

Date de dépôt : 1^{er} septembre 2016

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} 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 pour une exploitation optimale du RER Léman Express

Rapport de majorité de M. André Python (page 1)

Rapport de minorité de M. Thomas Wenger (page 20)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. André Python

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a examiné cette motion au cours de deux séances - celle du 14 juin ainsi que celle du 21 juin 2016, sous la présidence de M. Pierre Vanek.

Assistent :

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA)

- M. Favre David, Secrétaire général adjoint
- M. Pavageau Benoît, Directeur, Direction des transports collectifs
- M. Prina Alexandre, Directeur, Direction de la planification générale

Remerciements à Mme Clémentine Cyprien, procès verbaliste.

Présentation de la motion par M. Thomas Wenger, Auteur

M. Wenger entame sa présentation en soulignant que le LEMAN express sera mis en service via le nouveau tracé du CEVA qui connectera les réseaux CFF et SNCF créant ainsi un réseau franco-valdo-genevois de 230 km de lignes et plus de 40 gares.

Il rappelle ensuite aux députés que les investissements consentis leurs sont connus, le coût du projet se monte à 1,567 milliard de francs pour la partie située en 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.

Il explique que l'organisation de l'exploitation est traitée dans le cadre du comité de pilotage transfrontalier coprésidé par le canton de Genève et ses partenaires vaudois et de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

L'exploitation sera effectuée par les entreprises CFF côté suisse et par la SNCF du côté français, sur l'ensemble du réseau franco-valdo-genevois du RER.

Il souligne que l'exploitation du RER pose questions, celles-ci sont présentées à la page 6 de l'exposé des motifs :

« Qui conduira les rames et à quelles conditions ? »,

« Qui assurera la sécurité des passagers ? »

« Qui assurera l'entretien du matériel roulant ? »

« Qui exécutera les entretiens réguliers, réparera les avaries ? »

« Qui assurera l'entretien de l'infrastructure ? »

« Comment sera assurée l'information aux voyageurs et la vente des titres de transports sur le réseau du Léman Express ».

Il explique que la question aujourd'hui est de savoir qui va piloter les rames. Dans ce cadre, trois scénarios sont à l'étude.

Le premier scénario prévoit la coopération avec engagement du personnel par les maisons-mères, chacune sur leur territoire, sans interopérabilité du personnel de conduite. Un conducteur suisse ne pourra pas conduire au-delà de la gare d'Annemasse.

Le deuxième scénario comprend l'engagement du personnel par les maisons-mères, mais avec interopérabilité du personnel de conduite. Les mécaniciens français ou suisses auront la possibilité de piloter les rames sur l'ensemble du réseau, selon certaines conditions.

Finalement, le troisième scénario considère l'engagement du personnel dans le cadre d'une nouvelle filiale, soit basée entièrement en Suisse, soit ayant un siège en Suisse et un établissement stable en France.

Le futur réseau du Léman express prévoit dès décembre 2019 des liaisons entre Coppet et Annecy, Saint-Gervais-Les-Bains, Evian et Annemasse notamment. Dans ce cas, l'idée est d'avoir une interopérabilité sur ces lignes. M. Wenger explique avoir assisté à l'assemblée générale du syndicat suisse des mécaniciens de loc et aspirants (VSLF).

Celui-ci a pris position officiellement pour le principe du deuxième scénario d'exploitation.

Le choix de la variante du concept d'exploitation est prévu pour le 31 août 2016, le travail sur le dossier a lieu actuellement. Dans une lettre datée du 10 juin 2016, on apprend qu'un accord stratégique pour l'exploitation du futur LEMAN express a été signé par les CFF et la SNCF via la création d'une nouvelle filiale commune Lemanis SA. Celle-ci sera l'interlocuteur unique pour les autorités organisatrices franco-suisse du trafic régional mais la relation aux futurs clients du LEMAN Express, estimés à 50'000, est encore en discussion. Cette société aurait un siège à Genève mais l'engagement du personnel de production devrait être réalisé par les maisons-mères, les CFF et la SNCF.

La présente motion prévoit la mise en place de consultation des partenaires sociaux, peu consultés sur la question des concepts d'exploitation, la préférence au deuxième scénario du concept d'exploitation pour créer une interopérabilité organisée en regard des investissements consentis de part et d'autre de la frontière, ainsi que la garantie de conditions optimales de travail.

Questions et réflexions des députés :

Un député UDC explique que de nouveaux trains partiront en direction de la France depuis la Suisse mais souligne que l'interopérabilité pourrait aussi s'appliquer à l'ensemble du LEMAN express.

M. Wenger explique que cette interopérabilité doit s'étendre sur les 230 km du LEMAN express.

Il est important que les mêmes mécaniciens puissent y opérer. Il ajoute que la ligne ferroviaire Genève-Bellegarde ou les lignes de bus transfrontalières sont opérées par des employés engagés par la maison mère et indemnisés lors du passage à la frontière. L'idée est de permettre au conducteur de locomotrice d'exploiter l'ensemble du réseau du LEMAN express car cela augmente les possibilités de synergie en cas de problèmes.

Un député UDC demande si les différences de salaires entre les conducteurs français et suisses ne vont pas créer des jalousies.

M. Wenger explique que cette différence est déjà connue de chacun. L'idée est qu'un mécanicien français soit indemnisé lorsqu'il conduit une rame sur le territoire suisse. Un mécanicien suisse roulant en France par exemple n'aura pas d'indemnité en raison des différences salariales.

Un député PLR estime que cette motion est intéressante mais traite de questions très opérationnelles. Il ne s'agit pas de politique. Les questions exposées dans la motion pourraient être reprises dans le cadre d'une question urgente écrite. Il constate ensuite que les éléments abordés dans la motion dépassent largement ce pour quoi il a été élu. Il n'est ainsi pas question d'approuver la consultation des partenaires sociaux, puisque ceci dépend des compagnies et des entreprises mandatées.

M. Wenger dit que la visée de cette motion n'est pas seulement d'obtenir des précisions sur les trois scénarios décrits plus haut. Il s'agit par cette motion d'amener le Conseil d'État à privilégier le deuxième scénario du concept d'exploitation dans les discussions avec les partenaires. La question urgente écrite ne le permet pas.

Un député PLR souligne que dans l'hypothèse où la présente motion est acceptée, alors le Conseil d'État aura moins de marge de manœuvre dans ses discussions et négociations.

M. Wenger rappelle que le Grand Conseil s'est déjà penché sur l'achat de nouveaux trams et la localisation de l'entretien de ces trams. La présente motion aborde maintenant la question de l'exploitation du LEMAN express. Il répète que l'invite de la motion incite le Conseil d'État à écouter les partenaires sociaux. Ceci ne constitue pas une tâche compliquée. Il s'agit en outre de privilégier le deuxième scénario du concept d'exploitation et de garantir des conditions de travail optimales. Ces différentes volontés sont mieux exprimées sous forme de motion que de question urgente écrite.

Un député PLR estime que l'intervention socialiste empiète sur les prérogatives du Conseil d'État. Une bonne gestion d'entreprise implique effectivement de prêter une oreille attentive aux partenaires sociaux. Cependant, la motion vise à imposer cette manière de faire à des entreprises autonomes. Ceci dépasse le rôle des députés.

Il se prononce ensuite en faveur de la seconde invite de la motion proposant de privilégier le deuxième scénario du concept d'exploitation. Il est évident que le premier scénario devrait être rejeté. Il aimerait cependant savoir la raison qui mènerait à écarter le troisième scénario.

M. Wenger explique qu'un mécanicien CFF devrait pouvoir conduire sur l'ensemble du réseau LEMAN express et les autres.

Dans le cadre du troisième scénario, un ensemble de mécaniciens conduirait exclusivement sur le réseau LEMAN express. Il s'agit avec le deuxième scénario de faciliter la gestion des conducteurs étant donné qu'ils sont liés aux maisons mères. Il rapporte que, selon le syndicat, le troisième scénario aurait été appliqué sans succès sur la ligne ferroviaire entre Bâle et Mulhouse. Les auditions pourraient dans ce cadre apporter des informations plus détaillées à ce sujet.

Un député PLR estime que la question posée est intéressante, cependant la motion donne déjà la réponse. Il n'est pas possible de dicter les actions du Conseil d'État, la motion propose une intrusion du Grand Conseil dans la gestion d'entreprises qui ne sont pas propriétés du canton.

Il rappelle que la dernière intervention du Grand Conseil sur ces questions concernait le choix du matériel roulant.

Il a été décidé d'exploiter le réseau avec deux modèles de matériel roulant différents, l'un pour le côté français et l'autre pour le côté suisse. Ceci va provoquer des problèmes d'exploitations et a réduit à néant les efforts d'implantation de l'entreprise Stadler en France. Avec deux matériels roulants différents, l'entretien devra de toute façon être réalisé séparément en France et en Suisse.

Le Grand Conseil devrait plutôt s'occuper des structures tarifaires des transports publics et rappelle que l'objectif de l'action politique est de s'assurer du succès de ces infrastructures par leur attractivité. Ainsi, il n'est pas question d'inviter le Conseil d'État à intervenir comme le propose la motion.

Cette démarche pourrait éventuellement être menée avec une entreprise du type des TPG. Cependant, elle n'est pas applicable aux CFF ou à la SNCF.

Le devoir des politiques est garantir qu'un service de qualité soit délivré à la population.

Dans le cadre de l'entretien des voies, rien ne va changer puisque le matériel roulant est différent de part et d'autre de la frontière. L'exploitation du réseau sera sous la responsabilité suisse jusqu'à Annemasse, ce qui assure le fonctionnement du réseau même en cas de grèves du côté français. Il s'agit ensuite de laisser les entreprises se débrouiller pour optimiser l'exploitation du réseau.

Par le passé, les interventions du Grand Conseil ont coûté de l'argent au Canton de Genève or plus le coût augmente, plus les prestations devront être

réduites. Ceci mène ensuite à une baisse de l'attractivité. L'important est l'investissement dans l'exploitation.

Aujourd'hui, la fréquence prévue du quart d'heure ne va pas être suffisante pour assurer une attractivité du réseau, il faut doubler les fréquences.

M. Wenger souligne qu'au vu des investissements publics consentis dans le LEMAN express, la présidence du comité de pilotage doit avoir son mot à dire dans l'exploitation du réseau.

Un député PLR salue le souci du parti socialiste de veiller aux conditions de travail du personnel. Et s'interroge sur la qualité de service offert aux usagers du réseau. Il s'agit de s'assurer que la présente motion n'augmente pas le risque que des usagers genevois souffrent des conséquences de grèves effectuées du côté français.

M. Wenger rappelle que l'exploitation est assurée par les CFF jusqu'à Annemasse et que le droit de grève existe en France mais également en Suisse. Une grève du côté français n'est donc pas à exclure.

En Suisse le droit de grève ne porte que s'il est en rapport direct avec les conditions de travail. En France, une grève peut être préventive. Ce type de grève n'a pas vocation à exister en Suisse et serait même illicite. Pour rappel, la mobilisation du personnel des TPG de décembre 2014 s'apparentait fortement à une grève préventive. Celle-ci avait d'ailleurs été instiguée par des syndicalistes français et était illégal du point de vue constitutionnel.

M. Wenger souligne qu'en cas de grève du côté français, par exemple à Annecy ou à Saint-Gervais-Les-Bains, l'exploitation du RER même si elle est effectuée par les CFF sera bloquée.

Un député PDC estime que les questions de la motion sont intéressantes et se positionne en faveur des deuxièmes et troisièmes scénarios. Il se dit cependant incapable de savoir, en tant que député, quel scénario convient le mieux à l'exploitation d'un tel réseau.

Dans ce cadre, une motion sur la question ne semble pas adéquate. Il aimerait connaître la position du département sur le sujet et demande si des cas similaires existent dans d'autres régions.

Il ajoute ensuite qu'au niveau de la sécurité et de l'entretien aux abords du réseau du LEMAN express, le Grand Conseil pourrait être plus actif à ce sujet. Ces éléments posent effectivement des problèmes aux communes traversées par le CEVA.

De plus il aimerait savoir comment procèdent les conducteurs sur la ligne ferroviaire entre Genève et Bellegarde.

M. Wenger indique que des exemples de lignes transfrontalières existent entre Bâle et Mulhouse, Genève et Bellegarde ainsi qu'à Schaffhouse et le Sud de l'Allemagne. Il propose aux départements et aux CFF de détailler la question.

M. Wenger explique que les conducteurs sont indemnisés lors du passage à la frontière.

Point de vue du Département :

M. Pavageau signale que la ligne Genève Bellegarde est exploitée exclusivement par les CFF, les CFF sont payés par la SNCF sur la partie française et par l'OFT sur le territoire suisse. Les es mécaniciens conduisant sur cette ligne sont tous employés par les CFF.

M. Favre explique que la ligne exemplaire existant depuis 20 ans à Bâle a été scindée en deux en raison de dissensions au niveau de la coordination des horaires. Les CFF ont souhaité maintenir leur horaire tandis que la SNCF basée sur Strasbourg et Mulhouse n'a pas réalisé de modification non plus. Actuellement, les passagers parviennent jusqu'à la gare côté français avec des rames purement françaises.

M. Pavageau souhaite ensuite préciser que le Conseil d'État va passer commande à un opérateur. Ce dernier va ensuite faire une proposition, qui sera acceptée ou pas. Les accords évoqués par M. Wenger entre M. Pepy et M. Meyer constituent l'aboutissement de négociations de l'opérateur. Ainsi, le Conseil d'État est commanditaire mais n'a pas de droit de décision fort quant à cette organisation. Cependant, la commande doit répondre à deux objectifs. Le premier concerne la qualité de l'offre et reflète les inquiétudes exprimées par la Commission au niveau des grèves, de l'entretien et de dissolution des titres. La priorité absolue étant d'éviter le changement en gare d'Annemasse. Le deuxième critère concerne le coût. Il faut obtenir le meilleur rapport qualité/prix.

M. Pavageau illustre ensuite ces deux points en expliquant que du point de vue de la qualité du service, tous les trains devront être traversant sauf ceux provenant de Lausanne, c'est-à-dire 3 trains sur 6. Ces derniers s'arrêteront en gare d'Annemasse. Au niveau des relèves et des changements de poste, du fait de la configuration de la gare d'Annemasse, une attente de 5 à 6 minutes devra être observée pour permettre au conducteur de changer de cabine. Du point de vue des coûts, un mécanicien suisse conduisant des rames en France devra payer les cotisations sociales françaises sur son salaire tandis qu'un mécanicien français voudra prétendre à un salaire suisse sur le territoire suisse. Il y a donc un risque de double peine. Dans ces conditions, il semble économiquement

difficile de ne pas avoir de relève. L'idée est donc d'avoir une escouade de mécaniciens formés aux systèmes français et suisses plutôt que de former tous les mécaniciens. Ces éléments économiques peuvent péjorer la facture finale. Ainsi, il s'agit de viser le juste prix en termes de qualité de service.

Le troisième scénario du concept d'exploitation pose une difficulté majeure. En effet, une société lambda ne peut pas exploiter le réseau ferroviaire suisse. Seuls les CFF sont autorisés à le faire. Il en va de même du côté français avec la SNCF.

La nouvelle société, par exemple Lemanis, devra donc s'appuyer sur les CFF et la SNCF. Ces difficultés guident les réflexions menées sur ce dossier.

M. Pavageau conclut que la proposition viendra des opérateurs, dans ce cadre le Conseil d'État n'a pas à rencontrer les différents syndicats mentionnés.

M. Favre explique que la ligne exemplaire existant depuis 20 ans à Bâle a été scindée en deux en raison de dissensions au niveau de la coordination des horaires. Les CFF ont souhaité maintenir leur horaire tandis que la SNCF basée sur Strasbourg et Mulhouse n'a pas réalisé de modification non plus. Actuellement, les passagers parviennent jusqu'à la gare côté français avec des rames purement françaises.

M. Pavageau souhaite ensuite préciser que le Conseil d'État va passer commande à un opérateur. Ce dernier va ensuite faire une proposition, qui sera acceptée ou pas. Les accords évoqués par M. Wenger entre M. Pepy et M. MEYER constituent l'aboutissement de négociations de l'opérateur. Ainsi, le Conseil d'État est commanditaire mais n'a pas de droit de décision fort quant à cette organisation. Cependant, la commande doit répondre à deux objectifs.

Le premier concerne la qualité de l'offre et reflète les inquiétudes exprimées par la Commission au niveau des grèves, de l'entretien et de dissolution des titres. La priorité absolue étant d'éviter le changement en gare d'Annemasse. Le deuxième critère concerne le coût. Il faut obtenir le meilleur rapport qualité/prix.

Le troisième scénario du concept d'exploitation pose une difficulté majeure. En effet, une société lambda ne peut pas exploiter le réseau ferroviaire suisse. Seuls les CFF sont autorisés à le faire. Il en va de même du côté français avec la SNCF.

M. Favre explique qu'il n'y pas de mise au concours en Suisse concernant l'exploitation des lignes ferroviaires. Il n'y a que des concessions qui peuvent être obtenues. Le potentiel d'appel d'offres n'est utilisé que sur quelques lignes de bus régionaux. M. Pavageau ajoute que le quatrième paquet ferroviaire européen existe bien et devait être appliqué en 2019 mais a été reporté en 2023-

2025. Il y a donc bien une libéralisation du marché européen des trafics régionaux

La Suisse paie une majorité de l'infrastructure parce que cette infrastructure se situe sur une grande partie de son territoire. Cependant, la moitié de l'exploitation de cette infrastructure aura lieu en France. Il n'est donc pas question que le canton finance les prestations sur la région Rhône-Alpes. L'exploitation est répartie en fonction des trains-kilomètres effectués, certains trajets sont plus courts mais plus fréquents au quart d'heure tandis que d'autres sont plus longs et selon une fréquence plus faible.

La paix sociale est importante mais que la question n'est pas là. L'objectif est avant tout d'avoir des trains traversant. La question de l'habillage des trains partant par exemple de la gare de Coppet en direction de la France est une question très compliquée étant donné que les CFF ne rentrent pas en matière à ce sujet alors que le canton de Genève finance par amortissement les rames CFF. Ainsi, le fait d'imposer un système d'exploitation spécifique aux CFF ou à la SNCF sera encore plus difficile. Le Conseil d'État donne un cadre que les opérateurs doivent respecter. Ce cadre prend en compte le droit de grèves même si tous les trains arriveront de toute façon jusqu'à la gare d'Annemasse. Un des grands arguments des syndicats suisses est qu'ils veulent que les conducteurs circulent sur l'ensemble du réseau suisse de manière à éviter toute spécialisation. Ceci implique la formation d'un certain nombre de mécaniciens au système français.

Sur la question du matériel roulant, l'objectif du Conseil d'État avait été d'avoir un matériel homogène. Cependant, la région Rhône-Alpes exploitant la moitié du réseau en a décidé autrement. Ces différentes questions sont évoquées dans le cadre du comité de pilotage mais le rôle des opérateurs est de fournir des modèles d'exploitation cohérents.

D'ailleurs, les opérateurs ont effectué des études juridiques en la matière. Ils sont sur le point de fonder une société suisse, basée en Suisse. Celle-ci ne serait pas une entreprise ferroviaire mais plutôt de marketing.

M. Favre souligne que l'intervention prévue par le parti socialiste pour garantir certaines conditions sociales semble raisonnable mais aurait pour conséquence d'imposer aux opérateurs un modèle d'exploitation qui surenchérit les coûts et entraîne des conflits sociaux. Les syndicats ne sont pas pour une fusion des moyens. À travers le comité de pilotage, les différents sujets évoqués aujourd'hui ont été abordés par les autorités. Il serait cependant compliqué d'imposer quelques modèles que ce soit aux opérateurs puisque la simple acquisition de rames communes n'a pas pu être réalisée.

Demandes d'Audition

M. Wenger propose d'auditionner le département, les partenaires CFF et SNCF, la région Auvergne-Rhône-Alpes ainsi que les syndicats.

Le président met au vote la proposition de M. Wenger concernant l'audition du DETA :

Pour : 10 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 4 (4 PLR)

Absentions : --

La proposition est acceptée.

Le président met au vote la proposition de M. Wenger concernant l'audition des représentants des CFF :

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

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

Abstentions : --

La proposition est refusée.

Le président met au vote la proposition de M. Wenger concernant l'audition des représentants de la SNCF :

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

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

Abstentions : --

La proposition est refusée.

Le président met au vote la proposition de M. Wenger concernant l'audition des représentants de la région Auvergne-Rhône-Alpes :

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

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

Abstentions : --

La proposition est refusée.

Le président met au vote la proposition de M. Wenger concernant l'audition des représentants du syndicat suisse des mécaniciens de loc et aspirants.

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

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

Abstentions : --

La proposition est refusée.

Audition du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA)

- *M. Barthassat Luc, Conseiller d'Etat*
- *M. BARADEL Matthieu, Ingénieur, Direction de la planification*
- *Mme De Beaufort Emmanuelle, Ingénieure, Direction des transports collectifs*
- *M. Favre David, Secrétaire général adjoint*
- *M. Pavageau Benoît, Directeur, Direction des transports collectifs*
- *M. PRINA Alexandre, Directeur, Direction de la planification générale*

Le président rappelle qu'une seule audition avait été prévue lors de la dernière séance pour la motion 2334

La Commission attend donc la présentation du département sur le sujet. Le président demande à M. Barthassat s'il aurait des remarques liminaires à transmettre aux députés.

M. Barthassat explique que certaines questions soulevées sont actuellement en discussion avec les CFF et nos voisins français notamment. Il ne s'agit donc pas de rentrer dans les détails des scénarios maintenant. M. Barthassat estime que la meilleure manière de procéder est d'entamer la présentation préparée par M. Pavageau et Mme de Beaufort. Les questions des députés pourront venir par la suite. M. Pavageau pourra ainsi détailler de façon technique ce qui est en train de se décider, notamment concernant les aspects juridiques, de l'entretien du matériel ainsi que l'information et la sécurité aux voyageurs.

M. Pavageau rappelle que la semaine dernière la discussion a surtout porté sur les différents scénarios envisagés et sur l'organisation.

Mme de Beaufort annonce vouloir revenir sur l'offre du futur LEMAN express et rappelle que le réseau comprendra 230 km de ligne, avec des gares de part et d'autres de la frontière.

L'objectif est de procéder à une refonte de l'offre ferroviaire afin d'assurer 6 trains par heure entre Coppet et Annemasse et un train toutes les demi-heures pendant les heures de pointe entre Coppet et Saint-Gervais-Les-Bains ainsi qu'entre Coppet et Annecy. Ces trains seront de nouvelle génération, Flirt pour le côté suisse et Regiolis pour le côté français. Un autre objectif visé est un service plus simple, notamment par un billet unique compatible avec les autres billets de transport pour avoir une même qualité de service de part et d'autre de la frontière.

Mme de Beaufort explique que dans un premier temps, selon le premier scénario d'exploitation, une société commune de droit suisse détenue à hauteur de 60% par les CFF et à 40% par la SNCF sera créée pour mettre en place ces opérations. Il y aurait donc une coordination des deux opérateurs par le biais de cette société. Dans un deuxième temps, cette société sera transformée en société ferroviaire. Le premier scénario comprend un relais à Annemasse. L'engagement du personnel s'effectuera par le biais des maisons mères séparément. Il n'y aura pas d'interopérabilité. Les agents de conduite vont se relayer à Annemasse. Ainsi, ce scénario n'introduit pas de nouveau changement dans la circulation actuelle. Tous les trains devront effectuer un rebroussement en gare d'Annemasse pour assurer le trajet entre Coppet et Saint-Gervais-Les-Bains ou Coppet et Annecy. Cette solution est la moins coûteuse car elle ne nécessite que peu de formation supplémentaire des agents de conduite.

M^{me} de Beaufort souligne que, dans les trois scénarios d'exploitation établis par les opérateurs, les agents de conduite opèrent sur deux types de matériel roulant différent. Dans la deuxième variante, les agents de conduite travaillent en Suisse et en France. L'engagement du personnel sera toujours effectué par les maisons mères, mais il y a une interopérabilité. Ceci nécessite des formations supplémentaires ce qui augmente le coût de mise en place de cette variante. Dans ce cadre, une structure faitière doit gérer cette organisation. Dans le troisième scénario, les agents de conduite suisses et français sont embauchés par la société Lemanis SA. Elle sera basée en Suisse, avec un établissement en France pour des raisons fiscales. Ces différents scénarios ont été travaillés par les opérateurs dans le cadre de la mise en service du LEMAN Express avec pour objectif, à terme, d'avoir une société ferroviaire unique permettant la commande d'une offre ferroviaire. Cependant, Lemanis SA sera dans un premier temps une société opérateur. La région Auvergne-Rhône-Alpes devra donc passer commande auprès de la SNCF tandis que le canton de Vaud ou l'OFT par exemple devront passer par les CFF. Mme de Beaufort répète que l'objectif à terme est un contrat ferroviaire unique et un contenu organisationnel unique par cette nouvelle société. Mme de Beaufort conclut en soulignant que le premier scénario est privilégié dans un premier temps.

Un député UDC estime que la motion 2334 se base sur des questions opérationnelles et n'est donc pas du ressort de la Commission des transports. Il aimerait cependant savoir quelle importance revêt les partenaires sociaux dans l'élaboration du LEMAN express.

Mme de Beaufort explique que cette question est du ressort des opérateurs et rapporte que lors de la dernière séance du comité de pilotage, la région

Auvergne-Rhône-Alpes a indiqué ne pas vouloir s’immiscer dans ces relations pour éviter toute ingérence dans la conduite du projet.

M. Barthassat a répondu au syndicat lors d’une audition effectuée le 15 décembre 2015. Ceux-ci seront reçus également le 4 juillet prochain. Il n’y a cependant pas de raison de contrôler ce que font les opérateurs sur ces questions.

Le même député demande si le changement de conducteur en gare d’Annemasse ne devrait pas être évité. Ainsi, il ne serait pas nécessaire d’avoir deux mécaniciens dans chaque train.

M. Pavageau souligne qu’il ne s’agit pas de deux conducteurs, comme par exemple pour les pilotes d’avion. Ici, il est question de personnel d’accompagnement supplémentaire.

Mme de Beaufort explique qu’il y a un conducteur et un contrôleur chargé d’une mission d’accueil et d’accompagnement des passagers.

Concernant le changement de conducteurs, un temps d’attente est prévu à Annemasse en raison du rebroussement. Ceci que le train reparte en direction d’Annecy ou de Saint-Gervais-Les-Bains. Ainsi, un changement est nécessaire de toute façon. Le fait d’avoir deux conducteurs pendant cette transition facilitent l’exploitation.

M. Pavageau souligne que le client ne verra pas de différence. Le temps d’attente sera aussi long si un ou deux conducteurs sont présents. Ainsi, la position des opérateurs sur la question a été jugée acceptable par les autorités organisatrices.

Le député UDC rappelle que la simple acquisition de matériel roulant commun a été problématique et demande si les conducteurs pourront utiliser ces deux types de matériel.

M^{me} de Beaufort explique que les agents seront habilités à conduire les deux types de matériels roulants. Il a été prévu que la ligne Coppet-Evian soit opérée avec un type de matériel roulant tandis que la ligne Coppet-Saint-Gervais-les-Bains en utilisera un autre. La ligne Coppet-Annecy sera exploitée avec une double flotte.

M. Pavageau souligne que les agents de conduite ne seront pas formés pour travailler des deux côtés de la frontière en raison des coûts élevés engendrés par les formations nécessaires.

Cependant, il y aura une petite flottille de mécaniciens polyvalents opérant de part et d’autre de la frontière en fonction des urgences. M. Pavageau conclut en répétant que le matériel roulant pourra être utilisé par l’ensemble des conducteurs.

Un député UDC demande si les centres d'entretien seront en France et en Suisse.

Mme de Beaufort explique que la construction d'un centre d'entretien est prévue à Annemasse pour les opérations légères. Les opérations plus lourdes seront effectuées dans le centre d'entretien de Genève.

Un député socialiste demande si le premier scénario prévoit que les conducteurs CFF circulent uniquement sur le réseau du LEMAN express.

Mme de Beaufort souligne que cette question dépend de la politique de l'entreprise. Pour les CFF, une certaine polyvalence est privilégiée. Ceci n'est pas le cas en France. Les conducteurs SNCF se limitent plutôt à la région de la Haute-Savoie.

M. Pavageau ajoute que certains mécaniciens ne souhaitent pas toujours traverser toute la Suisse. Certains pourront limiter leur activité à la Suisse romande avec le LEMAN express.

Le député revient sur la question du changement de personnel en gare d'Annemasse et demande si, en termes de planification, la gestion d'une seule personne ne serait pas plus aisée.

M. Pavageau explique qu'un relais devra être aménagé quel que soit le modèle d'exploitation final. Les TPG ont prévu ces relais à Bel-Air, aux Esserts et à la Jonction par exemple. Le LEMAN express est un petit réseau ferroviaire mais nécessite quand même l'aménagement de petits changements. Une potentielle attente est donc inévitable. La difficulté, d'un point de vue économique, est que la fréquence des trains se divise une fois en France. En effet, à Coppet, un train part tous les quarts d'heure. Le conducteur aura donc de multiples occasions de monter dans un train pour repartir. Cependant, à Evian par exemple, un Lemanis passera une fois par heure pendant les heures creuses. Un conducteur devra donc y attendre une heure. Ceci engendre des coûts importants. Le relais aurait également pu être fait en gare de Cornavin.

Cependant, des questions de frontières et de fiscalité ont mené au choix d'Annemasse qui, au vu de sa configuration, nécessite de toute façon un rebroussement des trains. Il n'y a donc pas de coût supplémentaire pour le voyageur.

Le même député note que le premier scénario est plébiscité par les opérateurs et demande si les autorités présidant le comité de pilotage suivent également cette position.

M. Barthassat souligne que le premier scénario ressort effectivement des discussions et rappelle que tout est encore en négociation. Celles-ci sont difficiles et explique qu'il y a déjà eu des difficultés à s'accorder sur la couleur

des trains par exemple. Le travail avec les élus français se déroulent bien, cependant, chacun a sa manière de travailler.

M. Pavageau explique que le souci principal est le service délivré à la clientèle mais pas à n'importe quel coût. Dans ce cadre, la fiscalité européenne introduit dans le deuxième scénario une double punition. En effet, un mécanicien suisse conduisant des rames en France devra payer les cotisations sociales françaises sur son salaire tandis qu'un mécanicien français voudra prétendre à un salaire suisse sur le territoire suisse.

Un député S aimerait savoir comment les contrôles seront effectués étant donné qu'en Suisse des contrôles aléatoires se font, et cela contrairement à la France.

Mme de Beaufort précise qu'un groupe de travail a été créé pour travailler sur la question. L'objectif est de faire évoluer le système de contrôle du côté français de façon à pouvoir s'adapter au modèle de contrôle des CFF.

Un député PLR note que, lors de la présentation, il a été mentionné que le premier scénario serait mis en place dans un premier temps. Cependant, la motion 2334 demande l'introduction du deuxième scénario, qui est plus cher. Il demande si, dans ce cadre, une transition directe au deuxième scénario serait possible ou si d'autres solutions sont envisagées après la mise en place du premier scénario.

M. Pavageau explique que la proposition présentée provient des réflexions des opérateurs. Celles-ci sont encore en cours. Cependant, au vu de la situation actuelle et du budget disponible, il ne sera vraisemblablement pas possible de réaliser à court terme le deuxième scénario. Il n'est pas exclu que, pour des raisons d'organisations notamment, les opérateurs privilégient d'autres solutions.

Le même député demande quand une éventuelle transition du premier scénario à une éventuelle autre solution pourrait être effectuée.

M. Pavageau explique que ceci dépend des contraintes du droit suisse et français pour l'établissement du statut d'entreprise ferroviaire de la société Lemanis.

Un député MCG demande si les raisons évoquées par M. Pavageau lors de sa réponse aux questions expliquent le fait que la société Lemanis ne soit pas contrôlée par une seule législation.

M. Pavageau répond que le fait que la société Lemanis soit contrôlée par une seule législation équivaut à la réalisation du troisième scénario. Ce dernier prévoit que tous les mécaniciens, y compris ceux de la SNCF, aient un salaire

CFF. Ceci génère des coûts élevés et des problèmes de législation. La question des cheminots français, et de leur statut, se poserait alors.

Quelle est la raison qui préside à la création d'une seule structure, la société Lemanis, opérant sous deux droits différents.

M. Pavageau indique que la société Lemanis est une structure commerciale et organisatrice. Elle a deux bras pour produire, l'un genevois et l'autre français. Ces bras sont guidés par la considération des questions économique et d'égalité de traitement. Il ajoute que le réalisme est également au cœur des préoccupations.

Un député PDC aimerait savoir si tous les trains qui vont plus loin qu'Annemasse partent de Coppet ou si, par exemple, une ligne directe existe entre Lausanne et Annecy.

Mme de Beaufort répond négativement et ajoute que depuis Coppet, le LEMAN express atteint la Haute Savoie par trois branches. La ligne reliant Lausanne à Annemasse augmente donc la fréquence de la ligne reliant Coppet à Annemasse.

Le même député demande si les trains reliant Coppet à Annemasse sont sous la responsabilité des CFF.

M. Pavageau acquiesce et ajoute qu'il s'agit d'un train régional au même titre qu'un train reliant Morges à Genève.

Il est demandé également si le matériel roulant suisse sera uniquement exploité entre Coppet et Genève ainsi qu'entre Evian et Annecy.

M. Pavageau ajoute que ce matériel sera également exploité sur la ligne allant jusqu'à Bellegarde. Le matériel roulant genevois est déjà en train de rouler en France sur la ligne allant jusqu'à la Plaine.

Il est à noter que la Société Lémanis comprendra également la ligne jusqu'à Bellegarde

Un député PLR intervient en indiquant que les relations entre Annecy, la Roche-sur-Foron et Saint-Gervais-Les-Bains auront une concurrence forte des lignes de bus. Ces dernières sont soutenues par la région Rhône-Alpes et ont un temps de parcours réduit. Cette situation pourra donc poser des problèmes.

M. Pavageau illustre sa réponse avec l'exemple d'une personne habitant au nord de Genève et travaillant dans la Zone Industrielle de Plan-Les-Ouates (ZIPLO). Celle-ci pourra prendre un bus qui passe directement en direction de la ZIPLO sur la route de Saint-Julien. Ce type de clientèle n'est pas concerné par la ligne du LEMAN express. Cependant, une personne qui travaille aux

Eaux Vives et habite au centre d'Annecy sera plus intéressée à utiliser le réseau du LEMAN express.

M. Pavageau note que le LEMAN express met aussi en avant la qualité de service et le confort. Dans ce cadre, M. Barthassat a obtenu le maintien de la 1^{ère} classe sur le réseau côté français. Un cadre pourra donc dès le matin démarrer sa journée de travail dans le train comme le cadre vaudois prenant le train à Morges pour travailler à Genève. Il est à noter que sur l'axe de Thonon, Evian et Genève, il n'est pas question de continuer à financer les lignes de bus. Le modèle helvétique ne permet pas de subventionner deux modes de transport concurrents. De même, la région Rhône-Alpes ne va plus subventionner la partie nord des lignes de bus passant notamment par Yvoire ou Bons-en-Chablais.

Conclusions

La majorité de la commission a constaté que les discussions ont été notamment orientées sur les problèmes purement opérationnels. De plus cette motion risque d'interférer avec le travail en cours.

Mise au vote de la motion 2334 :

| | | |
|------------|----|------------------------------|
| Pour | 5 | (1EAG, 3 SOC, 1 Ve) |
| Contre | 9 | (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 2 MCG) |
| Abstention | -- | |

La motion est refusée par la majorité de la commission et nous vous invitons à faire de même.

Proposition de motion

(2334)

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.

Date de dépôt : 6 septembre 2016

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Thomas Wenger

Mesdames et
Messieurs les députés,

Cette motion traite de la future exploitation du RER Léman express. Pour rappel, le nouveau tracé CEVA connectera les réseaux CFF et SNCF créant ainsi un réseau ferroviaire régional de 230 km de lignes et plus de 40 gares. Ce dernier permettra, dès décembre 2019, une refonte de l'offre ferroviaire afin d'assurer 6 trains par heure entre Coppet et Annemasse comprenant un train toutes les demi-heures pendant les heures de pointe entre Coppet et Saint-Gervais-Les-Bains, Coppet et Evian-les-Bains ainsi qu'entre Coppet et Annecy.

Le coût d'investissement se monte à 1,567 milliard de francs pour la partie sur territoire suisse dont 44% payés par l'Etat de Genève et le solde par la Confédération et 234 millions d'euros côté français financés par l'Etat français, la région Rhône-Alpes, le département de Haute-Savoie et les agglomérations d'Annemasse et du Chablais.

De nombreuses questions se posent sur la future exploitation du Léman express

De nombreuses questions se posent sur la future exploitation de ce réseau transfrontalier. Qui conduira les rames et à quelles conditions de travail ? Qui assurera la sécurité des passagers ? Qui s'occupera de l'entretien du matériel roulant ? Comment sera assurée l'information aux voyageurs et la vente des titres de transports ? Que se passera-t-il en cas de grève ?

L'objectif de la motion a pour but d'obtenir des réponses à ces questions.

Ce sont les CFF et la SNCF qui négocient en ce moment et qui proposeront le modèle d'exploitation au comité de pilotage politique. La crainte est que le modèle d'exploitation retenu ne garantisse pas des conditions de travail optimales pour le personnel des deux côtés de la frontière et ne réponde pas aux attentes des futurs usagers

La majorité de droite de la Commission des transports refuse d'auditionner les représentant-e-s des autorités françaises, des CFF, de la SNCF ainsi que ceux du personnel.

On peut dès lors s'étonner que la majorité de droite de la Commission des transports a refusé d'auditionner les représentant-e-s des autorités françaises, des CFF, de la SNCF ainsi que ceux du personnel. Quand près de 1,8 milliards de francs ont été investis par les collectivités publiques dans une infrastructure, il est inconcevable qu'une majorité s'oppose à entendre les partenaires du projet pour obtenir certaines réponses.

Les CFF et la SNCF étudient actuellement trois scénarii d'exploitation, 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, avec interopérabilité du personnel de conduite ;
- 3) engagement du personnel dans le cadre d'une filiale nouvellement créée.

L'audition du Département nous a appris que dans un premier temps, le premier scénario d'exploitation serait préféré par les opérateurs. En parallèle, une société commune de droit suisse détenue à hauteur de 60% par les CFF et 40% par la SNCF serait créée pour mettre en place la refonte de l'offre ferroviaire et la mise en place d'un billet unique compatible avec les autres billets de transport pour avoir une même qualité de service de part et d'autre de la frontière. Il y aurait donc une coordination des deux opérateurs par le biais de cette société. Dans un deuxième temps, cette société serait transformée en société ferroviaire.

Le premier scénario comprend un relais à Annemasse. L'engagement du personnel s'effectuerait par le biais des maisons mères séparément. Il n'y aurait pas d'interopérabilité. Les agents de conduite se relayeraient à Annemasse. Les trains devront effectuer un rebroussement en gare d'Annemasse pour assurer le trajet entre Coppet et Saint-Gervais-Les-Bains ou Coppet et Annecy. Mais quand est-il pour les trains qui assureront la liaison entre Coppet et Evian-les-Bains ? Le Département répond que la difficulté est que la fréquence des trains se divise une fois sur territoire français. En effet, à Coppet, un train part tous les quarts d'heure. Le conducteur aura donc de multiples occasions de monter dans un train pour repartir. Cependant, à Evian-les-Bains par exemple, un RER passera une fois par heure seulement pendant les heures creuses. Un conducteur devrait donc y attendre une heure. Ceci engendrerait des coûts importants.

Pour la minorité de la Commission, une des conditions principales pour la qualité de l'offre est d'éviter les ruptures de charges pour les usagers. Changer de train à Annemasse ou y perdre trop de temps serait une catastrophe pour l'attrait du futur Léman express.

D'après le Département, la solution du scénario 1 est la moins coûteuse car elle ne nécessite que peu de formation supplémentaire des agents de conduite. De plus, dans ce cadre, la fiscalité européenne introduit dans le deuxième scénario une double peine. En effet, un mécanicien suisse conduisant des rames en France devra payer les cotisations sociales françaises sur son salaire tandis qu'un mécanicien français voudra prétendre à un salaire suisse sur le territoire suisse.

Le choix du meilleur modèle d'exploitation n'est pas aisé. De nombreux facteurs entrent en ligne de compte. C'est pourquoi, pour la minorité de la Commission, les discussions doivent se poursuivre entre les CFF, la SNCF, les autorités politiques et les représentants du personnel afin de trouver la meilleure solution possible qui garantisse une exploitation optimale du Léman express pour les usagers et le personnel.

Conclusion

C'est pourquoi, nous vous engageons, Mesdames les députées et Messieurs les députés, à suivre la minorité de la Commission et à voter en faveur de cette motion afin de s'assurer que les autorités politiques qui pilotent ce projet pharaonique qui changera le visage de la mobilité régionale choisissent le modèle qui permette de garantir une exploitation optimale du Léman express pour les usagers et le personnel.