garanties, et absence de locaux adaptés...).

Par ailleurs, selon les syndicats, les infractions à la LDT (loi fédérale sur la durée du travail) ne sont pas traitées par l'OCIRT, mais devraient l'être par l'OFT qui délègue cette tâche au concessionnaire, en l'occurrence les TPG, qui manquent de diligence en la matière.

De manière générale, les syndicats ont dû, au cours des dernières années, signaler de nombreux cas de dysfonctionnement aux différentes instances (OCIRT, OFT, CRCC).

De façon plus générale, il est apparu qu'en tout état de cause, la formation des chauffeurs de ces entreprises était nettement moins aboutie que celle des TPG, en particulier dans la gestion des situations extraordinaires (malaise d'un passager, passagers querulents, accident...). De même, les possibilités de formation continue semblent très restreintes. Cela a nécessairement des répercussions importantes sur la qualité du service proposé.

Nous avons demandé aux TPG et aux syndicats si les performances des lignes sous-traitées (ponctualité, infractions à la LCR, incidents, gestion des conflits avec les passagers...) étaient équivalentes à celle des lignes exploitées par les TPG. Nous avons obtenu des réponses radicalement différentes à cette question...

Une invisibilisation de la sous-traitance

Sans que nous en connaissions la raison, il n'est pas inintéressant de constater que les TPG cherchent à dissimuler aux usagers le fait que les lignes sont sous-traitées. Jusqu'en 2024, le nom de l'entreprise figurait sur les véhicules en lettres grises sur fond blanc et, depuis l'entrée en vigueur du nouveau contrat de prestations, cette discrète mention a même disparu.

Alors que des sociétés comme CarPostal ou même FlixBus ne font pas mystère de leur appétence pour la sous-traitance en faisant figurer de façon très

visible le prestataire du service, les TPG invisibilisent la distinction entre les lignes exploitées par la maison-mère et celles qu'ils sous-traitent. Même livrée, mêmes uniformes... Seules les plaques françaises de certaines lignes transfrontalières et, pour les plus observateurs, les modèles peu communs de véhicules permettent de réaliser qu'un service est sous-traité.

De cette façon, l'immense majorité des passagers ignorent que le chauffeur qui les conduira à Athenaz pâtira de conditions sociales bien moins favorables que celui chargé de la ligne d'Avusy...

Nul besoin de spéculer sur les raisons de cette dissimulation qui, à elle seule, révèle le malaise généré par cette pratique au sein de l'entreprise.

Une petite touche de greenwashing au passage

Au détour d'une audition, il a été affirmé que les liens d'un sous-traitant avec une importante entreprise de transport espagnole avaient permis d'accélérer la livraison de bus électriques Irizar, dont les délais de livraison sont particulièrement importants, du fait de la forte demande.

Outre le fait qu'il est troublant que les TPG ne s'estiment pas eux-mêmes capables d'acheter des e-bus dans des délais raisonnables, cette anecdote est assez représentative des pratiques de greenwashing.

Même en admettant que ces bus aient pu être introduits avec quelques mois d'avance dans notre canton, il convient de rappeler que l'intérêt essentiel de disposer d'une flotte électrifiée est de diminuer les émissions de CO₂ de l'entreprise.

Or, comme chacun le sait, les causes comme les conséquences du dérèglement climatique sont à considérer à l'échelle globale et le fait que Genève ait pu griller la priorité à d'autres villes européennes (Brême ? Oviedo ?) dans l'obtention de ces véhicules n'a absolument aucun effet sur les émissions globales de l'humanité et, par conséquent, sur le forçage radiatif.

Il s'agit donc uniquement de s'enorgueillir de ses bonnes pratiques sans considération pour leurs effets globaux.

Certes, les cyclistes – le rapporteur de minorité en est un – se réjouissent de ne plus inhaler autant d'émanations toxiques et malodorantes lorsqu'ils suivent un bus, mais, désormais, ils sont priés d'avoir une pensée confraternelle pour les cyclistes des autres villes qui, malgré une meilleure anticipation que celle des TPG, devront patienter pour la mise en service de leurs bus électriques.

Quoi qu'il en soit, comme en témoigne l'inauguration du premier bus électrique (après des décennies de trolleybus et l'expérience TOSA) acquis par

les TPG¹, l'écart de temporalité se mesure en mois plutôt qu'en années, avec comme avantage que des entreprises locales sont à la manœuvre dans la conception des e-bus de la maison-mère.

La flexibilité, un argument aisément démontable

Dernier argument invoqué en faveur de la sous-traitance, la flexibilité. Il semblerait en effet que des petites entreprises soient plus réactives tant en matière de véhicules que de personnel. De fait, des expériences pilotes comme tpgFlex ou le prolongement et l'augmentation de la fréquence de la ligne 83 seraient impossibles à réaliser sans sous-traitants.

L'argument semble étonnant, puisque ces sous-traitants doivent effectuer exactement les mêmes tâches que celles que les TPG auraient dû accomplir : engagement du personnel, mise à disposition de véhicules dont la livrée a été adaptée. Les représentants du personnel nous ont d'ailleurs confirmé que les TPG sont tout à fait capables d'intensifier occasionnellement leur offre, en proposant par exemple des navettes lors de salons importants.

Quoi qu'il en soit, même si cet argument était recevable, il ne concernerait que quelques lignes, en quantité bien inférieure aux 10% accordés par la LTPG actuelle et même aux 6% qui demeureraient en acceptant le présent projet de loi.

Il n'y a aucune raison que des lignes pérennes depuis de nombreuses années, comme la ligne 28, la ligne 70 ou la ligne L, ne soient pas exploitées par les TPG.

Des économies de bouts de chandelles

Face aux importants désagréments générés par la sous-traitance, il faut relever le seul vrai aspect positif : les économies ainsi obtenues. Certes, elles se font essentiellement sur le dos des employés, mais, dans un contexte où chaque sou compte, il est important de mesurer les effets de cette sous-traitance sur les comptes des TPG.

Et sur ce point également, l'observateur déçoit. Les TPG eux-mêmes chiffrent les effets de ce PL à 13,4 millions par année. Ce n'est pas un montant dérisoire, mais ce montant représente à peine 2,4% des charges de l'entreprise, bien moins que la croissance annuelle de ces charges (+ 27 millions entre 2023 et 2024).

¹ <https://www.tdg.ch/geneve-les-tpg-devoient-leur-bus-electrique-dernier-cri-901730636014>

La réinternalisation de moins de la moitié des lignes serait donc financièrement supportable, moyennant, évidemment, un complément de la part de l'Etat pour la financer.

En conclusion

Pour toutes ces raisons, la minorité vous invite à accepter ce projet de loi destiné à améliorer le service et la sécurité des usagers tout en garantissant des conditions de travail dignes aux employés chargés de l'un des services publics essentiels au fonctionnement de notre canton.