



Date de dépôt : 17 janvier 2024

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite urgente de Matthieu Jotterand : Sous-** **traitance aux TPG : à quelles conditions ?**

En date du 15 décembre 2023, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Les Transports publics genevois (TPG) sous-traitent une partie de leur offre et l'ajout d'un échelon pose certaines questions en termes d'utilisation de l'argent public, de garanties de sécurité de l'exploitation et de respect des conditions sociales dans ces entreprises. Pour éclaircir quelques points d'incertitude, j'adresse au Conseil d'Etat les questions suivantes :

- *Quel est, du point de vue du Conseil d'Etat, l'intérêt de la sous-traitance, si ce n'est une réduction des coûts par des salaires plus bas et des conditions sociales moins bonnes ? Cette question est valable en particulier pour la sous-traitance sur les lignes circulant en Suisse.*
- *Comment le Conseil d'Etat s'assure-t-il que l'argent public ne finisse pas dans la poche d'actionnaires, notamment à la lumière des différentes affaires ayant élaboussé le TRV ces dernières années (Car Postal, VBL, BLS...) ? Quel est le mécanisme de traitement des bénéfices lorsqu'il y en a ?*
- *Quels sont les critères d'attribution des lots de sous-traitance, s'ils ne sont pas uniquement économiques, attribués automatiquement au moins-disant ?*
- *Comment et par quel(s) organisme(s) est contrôlé le respect des dispositions de la loi sur la durée du travail (LDT), et donc la sécurité dans ces entreprises ? Et pour les dispositions relatives aux conditions de travail dans leur ensemble (par exemple salaires minimaux suisse et*

français, cotisations sociales, locaux de pause, dispositions de conventions collectives) ? Des audits ont-ils eu lieu ? Si oui, a-t-on des indications sur leur résultat et leur mode d'exécution ? Si plusieurs organismes ou autorités sont concernés, est-ce que la collaboration existe et, si oui, est-elle fructueuse ?

- Est-ce que les conditions sociales sont comparables à celles des TPG ? Quelle est la différence de salaire en début et en fin de carrière entre les TPG et leurs sous-traitants ?*
- S'il y a eu des dénonciations auprès d'organismes de contrôle ou de services de l'Etat, est-ce qu'il y a été donné suite et, si oui, avec quelles conséquences ? Dans le cas de manquements, qui est responsable de sanctionner et que risquent les entreprises sous-traitantes ?*
- Comment le Conseil d'Etat explique-t-il la disparition d'une des entreprises sous-traitantes de longue date et y voit-il un lien avec une éventuelle course au moins-disant, avec des entreprises qui ne respecteraient pas des directives, lois ou conventions en vigueur ?*
- Comment le Conseil d'Etat s'assure-t-il au sein du GLCT Transport de la bonne application des lois suisses et françaises lorsque les véhicules TPG et/ou des sous-traitants passent la frontière ?*

Je remercie par avance le Conseil d'Etat de ses réponses.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Les Transports publics genevois (TPG) sous-traitent exclusivement des lignes régionales ou des prestations annexes, telles que le transport à la demande (tpgFlex) ou les courses scolaires. Le taux de sous-traitance est par ailleurs encadré par la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (LTPG; rs/GE H 1 55), qui stipule à l'article 1, alinéa 5, que le volume des activités pouvant être données en sous-traitance ne doit pas dépasser 10% du montant des charges totales des TPG.

Quel est, du point de vue du Conseil d'Etat, l'intérêt de la sous-traitance, si ce n'est une réduction des coûts par des salaires plus bas et des conditions sociales moins bonnes ? Cette question est valable en particulier pour la sous-traitance sur les lignes circulant en Suisse

Plusieurs critères peuvent conduire un exploitant à sous-traiter une ligne. La sous-traitance répond à des raisons techniques ou économiques.

Il s'agit généralement de limiter les kilomètres à vide (grâce au positionnement des dépôts) sur ces lignes régionales, les sous-traitants TPG possédant des dépôts à la zone industrielle du Bois-de-Bay à Satigny ou à la route du Bois-des-Frères à Vernier par exemple.

La sous-traitance permet également de ne pas multiplier le type de véhicules pour chaque exploitant. En règle générale, les TPG sont en possession des tramways et des bus articulés, alors que les sous-traitants possèdent les bus standards et les minibus. Cette approche favorise ainsi une optimisation des coûts de maintenance et d'exploitation des véhicules.

Comment le Conseil d'Etat s'assure-t-il que l'argent public ne finisse pas dans la poche d'actionnaires, notamment à la lumière des différentes affaires ayant éclaboussé le TRV ces dernières années (Car Postal, VBL, BLS...) ? Quel est le mécanisme de traitement des bénéfices lorsqu'il y en a ?

Les subventions du transport régional des voyageurs (TRV) sont versées directement aux TPG par les commanditaires (l'Office fédéral des transports (OFT) et le canton de Genève). A la fin de chaque année, les TPG doivent fournir aux commanditaires des documents et attestations permettant de vérifier si les comptes annuels respectent les prescriptions légales (art. 37 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs, du 20 mars 2009 (LTV; RS 745.1), et art. 6 de l'ordonnance fédérale du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires, du 18 janvier 2011 (OCEC; RS 742.221)).

L'OFT vérifie en particulier que les indemnités, les aides financières et les résultats annuels sont comptabilisés correctement. A noter que ces vérifications ponctuelles viennent en complément de celles réalisées annuellement par l'organe de révision de l'entreprise. De plus, depuis plusieurs années, un audit spécial des subventions est également réalisé annuellement par l'organe de révision, conformément à l'article 4, alinéa 4 OCEC. Les résultats de ces différentes vérifications et approbations sont publiés dans le rapport annuel des TPG. Le traitement des bénéficiaires dans le secteur TRV est réglé par l'article 36 LTV. En cas de bénéficiaires dans ce secteur, ceux-ci sont affectés (au minimum les deux tiers) à une réserve spéciale destinée à couvrir les futurs déficits de ce secteur.

Enfin, aucune des sociétés évoquées (BLS, CarPostal, etc.) ne sont titulaires de contrats de sous-traitance auprès des TPG.

Quels sont les critères d'attribution des lots de sous-traitance, s'ils ne sont pas uniquement économiques, attribués automatiquement au moins-disant ?

Les critères d'évaluation des soumissions présentées dans le cadre des appels d'offres réalisés pour l'exploitation des lignes sous la commande des TPG sont :

CRITÈRES	PONDÉRATION
Qualité économique globale de l'offre	35%
Conditions d'exploitation, installations d'entretien et de remisage des véhicules, qualité des véhicules	30%
Organisation du travail, compétences du personnel, infrastructures professionnelles, références	20%
Développement durable	15%

A noter que la pondération pour la qualité économique globale est passée de 40% (pour les évaluations réalisées jusqu'en 2018) à 35% dès l'année 2022, au profit d'une pondération supérieure pour les résultats obtenus sous le critère du développement durable.

Comment et par quel(s) organisme(s) est contrôlé le respect des dispositions de la loi sur la durée du travail (LDT), et donc la sécurité dans ces entreprises ? Et pour les dispositions relatives aux conditions de travail dans leur ensemble (par exemple salaires minimaux suisse et français, cotisations sociales, locaux de pause, dispositions de conventions collectives) ? Des audits ont-ils eu lieu ? Si oui, a-t-on des indications sur leur résultat et leur mode d'exécution ? Si plusieurs organismes ou autorités sont concernés, est-ce que la collaboration existe et, si oui, est-elle fructueuse ?

Les entreprises de transport de voyageurs privées doivent, tout comme les TPG, respecter les règles édictées par la Confédération et le canton de Genève, à savoir :

- la loi fédérale complétant le Code civil suisse (Livre cinquième : Droit des obligations), du 30 mars 1911 (CO; RS 220) (titre dixième : Du contrat de travail);
- la loi fédérale sur l'égalité entre femmes et hommes, du 24 mars 1995 (LEg; RS 151.1);
- la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées, du 13 décembre 2002 (LHand; RS 151.3);
- l'ordonnance du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics, du 23 mars 2016 (OETHand; RS 151.342);
- la loi fédérale sur le transport de voyageurs, du 20 mars 2009 (LTV; RS 745.1);
- la loi fédérale sur les aides financières et les indemnités, du 5 octobre 1990 (LSu; RS 616.1);
- la loi fédérale sur les entreprises de transport par route, du 20 mars 2009 (LEnTR; RS 744.10);
- l'ordonnance fédérale sur le transport de voyageurs, du 4 novembre 2009 (OTV; RS 745.11);
- l'ordonnance fédérale sur les horaires, du 4 novembre 2009 (OH; RS 745.13);
- l'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs, du 11 novembre 2009 (OITRV; RS 745.16);
- l'ordonnance fédérale du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires, du 18 janvier 2011 (OCEC; RS 742.221);

- l'ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, du 19 juin 1995 (OETV; RS 741.41);
- l'ordonnance fédérale sur la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route, du 2 septembre 2015 (OTVM; RS 744.103);
- la loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics, du 8 octobre 1971 (LDT; RS 822.21);
- l'ordonnance fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics, du 29 août 2018 (OLDT; RS 822.211);
- l'ordonnance fédérale sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles, du 19 juin 1995 (OTR 1; RS 822.221);
- la loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004 (LIRT; rs/GE J 1 05), et notamment son chapitre IVB, « Salaire minimum », qui prévoit un salaire minimum, actualisé chaque année par le Conseil d'Etat, pour les travailleurs accomplissant habituellement leur travail dans le canton;
- la convention collective de travail (CCT Transports : sous-traitants TPG) conclue le 13 décembre 2015 entre, d'une part, le groupement des entreprises sous-traitantes des TPG (GEST) et, d'autre part, le syndicat du personnel des transports (SEV) et le syndicat interprofessionnel de travailleuses et travailleurs (SIT);
- les usages des transports publics de personnes (UTPP 2020), entrés en vigueur le 1^{er} novembre 2020.

Le contrôle du respect des dispositions relatives à l'exploitation des lignes concessionnées est actuellement assuré de la manière suivante :

- l'exploitant sous-traitant s'engage, au travers de la signature des documents constitutifs des appels d'offres, à respecter les dispositions légales;
- les TPG, de par l'exploitation d'une concession fédérale, effectuent des contrôles de conformité LDT à travers des points de contrôle sur les horaires de travail (théoriques et réalisés). La réalisation de ces audits est demandée par l'OFT.

Les TPG réalisent une évaluation annuelle de la conception des horaires théoriques pour l'ensemble des sous-traitants. De plus, en procédant par échantillonnage, ils effectuent une vérification biennale des horaires réalisés par les exploitants sous-traitants.

L'office cantonal de l'inspection et des relations du travail (OCIRT), dépendant du département de l'économie et de l'emploi (DEE), a la mission de contrôler le respect des autres aspects (salaires, conditions de travail, locaux de pause, entre autres) en lien avec l'application de la LDT et de l'ordonnance fédérale 3 relative à la loi sur le travail, du 18 août 1993 (OLT 3 ; RS 822.113), ainsi que le respect des usages locaux de la branche.

Les TPG demandent également tous les trois mois, aux entreprises sous-traitantes, de produire l'attestation fournie par l'OCIRT, selon laquelle l'entreprise s'est bien engagée à respecter les usages professionnels du secteur. Le contrôle du respect effectif des conditions de travail en usage est effectué périodiquement par le service de l'inspection du travail.

Au-delà des audits concernant le respect de la LDT et de ses ordonnances, des audits relatifs au respect de gestes propres au métier sont réalisés, afin d'améliorer la sécurité lors de l'exploitation des lignes sur le réseau. Les résultats des contrôles sont communiqués aux exploitants par voie d'un retour d'audit (documenté); ces documents sont transmis aux exploitants.

L'OFT est également amené à procéder à des contrôles auprès des entreprises de transport, afin de s'assurer de la bonne application des règles énoncées ci-dessus.

La collaboration existe, mais elle se trouve parfois contrainte par des limites opérationnelles, notamment en ce qui concerne la confidentialité et les secrets de fonction, selon les compétences respectives de chacun des organismes concernés.

**Est-ce que les conditions sociales sont comparables à celles des TPG ?
Quelle est la différence de salaire en début et en fin de carrière entre les TPG et leurs sous-traitants ?**

Les conditions sociales sont différentes entre les entreprises sous-traitantes et les TPG. D'une manière générale, les conditions sont plus favorables aux TPG.

De manière générale, les salaires pratiqués par les entreprises sous-traitantes doivent respecter les conditions de la convention collective de travail, notamment concernant le salaire minimum (art. 7).

Les politiques de rémunération des entreprises sous-traitantes peuvent varier, notamment par l'application de primes supplémentaires, qui ne sont pas considérées comme des montants constitutifs du salaire. Néanmoins, en moyenne, le salaire mensuel d'un conducteur est d'environ 4 575 francs bruts. Le salaire d'entrée pratiqué par les TPG, pour un conducteur avec 3 ans

d'expérience, est de 4 965 francs bruts. Pour les 2 entités, le salaire de fin de carrière dépendra de l'ancienneté.

S'il y a eu des dénonciations auprès d'organismes de contrôle ou de services de l'Etat, est-ce qu'il y a été donné suite et, si oui, avec quelles conséquences ? Dans le cas de manquements, qui est responsable de sanctionner et que risquent les entreprises sous-traitantes ?

Il y a eu des dénonciations et les organismes de contrôle ont procédé à des audits selon leur périmètre de responsabilité. Les conclusions et sanctions ne sont toutefois connues que des intéressés.

Comment le Conseil d'Etat explique-t-il la disparition d'une des entreprises sous-traitantes de longue date et y voit-il un lien avec une éventuelle course au moins-disant, avec des entreprises qui ne respecteraient pas des directives, lois ou conventions en vigueur ?

La seule entreprise de longue date qui n'exploite plus aujourd'hui de lignes de transport sous la commande des TPG s'appelle RATP Dev Suisse SA. L'arrêt de ce partenariat est le résultat d'une évaluation complète des offres présentées en 2022, suite à la publication des appels d'offres par les TPG la même année. C'est le risque inhérent aux marchés publics et la preuve qu'une certaine concurrence existe. Les résultats de l'appel d'offres n'ont pas fait l'objet de recours de la part de cette société.

L'évaluation a été réalisée sur la base des critères pondérés mentionnés précédemment.

Comment le Conseil d'Etat s'assure-t-il au sein du GLCT Transport de la bonne application des lois suisses et françaises lorsque les véhicules TPG et/ou des sous-traitants passent la frontière ?

Concernant les lignes gérées par le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) des transports publics transfrontaliers et exploitées par les TPG via un sous-traitant français ou par une entreprise française, celles-ci sont autorisées et contrôlées par la Confédération (OFT) de par leur statut international. Faute d'une règle identique pour toutes les lignes transfrontalières au niveau national, que cela soit avec l'Allemagne ou encore l'Italie, l'OFT, d'un commun accord avec le canton de Genève, a accepté de reconnaître et de faire siennes les règles édictées par l'OCIRT en matière de salaire minimum et de calcul de la prime à la conduite en Suisse. Les contrôles s'effectuent sur cette base.

A titre d'information, l'OFT traite actuellement un litige avec l'entreprise Transdev (ancien exploitant des lignes interurbaines gérées par le GLCT) sur un supposé non-paiement de la prime pour travail en Suisse, suite à la dénonciation d'un salarié.

Par ailleurs, le canton de Genève, en tant que membre du GLCT, s'assure que les différentes lois suisses soient intégrées aux cahiers des charges de mise en concurrence et, au moment de l'analyse des offres, que ces lois soient respectées.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :

Antonio HODGERS