

*Proposition présentée par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Thomas Wenger, Romain de Sainte Marie, Salima Moyard, Christian Frey, Lydia Schneider Hausser, Roger Deneys, Isabelle Brunier, Pierre Vanek, Delphine Klopfenstein Broggin, Cyril Mizrahi, Caroline Marti, Jean-Michel Bugnion, Boris Calame, Yves de Matteis*

*Date de dépôt : 25 mai 2016*

## **Proposition de motion pour une exploitation optimale du RER Léman Express**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- que le futur réseau ferroviaire Léman Express sera mis en service en décembre 2019 avec l'ouverture du nouveau tracé Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse CEVA ;
- que ce nouveau tracé CEVA connectera les réseaux CFF et SNCF créant ainsi un réseau régional de 230 km de lignes et plus de 40 gares ;
- que le coût du projet se monte à 1,567 milliard de francs pour la partie en territoire suisse dont 44% payés par l'Etat de Genève et le solde par la Confédération ;
- que le coût des 2,5 km de CEVA qui se trouvent en territoire français est de 234 millions d'euros, comprenant la construction de l'ouvrage et la restructuration des gares d'Annemasse et du Chablais. Son financement provient de différents acteurs, parmi lesquels l'Etat, la région Rhône-Alpes, le département de Haute-Savoie et les agglomérations d'Annemasse et du Chablais ;
- que l'organisation de l'exploitation du réseau Léman Express est traitée dans le cadre du comité de pilotage transfrontalier ad hoc coprésidé par le canton de Genève et ses partenaires vaudois et de la région Auvergne-Rhône-Alpes ;

- que les entreprises CFF côté suisse et SNCF côté français seront chargées de l'exploitation sur l'ensemble du réseau franco-valdo-genevois du RER ;
- que trois scénarios d'exploitation sont actuellement à l'étude, soit :
  - 1) coopération avec engagement du personnel par les maisons-mères, chacune sur leur territoire, sans interopérabilité du personnel de conduite ;
  - 2) engagement du personnel par les maisons-mères, mais avec interopérabilité du personnel de conduite (conduite possible origine-destination) ;
  - 3) engagement du personnel dans le cadre d'une filiale, soit basée entièrement en Suisse, soit ayant un siège en Suisse et un établissement stable en France (sujets fiscaux et droit social) ;
- qu'il est impératif que la voix des personnes travaillant sur le terrain soit entendue et que, pour ce faire, les acteurs du futur RER (mécaniciens de locomotives, agents d'entretien, agents de vente, personnel de sécurité, police des transports, agents d'informations) doivent pouvoir contribuer à l'élaboration du modèle d'exploitation ;
- que le choix de la variante retenue pour l'exploitation se fera d'ici au 31 août 2016,

invite le Conseil d'Etat

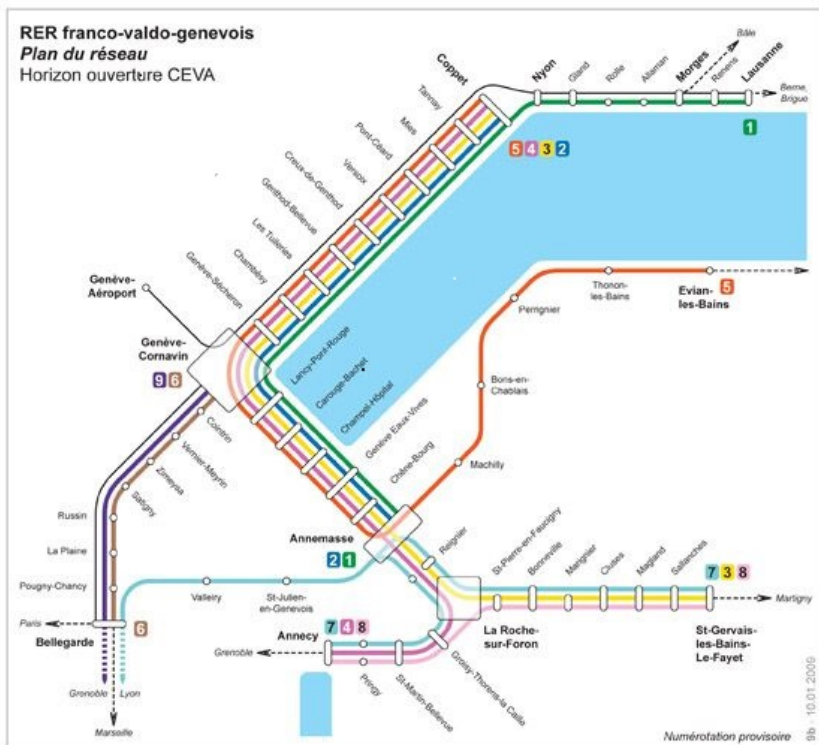
- à consulter les partenaires sociaux représentant les mécaniciens de locomotives, agents d'entretien, agents de vente, personnel de sécurité, police des transports, agents d'informations sur le modèle d'exploitation du Léman Express dans le cadre de sa coprésidence du comité de pilotage transfrontalier ad hoc ;
- à privilégier le scénario d'exploitation d'engagement du personnel par les maisons-mères CFF et SNCF avec interopérabilité du personnel de conduite (conduite possible origine-destination) afin de s'assurer que les mécaniciens de locomotives puissent piloter sur l'ensemble du réseau Léman Express ;
- à s'assurer que cette exploitation avec interopérabilité du personnel entre les deux pays soit organisée en regard des investissements consentis par les entités publiques de chaque côté de la frontière ;

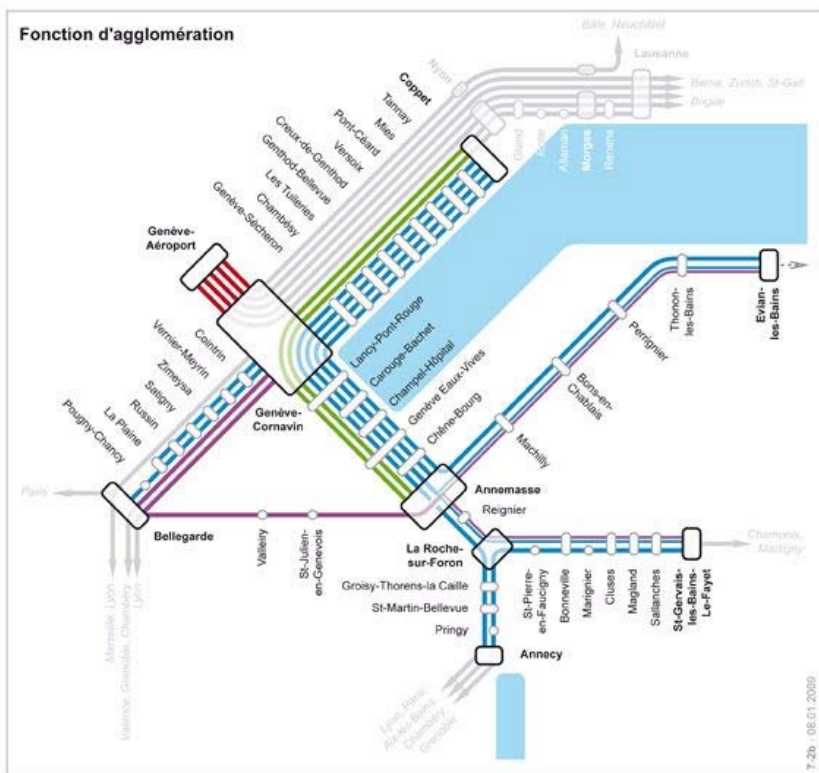
- à s'assurer que les choix effectués relatifs à l'exploitation du Léman Express garantissent des conditions de travail optimales pour les mécaniciens de locomotives, contrôleurs, agents d'entretien, agents de vente, personnel de sécurité, police des transports, agents d'informations.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le futur réseau ferroviaire Léman Express sera mis en service en décembre 2019 avec l'ouverture du nouveau tracé Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse CEVA. Ce dernier connectera les réseaux CFF et SNCF créant ainsi un réseau régional de 230 km de lignes et plus de 40 gares comme illustré par les schémas ci-dessous.





Le coût du projet se monte à 1,567 milliard de francs pour la partie en territoire suisse dont 44% payés par l'Etat de Genève et le solde par la Confédération. Le coût des 2,5 km de CEVA qui se trouvent en territoire français est de 234 millions d'euros, comprenant la construction de l'ouvrage et la restructuration des gares d'Annemasse et du Chablais. Son financement provient de différents acteurs, parmi lesquels l'Etat, la région Rhône-Alpes, le département de Haute-Savoie et les agglomérations d'Annemasse et du Chablais.

L'organisation de l'exploitation du réseau Léman Express est traitée dans le cadre du comité de pilotage transfrontalier ad hoc coprésidé par le canton de Genève et ses partenaires vaudois et de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Les entreprises CFF côté suisse et SNCF côté français seront chargées de mettre en œuvre l'exploitation sur l'ensemble du réseau franco-valdo-genevois du RER.

De nombreuses questions se posent.

Qui conduira les rames et à quelles conditions ? Aujourd'hui trois scénarios d'exploitation sont à l'étude, soit :

- 1) coopération avec engagement du personnel par les maisons-mères, chacune sur leur territoire, sans interopérabilité du personnel de conduite ;
- 2) engagement du personnel par les maisons-mères, mais avec interopérabilité du personnel de conduite (conduite possible origine-destination) ;
- 3) engagement du personnel dans le cadre d'une filiale, soit basée entièrement en Suisse, soit ayant un siège en Suisse et un établissement stable en France (sujets fiscaux et droit social).

Qui assurera la sécurité des passagers, qui assurera l'entretien du matériel roulant, qui exécutera les entretiens réguliers, réparera les avaries ? Ces missions font partie du cœur de métier des cheminots français et suisses et garantissent ainsi un haut niveau de sécurité, également pour les usagers.

Qui assurera l'entretien de l'infrastructure ? Les accidents graves survenus en France démontrent que nous avons besoin de maîtriser l'ensemble du système de sécurité ferroviaire. Il ne peut pas y avoir de sous-traitance sur les opérations de maintenance de l'infrastructure.

Comment sera assurée l'information aux voyageurs et la vente des titres de transports sur le réseau du Léman Express ? Qui assurera leur sûreté. Il faut assurer une présence de personnel dans les gares et dans les trains car c'est elle qui empêche la montée de l'incivilité et de l'insécurité. Concernant la sûreté, la mission et les effectifs des polices ferroviaires devront être renforcés tout comme la coopération avec les services des douanes. Cette nouvelle liaison ferroviaire doit permettre d'assurer le maillage avec le réseau régional garantissant une continuité du transport et de la tarification. Ce fonctionnement permet d'éviter des ruptures de charges pour les usagers et d'intégrer le Léman Express dans le paysage ferroviaire français et suisse.

Pour répondre à ces questions, il est impératif que la voix des personnes du terrain soit entendue. Le pilotage de ce projet ne peut être le fait des seuls experts. Les acteurs du futur RER (mécaniciens de locomotives, agents d'entretien, agents de vente, personnel de sécurité, police des transports, agents d'informations) doivent pouvoir contribuer à l'élaboration du modèle d'exploitation.

Il semble opportun que le modèle d'exploitation choisi assure que les mécaniciens de locomotives puissent piloter sur le réseau Léman Express selon le principe de l'interopérabilité. Le principe d'interopérabilité induit

une diversité du travail qui garantit une meilleure attention, donc une meilleure sécurité. De plus, les perspectives de formation (double permis) et de carrière garantissent une plus grande motivation et plus d'implication de la part des mécaniciens de locomotives.

Cette exploitation avec interopérabilité du personnel entre les deux pays doit être organisée en regard des investissements consentis par les entités publiques de chaque côté de la frontière.

Pour que la mise en service et l'exploitation du réseau Léman Express soient une réussite, il est crucial que les mécaniciens de locomotives, contrôleurs, agents d'entretien, agents de vente, personnel de sécurité, police des transports, agents d'informations, travaillent dans les meilleures conditions, garantes de la qualité et de l'efficacité.

Le Conseil d'Etat doit s'assurer que les choix effectués relatifs à l'exploitation du Léman Express garantissent des conditions de travail optimales, c'est pourquoi, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les député-e-s, à réserver un bon accueil à la présente motion.