

Date de dépôt : 27 janvier 2015

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier :

- a) M 2197-A Proposition de motion de M^{mes} et MM. Patrick Lussi, Michel Baud, Jean Sanchez, Marc Falquet, Sandro Pistis, Sandra Golay, Bernhard Riedweg, Christina Meissner, Jean-François Girardet, Henry Rappaz, Pascal Spuhler, Jean-Marie Voumard, Eric Stauffer, Eric Leyvraz, Francisco Valentin, André Python, Marie-Thérèse Engelberts, Christian Flury, Daniel Sormanni : Matériel roulant du CEVA : pour une attribution du marché à l'entreprise ayant recours à une sous-traitance et à un entretien en Suisse**
- b) R 748-A Proposition de résolution de M^{mes} et MM. Bertrand Buchs, Anne Marie von Arx-Vernon, Philippe Schaller, Vincent Maitre, Béatrice Hirsch, Mauro Poggia, Bernhard Riedweg, Michel Forni, Patrick Lussi, Christina Meissner, Stéphane Florey : Le matériel ferroviaire nécessaire à la construction du CEVA doit être fabriqué en Suisse**

Rapport de majorité de M. Lydia Schneider Hausser (page 1)

Rapport de minorité de M. Christian Flury (page 45)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Mme Lydia Schneider Hausser

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a traité, sous la présidence de M. Stéphane Florey, la motion 2197 et la résolution 748 durant les séances des 29 avril, 6 juin, 6 et 13 mai, 10, 17 et 24 juin, 16 septembre et 9 décembre 2014.

Les procès-verbaux ont été rédigés avec exactitude par M. Sébastien Pasche.

Ont assisté aux travaux :

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

- M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat
- M. Blaise Hochstrasser, directeur général, DGT
- M. René Leutwyler, directeur général du génie civil
- M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs
- M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint

Audition de M. Patrick Lussi, premier signataire de la M 2197 – Matériel roulant du CEVA : pour une attribution du marché à l'entreprise ayant recours à une sous-traitance et à un entretien en Suisse (29 avril 2014)

M. Lussi considère qu'il est temps de créer du patriotisme économique. La redistribution des dépenses du CEVA doit avoir lieu en Suisse car le tracé du projet passe en majorité sur le territoire suisse. Les investissements consentis ont été faits par la Confédération, le canton de Genève et les CFF. Les achats de matériel vont générer de l'impôt en Suisse et les ouvriers travailleront pour des entreprises suisses. L'entreprise Stadler est disposée à une ouverture du marché en désirant s'implanter en France. Certaines personnes affirment que l'on doit travailler avec le Grand Genève, mais alors la redistribution des dépenses et des subventions partira ailleurs qu'à Genève. Le site de Valleiry n'est pas adéquat, notamment car il ne peut accueillir plus de six trains par heure.

M. Lussi affirme également que, d'après ses renseignements, le montage des trains pourrait s'effectuer sur le canton de Genève pour autant que l'Etat le désire. Pour rappel, le centre d'entretien de Genève, situé à la rue du Prieuré, est le seul centre d'entretien de Suisse qui possède un tour de fosse permettant d'entretenir les roues des rames. Les capacités d'entretien des rames sont actuellement bien gérées et l'ajout de l'entretien des rames du CEVA ne poserait aucun problème et cela donnerait des emplois sur le canton de Genève. De plus, la paix du travail existe en Suisse et cela est incomparable aux problèmes rencontrés par la SNCF. La rhétorique de l'UDC n'est pas anti-frontalière, mais le système politique suisse et la liberté de travail en Suisse ont de grands avantages, en regard de la situation française. Il s'agit de la sauvegarde du secteur secondaire de la mécanique du canton de Genève et M. Lussi invite les députés à voter cette motion.

Réponses aux questions

M. Lussi estime que l'entreprise et l'infrastructure d'entretien CFF existent déjà sur Genève et qu'il n'y aura aucune conséquence au vote du 9 février 2014 sur le quota nécessaire de travailleurs frontaliers.

M. Lussi part du fait qu'il y aura une seule catégorie de rames car deux systèmes de rames occasionneraient des dépenses supplémentaires. Les CFF annoncent un besoin de 40 rames pour le CEVA ; cela constituerait un surplus d'activité bienvenu pour le centre d'entretien. Les 35 heures hebdomadaires de travail du système français ne rivalisent pas avec la qualité et la finition du travail du secteur secondaire des entreprises suisses. De plus, le coût annuel du trajet pour amener les rames d'Annemasse à Valleurry coûterait 1 million de francs par année.

En principe, tout pourrait être fait en Suisse et ce serait parfait. Néanmoins la France participe à 20 % des coûts du chantier ; cela ne donne-t-il pas droit à une certaine compensation ?

M. Lussi considère que cette question touche le prix de l'exploitation du CEVA et non le prix de la construction du CEVA. Certaines personnes disent que des centaines de millions d'euros seront nécessaires à l'exploitation de cette ligne si l'on veut avoir la même cadence entre Thonon et Annemasse. Tout reste encore à faire au niveau de la gare d'Annemasse. Concernant le matériel, les entreprises françaises ne sont pas aussi fiables que les entreprises suisses. Cette considération n'est pas à placer dans une polémique anti-française, mais plutôt dans une option de donner de l'emploi et revigorer le secteur secondaire genevois.

Toutes les caractéristiques des rames concernées, le cahier des charges et les appels d'offres ont-ils déjà été faits ? Qu'en est-il des adjudications ?

M. Lussi indique que le matériel ferroviaire est un marché de niche. La maison Stadler fabrique des modules compatibles avec le système français et le produit fini est de qualité. Tous les appels d'offres doivent être faits dans les règles de l'art et, ici, se pose la question de savoir si ces appels d'offres ne sont pas parfois organisés de manière à ce que tout soit finalement fait de l'autre côté de la frontière.

M. Hochstrasser indique que l'on parle d'environ 40 rames, à savoir 19 rames en France et 21 en Suisse. Ce sont les CFF qui achètent les trains et non l'Etat genevois, tandis que, du côté français, c'est la région Rhône-Alpes qui achète les trains et non les SNCF. Il conviendrait d'avoir un seul type de rames pour des questions d'interopérabilité. En effet, lorsque l'on roule avec des unités multiples, il n'est pas possible de relier des rames de fabricants différents. Des petits problèmes arrivent couramment et doivent pouvoir être palliés le plus rapidement possible, ce qui est facilité par une uniformité des rames. En résumé, une flotte contenant plusieurs types de rames peut déboucher sur des risques majeurs. Il faut donc, avant tout, trouver le moyen pour que la France achète du matériel suisse. L'entreprise Stadler a estimé que l'entretien prévu à Valleiry pourrait servir comme compensation à l'achat de rames construites en Suisse par la France. Si l'entretien est fait à Valleiry, il sera géré par Stadler et non par la SNCF.

Le risque lié à l'organisation de l'entretien de deux flottes différentes n'est pas maîtrisé (des trains achetés par la France et entretenus en France, des trains achetés en Suisse et entretenus en Suisse).

M. Hochstrasser distingue le mécanicien qui se charge des réparations et le mécanicien qui conduit les locomotives. Il souligne que le centre d'entretien de Valleiry ne concernerait pas l'exploitation des trains, mais uniquement les réparations.

M. Pavageau indique que la société Transferis, basée à Annemasse, était une société créée par les CFF et la SNCF dans le but de promouvoir le CEVA. Elle est en train d'être clôturée et la nouvelle société des opérateurs ferroviaires est en cours de création ; elle s'appellera sûrement Lemanis.

Un député fait remarquer que le message de M. Lussi est confus et traduit une certaine haine à l'égard de la France. Les Français font partie du bassin genevois. Quelle est la vision de l'UDC sur le Grand Genève, quelque chose peut-il être partagé entre les deux pays ?

M. Lussi indique qu'il s'exprime en son nom et non en celui du groupe UDC. Il a une haine absolue contre le système politique français, mais pas

envers les personnes. Concernant le Grand Genève, tout l'essor économique est venu de Genève. Par ailleurs l'amalgame effectué envers le vote du 9 février est haineux et hors de propos. Il estime inopportun de faire des transferts de technologies en dehors du pays et espère que cette motion sera votée mais, dans le cas contraire, elle aura au mieux nourrit le débat. Il se dit heureux du système politique suisse et entend le préserver.

Plusieurs député-e-s sont choqué-e-s par l'attitude de M. Lussi face à l'opposition de deux systèmes politiques nationaux d'autant plus que la question parlait de problèmes tangibles dus à la situation géographique de Genève et de sa région. De plus, si l'entreprise Stadler a décidé *a priori* de s'implanter en France, il s'agit avant tout de stratégie de l'entreprise et de stratégie économique valorisant des opportunités de développement sur le marché français.

M. Lussi indique qu'il combat la mondialisation libérale lorsqu'elle ne respecte pas les spécificités locales. La liberté économique de l'entreprise est somme toute légale, mais il n'a pas l'impression de contrer les activités de Stadler lorsqu'il prône une implantation accrue de l'entreprise en Suisse.

Si le matériel suisse était 100 % plus cher que le matériel étranger, M. Lussi estime que ce sont les consommateurs qui devraient reprendre le contrôle ; les syndicats se font complètement fourvoyés à ce propos. Il est prêt à consommer suisse et à mettre plus cher en sachant qu'un produit est fabriqué en Suisse, par des Suisses et que l'argent circule en Suisse.

M. Pavageau informe que le réseau suisse a un type d'électricité, alors que le réseau français en possède un autre. Le réseau dit de la Croix de Savoie en possède un troisième. Le projet du CEVA présente des trains qui ne permettront pas d'aller à Satigny ou à La Plaine car ils ne sont pas sur le même type « réseau français » que cette ligne. De plus, la ligne se rendant vers Valleiry est excentrée de Genève et il est étonnant de prévoir l'entretien des rames du CEVA à Valleiry, compte tenu de la régularité nécessaire de ces entretiens. Il souligne que les travaux effectués cet été par les CFF sur la ligne de La Plaine auront pour conséquence qu'il n'y aura plus que deux types d'électrification de 15 000 V et 25 000 V et qu'il n'y aura donc plus qu'un seul courant français autour de Genève.

M. Hochstrasser rappelle que la ligne de Valleiry est une ligne utilisée à l'heure actuelle quotidiennement. L'enjeu le plus complexe est bel et bien de convaincre la France d'acheter du matériel suisse.

Audition de M. Bertrand Buchs, premier signataire de la R 748 – Le matériel ferroviaire nécessaire à la construction du CEVA doit être fabriqué en Suisse (6 juin 2014)

M. Buchs indique que la résolution R 748, déposée en octobre 2013, a comme but de soutenir le Conseil d'Etat dans l'achat de rames de fabrication unique constitué de matériel suisse. L'argument majeur de la résolution est que l'investissement du CEVA est en grande partie suisse, par conséquent le matériel et son entretien doivent être également suisse. En conclusion les groupes PDC, UDC et MCG ont signé cette résolution car ils estiment que le Grand Conseil doit tout faire pour que le Conseil d'Etat favorise l'achat de rames entièrement suisses.

Discussion et questions

Un député (S) rappelle que le projet s'inscrit dans la région et s'étonne qu'un député (PDC) ait un tel élan nationaliste. Un mécanicien suisse est-il meilleur qu'un mécanicien français ? La qualité suisse pourrait très bien être exportée à l'étranger. De plus, les CFF, le Conseil d'Etat et d'autres instances sont en train de négocier l'achat de ces rames dans un contexte général tendu et délicat. Ne faudrait-il pas prendre en compte cela avant de faire voter une telle résolution ?

M. Buchs souligne qu'en matière d'entretien du matériel roulant, le fait d'avoir un seul type de matériel permet de faire des économies. Il n'est pas en faveur de la motion qui cherchait à ce que l'entretien se fasse sur territoire genevois. Toutefois, il soutient l'achat d'un matériel roulant suisse compte tenu de la proportion de l'investissement suisse en regard de l'investissement français.

Un député (PLR) estime que la résolution était utile en octobre 2013, mais la situation a évolué et l'objet perd quelque peu de sa pertinence. Il y a actuellement des négociations concernant l'entretien des rames du CEVA. Stadler a du meilleur matériel qu'Alstom, notamment concernant l'homologation des rames en Suisse et en France. La résolution n'est pas précise : elle parle d'un marché qui doit être attribué à une ou des entreprises suisses.

Pour M. Buchs, le but de la résolution était de fournir un soutien du Grand Conseil au Conseil d'Etat face aux négociations avec les partenaires.

Un député (MCG) ajoute que celui qui paie doit pouvoir décider. Il indique que 90 % de l'investissement du CEVA est assumé par la Confédération et le canton de Genève et souligne que 90 % du tracé sera situé sur territoire genevois.

Un autre député (PLR) souligne que les travaux de la commission ont montré qu'il s'agissait d'un projet régional franco-valdo-genevois, dont le tracé est à 60 % en Suisse et à 40 % en France et non à 90 % en Suisse comme le souligne le député précédent. Nous parlons du RER franco-valdo-genevois (RER-FVG) et pas seulement de la ligne Genève-Annemasse. Il convient d'appuyer avant tout la notion de flotte unique, plutôt que de défendre uniquement une vision du petit Genève. Cette résolution pourrait vexer nos voisins et avoir pour effet une flotte mixte et un achat chez Alstom du côté français.

M. Buchs indique que le PDC a toujours défendu la région, mais dans ce cas-là il convient de soutenir l'achat d'une flotte suisse, ce qui serait logique.

Un député (PLR) demande quelle serait la position PDC s'il venait à voir un consortium franco-suisse.

M. Buchs souligne que le PDC n'est pas contre un accord indiquant qu'une partie de la construction et de l'entretien se fasse sur territoire français. Les trains Stadler existent déjà et ils fonctionnent sur les deux réseaux. Pour exemple, l'Allemagne tend à privilégier les entreprises allemandes lors d'achats importants, afin de favoriser l'économie du pays. Il est intéressant pour Stadler, entreprise suisse, de se créer une ouverture au marché français.

Un député (PLR) observe que, s'il n'y a pas de flotte unique, personne ne sera gagnant, car le surcoût sera réparti sur les quatre mandataires. Il faudrait éviter de mentionner dans le libellé de la résolution que la flotte doit être suisse, mais il suffit de souligner qu'elle doit être unique, afin de ne pas s'enfermer dans un discours inflexible.

M. Buchs estime que, si Genève ne s'ouvre pas sur la France, la région risque de mourir. Il convient donc de trouver une politique d'échange. Il est important qu'une entreprise suisse comme Stadler puisse développer ses exportations et M. Buchs rappelle qu'Alstom pourrait être racheté par les Américains ou les Allemands.

Un député (S) comprend que M. Buchs désire avoir du matériel unique, mais la réalité d'un tel achat, dans le cadre d'un marché publique, peut déboucher sur une situation difficile à prévoir. Il prend l'exemple de l'Aile Est de l'Aéroport de Genève : c'est une entreprise étrangère qui a remporté l'appel d'offres ; les entreprises suisses n'ont rien pu faire. Se battre pour du matériel suisse est honorable mais pas très pertinent. Ce sont les partis de droite qui ont voté pour les accords inter-cantonaux sur les marchés publics (AIMP)... et il convient dès lors, d'être cohérent dans ses positions.

M. Buchs estime que la vision idéale de la Suisse n'est pas applicable, lorsque les autres pays n'appliquent pas les mêmes règlements à la lettre. Il y a eu des AIMP pour la rénovation de la voie de chemin de fer menant à Paris ; les entreprises suisses, bien qu'aussi concurrentielles que les autres, n'ont rien eu. Il convient de prendre en compte que le matériel suisse est de bonne qualité et qu'il faut se battre pour l'industrie suisse.

Un député (MCG) ne partage pas l'avis qu'il convient de laisser une petite part du marché aux Français. Il reprend l'exemple de l'Allemagne et il ne comprend pas pourquoi la Suisse ne ferait pas la même chose. Il indique par ailleurs que le PDG de la Migros, lorsque l'euro avait chuté, avait indiqué que les Suisses devaient avoir une certaine responsabilité sociale en continuant à acheter en Suisse. Il y a un double langage qui, d'un côté, prône une ouverture au-delà des frontières et, de l'autre, incite à avoir une conscience sociale dans ses habitudes d'achat.

M. Buchs indique que, si l'on réussit la construction du CEVA, il convient que la région développe tout le réseau de chemin de fer entre les différentes villes françaises ; ce développement ultérieur sera financé par les Français.

Un député (MCG) estime que le fonctionnement des deux pays ne se fait pas de la même manière. Il considère que le système suisse se base sur la confiance, alors qu'en France les régions se développent de façon différente. Il observe que le département de Haute-Savoie est celui qui a le moins de chômage en France, alors que le canton de Genève est celui qui en a le plus en Suisse. Il estime que les départements frontaliers profitent de l'économie de Genève et considère par conséquent qu'il convient de soutenir une compagnie suisse, dont le matériel est déjà homologué.

M. Buchs observe que des entreprises ferment de l'autre côté de la frontière car personne ne veut plus y travailler ; il convient donc de se rendre compte qu'il y a une certaine porosité.

Une députée (PLR) relève qu'un appel d'offres avec Stadler a déjà été fait. Elle désire savoir si la résolution impliquerait la réouverture d'un nouveau marché publique. Quelle serait la formule qui provoquerait le moins de crispation : une résolution qui prône l'achat d'une flotte unique constituée de matériel suisse ou une résolution prônant simplement une flotte unique.

M. Buchs indique ne pas avoir la compétence pour répondre à la première question. Actuellement, un seul matériel roulant est prêt pour rouler, celui de Stadler. Il se demande pourquoi il faudrait avoir honte de préciser qu'il y a du bon matériel suisse. Il convient de mentionner tous les arguments, sans être arrogant, et de montrer à la France que la Suisse entend prôner l'achat de

matériel helvétique. La Confédération a investi plusieurs millions dans la rénovation de la voie de chemin de fer pour le TGV allant à Paris et elle ne s'est pas plainte du fait que le marché ait été offert à une entreprise française.

Un député (PDC) indique que les Français paient entre 20 et 25 % du CEVA en termes d'investissement. Il rappelle que la France a 50 % du réseau d'approvisionnement et que le matériel va donc rouler à environ 50 % sur sol français. Un AIMP lorsqu'il a été fait peut être cassé, mais cela implique des retards et des surcoûts de dédommagement importants. Il est utile qu'il y ait ce type de résolution pour insister sur le besoin d'une flotte unique, mais il conviendrait de modifier le libellé de cette dernière. La situation a changé et aujourd'hui il est important de donner une certaine compensation au partenaire français.

Pour M. Buchs, on donne plus de pouvoir à sa résolution qu'elle n'en a véritablement. Si l'on ne construit pas le CEVA, le reste des rails construits en France ne servira à rien ; le CEVA est le nerf de la guerre du projet. La résolution va impulser quelque chose et ensuite les CFF, le Conseil d'Etat et le Conseil fédéral devront proposer une compensation et non imposer quelque chose d'unique. Il n'est pas nécessaire de modifier le contenu de la résolution, mais la commission pourrait éventuellement modifier le contenu d'autres objets afin qu'une certaine cohérence ressorte de ses travaux.

Audition de Mme Anna Barbara Remund, cheffe du Trafic Régional Suisse, accompagnée de Mme Marie-Josée Brélaz, responsable de la communication Voyageurs CFF (6 mai 2014)

Mme Remund remercie la commission de lui donner l'occasion de s'exprimer au sujet du RER franco-valdo-genevois (RER-FVG). Elle gère la partie CFF du projet avec une grande équipe organisationnelle.

Mme Brélaz explique avoir une vision d'ensemble de tout ce qui concerne la partie « voyageurs » du projet car elle travaille sur ce dossier depuis 2008.

Il est décidé de passer tout de suite à la partie questions-réponses.

Un député (MCG) voudrait connaître la durée de la formation des employés des centres de maintenance. Pour rappel, l'entreprise Stadler a déjà homologué certaines de ses rames en France. Qu'en est-il d'Alstom ? Quelle a été la conclusion des études des CFF concernant le choix du lieu du centre de maintenance pour le RER FVG ? Y aura-t-il suffisamment de place dans ce centre pour de nouvelles rames ?

Mme Remund explique qu'il y a différentes professions nécessaires à la maintenance et que la formation de ce personnel dure approximativement quatre ans. Concernant l'homologation, 14 Flirt France (Fast Light

Innovative Regional Train) roulent pour le moment en Suisse, ils rouleront entre La Plaine et Bellegarde dès le mois d'août. Ce matériel est le seul homologué pour rouler en France et en Suisse à la fois et ces 14 rames ont été produites par Stadler. Concernant le Régiolis d'Alstom, elle n'a pas connaissance qu'un tel matériel est actuellement homologué en Suisse. Enfin, les commanditaires ont confié l'exploitation du RER-FVG aux CFF et le réseau en question fait plus de 200 km tandis que le CEVA ne mesure que 16 km. Concernant les études sur le choix du centre de maintenance, l'option était, au départ, de prendre le centre d'entretien de Genève (CEG) car il est fonctionnel et que son personnel est formé. D'autres études complémentaires restent encore à effectuer.

Mme Remund explique qu'il existe différents types de matériel roulant, de longues et de courtes distances, actuellement entretenus au CEG de Genève. Si les nouvelles rames venaient à être entretenues dans ce centre, la maintenance d'une partie du matériel actuellement entretenu au CEG devrait se faire ailleurs. Il y aurait ainsi assez de place pour l'entretien des 40 rames en question.

Mme Remund souligne que 25% des 130 collaborateurs du projet sont transfrontaliers. Il convient de prévoir avec beaucoup d'anticipation le personnel qualifié, mais pour un projet précis qui doit avancer, il est parfois nécessaire d'engager plus rapidement en engageant du personnel qualifié venant des pays voisins. Il s'agit d'un problème récurrent dans l'ensemble de la Suisse.

Un député (MCG) désire savoir si le personnel doit tout de même recevoir une formation complémentaire donnée par les CFF.

Mme Remund indique qu'un mécanicien-chauffeur a une formation effectuée auprès des CFF mais que les autres personnes travaillant au centre d'entretien viennent en principe avec leur propre formation. Elle précise que les pilotes et les agents des trains sont les seules personnes formées complètement par les CFF.

Mme Brélaz ajoute qu'il existe une formation continue qui permet de maintenir le personnel en phase avec le nouveau matériel utilisé par les CFF.

Mme Remund explique que les CFF sont majoritaires dans une entreprise qui se charge de former les professions liées au transport public, tels que les professions commerciales, les électromécaniciens, les postes administratifs.

Le CEG est-il dimensionné pour absorber les rames du CEVA ou ces dernières « dormiraient-elles » dans ce centre ? Combien d'emplois seraient créés à Genève si l'entretien du CEVA se faisait au CEG ? Pourquoi y a-t-il une grande main-d'œuvre française au sein de la maintenance ?

Mme Brélaz indique que l'on parle du CEG situé sur la gauche des rails lorsque l'on arrive à Genève depuis Lausanne. Il existe ailleurs en Suisse d'autres centres d'entretien pour les petites réparations et des ateliers mécaniques, pour les grandes révisions.

Mme Remund résume : les CFF sont à même de s'organiser pour que l'entretien de toutes les rames soit accueilli à Genève. La grande partie des rames dormiraient à Genève, mais pas forcément la totalité au CEG ; les horaires relatifs à chaque train sont pris en compte et de ce fait, un train peut dormir dans une autre gare. Le nombre d'emplois serait le même qu'aujourd'hui.

Mme Remund indique que le marché du travail dépend des compétences des personnes au niveau technique et linguistique, mais que cette situation est la même dans les autres cantons frontaliers du pays.

Le même député (Ve) désire savoir si les CFF ont envisagé de former plus de personnes, pour les éventuels nouveaux centres d'entretien ?

Mme Remund explique que, pour le moment, le dimensionnement final du projet n'est pas encore déterminé. Au niveau de l'entretien, les CFF ont les gens nécessaire dans les centres existant pour l'instant.

Un député (S) est content d'entendre les propos des CFF alors qu'il sait que Stadler entend faire la maintenance en France voisine. Il désire rappeler que Genève a voté, contrairement à la majorité des cantons, pour la libre circulation. Il estime qu'il y a une incohérence au niveau de la politique régionale. Il désire entendre les CFF par rapport à la décision de Stadler.

Mme Remund répond que le fait de choisir un autre lieu de maintenance est liée à l'objectif d'avoir une flotte unique sur le réseau. Si deux pays se partagent la flotte, il convient de se demander si tout peut vraiment être effectué en Suisse. Il faut travailler en collaboration avec tous les commanditaires et ce centre d'exploitation constitue au fond une sorte de compensation pour la région Rhône-Alpes, une condition qui permettrait d'atteindre, selon elle, l'objectif d'avoir une flotte unique.

Si l'on admet l'adage « qui paie commande », la Suisse a investi 1,5 milliard pour le projet. Mais il faut garantir la fiabilité, la qualité et la disponibilité du matériel roulant. Si la construction de ce centre à Valleiry est le prix à payer pour avoir une flotte unique, alors il convient de le payer. Les CFF ne feront jamais de bricolage à Genève, c'est-à-dire une flotte mixte car tout serait beaucoup plus compliqué s'il fallait exploiter deux familles de flotte différente qui ne coïncident pas entre elles. Les CFF seraient d'accord de faire cette concession, pour garantir la flotte unique, même si la régie fédérale préférerait faire tout elle-même.

Le conseiller d'Etat M. Barthassat désire connaître la réponse des CFF à l'égard de ceux qui craignent les grèves françaises. Il considère qu'il y a des meilleures solutions pour gérer la grève avec une flotte unique.

Mme Remund rappelle que le projet restera surtout suisse et que la grande partie du trafic se fera avant tout entre Annemasse et Coppet. Les CFF n'ont pas d'expérience sur un cas transfrontalier de ce type, mais ils ont toutefois une expérience pour trouver des solutions pour parer à des problèmes ponctuels. Si une grève des mécaniciens est déclarée en France et pas en Suisse, il serait éventuellement possible de faire rouler des mécaniciens suisses en France. La planification, incluant le matériel commun et les mécaniciens engagés, sera faite dans tout le périmètre, des deux côtés de la frontière.

Les CFF ont tout préparé pour que 9 rames soient achetées en juillet 2014. La Suisse ne peut pas se permettre de ne pas être prête lorsque le chantier du CEVA sera terminé. Ces premières rames pourraient déjà être en activité entre Coppet et Lancy-Pont-Rouge. Il est important de montrer que la Suisse va de l'avant et que cela est positif pour la mise en place d'une flotte unique.

Un député (PLR) estime que, dans un système libéral, il est normal de passer des accords. Il désire savoir comment fonctionne le système du RER bâlois et son centre de maintenance. Le centre de Valleiry met-il en péril l'activité du CEG ? Qui a véritablement son mot à dire au niveau du matériel roulant, les CFF ou les commanditaires ?

Mme Remund indique que le RER bâlois existe mais qu'il ne passe pas la frontière, car le projet de faire un RER transfrontalier à Bâle n'a pas abouti. Par contre, au Tessin, il existe aussi un projet transfrontalier, mais beaucoup plus petit. Le projet du CEVA est donc nouveau, autant pour les CFF que pour la SNCF. Les systèmes RER sont toutefois connus par les CFF et il convient de privilégier la qualité de l'exploitation pour préserver les horaires. Une flotte mixte est réalisable mais la qualité de la prestation serait mise en péril et ce type de flotte coûterait à Genève des millions additionnels chaque année. Le centre de Valleiry serait, le cas échant, géré par Stadler et il y aurait donc un contrat de prestation entre Stadler et les CFF. Ce centre ne concernerait que les 40 rames du RER-FVG.

Un député (PDC) revient sur la question des centres de maintenance. Il comprend que la somme total d'emplois de la région serait au fond supérieure si le centre de Valleiry était construit, car il observe que la maintenance actuelle qui se fait au CEG serait préservée.

Mme Remund indique que le centre de Valleiry n'est pas de la responsabilité du CFF. Concernant la question des commanditaires, elle explique que ces derniers commandent l'offre et que la différence entre les recettes et les coûts est payée comme indemnité par les commanditaires. Chaque investissement des CFF doit être approuvé par les commanditaires. Les CFF font des propositions, mais ils ne peuvent pas acheter sans l'aval des commanditaires. En France, le système est différent car c'est la région qui achète la flotte.

Un député (PLR) demande quel est le coût de ces rames, pour le canton de Genève ?

M. Hochstrasser explique que la question se situe au niveau du surcoût du prix annuel de l'exploitation d'une flotte mixte, par rapport à l'exploitation d'une flotte unique. Il s'agit d'environ 5 millions de francs par an pour l'ensemble des commanditaires et Genève devrait se charger approximativement de 30 à 40 % de cette somme.

Un député (Ve) désire savoir comment se fera l'entretien des véhicules qui termineront leur ligne en France ? Comment l'appel d'offres s'est-il passé ?

Mme Remund indique que les CFF ont des expériences d'équipes mobiles pour le nettoyage, mais il s'agit d'éléments qui devront être spécifiés lors de la planification plus détaillée du CEVA. Le centre d'entretien devrait idéalement être situé proche des lignes utilisées ; il y aura une planification spécifique à prévoir pour cela. En Suisse, les trains en panne sont dépannés par des wagons anti-incendie, tandis qu'en France ils sont dépannés par d'autres trains. La flotte CEVA sera la seule à pouvoir rouler sur le réseau, essentiellement pour des questions de normes.

Mme Remund indique que l'appel d'offres s'est fait en 2002 par les CFF pour un train transfrontalier Suisse-France et que Stadler a gagné. 14 trains ont alors été commandés, mais en prenant des options pour un nombre supérieur de trains, ce qui évite de passer à nouveau par la suite à un nouvel appel d'offres. Par ailleurs, la France a fait un appel d'offres de 2 000 rames pour tout le pays, gagné par Régiolis d'Alstom, mais le CEVA n'était pas inclus dans cela. Les critères du CEVA, notamment l'accélération, n'étaient alors pas intégrée par la SNCF.

Une députée (PLR) désire savoir quels sont les risques d'exploitation liés au centre d'entretien. Elle désire savoir si l'on créerait de l'emploi à Genève ou pas. Quel est le point de vue des CFF par rapport à la faisabilité de l'exploitation d'un centre de maintenance à Valleiry ? Le fait d'entretenir le

matériel roulant en France représente-t-il un risque accru au niveau de la logistique ?

Mme Remund indique que les CFF orientent toute l'exploitation afin d'avoir les synergies nécessaires pour une exploitation efficace et raisonnable. Certains trains seront en principe entretenus ailleurs en Suisse, si l'entretien des rames du RER-FVG se fait au CEG. La quantité de travail que l'on enlèverait est plus ou moins équivalente à celle que l'on remettrait. Pour le CEVA, la décision de base concernant le lieu de maintenance doit être connue avant de procéder à ces études. Si Stadler se charge de la maintenance à Valleiry, les CFF vont acheter une prestation à l'entreprise et il existe un contrat de base entre la Confédération et la France. Il conviendrait de rajouter des éléments ou des annexes à ce contrat afin de garantir la haute qualité des prestations et avoir des solutions en cas de problèmes. Si les rames étaient adjudgées à Stadler, il s'agirait d'une extension d'un appel d'offre déjà réalisé.

M. Hochstrasser indique que Valleiry se trouve sur une voie unique et que le fait d'avoir un centre d'entretien dans cette commune pourrait occasionner certaines complications, mais qu'il ne s'agit pas d'un inconvénient majeur.

Mme Remund souligne que la faisabilité de ce centre n'est pas étudiée au niveau du projet.

Une députée (S) comprend que les CFF sont en bonne position pour négocier les prix et les conditions du centre de Valleiry et elle voudrait savoir ce qu'en pense la SNCF. Elle désire savoir par ailleurs si le surcoût par rapport au retard du chantier du CEVA est très conséquent. Y aura-t-il d'autres trains suisse sur cette ligne à terme ?

Mme Remund indique que ce ne sont pas les CFF qui négocient avec Stadler mais les commanditaires. La SNCF est favorable à la flotte unique, mais c'est avant tout la région Rhône-Alpes qui décide du type de flotte. Le retard de chantier ne concerne que le CEVA et non l'ensemble du RER-FVG. Une mise en exploitation par étape va être mise en œuvre, raison pour laquelle l'achat d'une première flotte est important. Il y aura une cadence d'un quart d'heure entre Coppet et Annemasse et ce tronçon représente au fond le gros du projet. Les CFF ont signé un contrat de coopération avec la SNCF pour créer une filiale CFF-SNCF avec un siège en suisse et une majorité CFF. Il y aurait dans ce cadre des bureaux à Genève pour le projet.

Il n'y aurait pas d'autres trains suisses sur cette ligne pour des questions de voltage.

M. Hochstrasser précise qu'il existe deux courants et c'est à Annemasse que l'on change de courant et non à Cornavin.

Un député (S) observe que le TGV pourrait passer par le CEVA ; il en était question au début du CEVA.

Mme Remund indique que techniquement cela serait possible car le voltage et l'écartement de la ligne du TGV arrivant à Cornavin sont les mêmes que du côté français. Cela était prévu initialement, mais l'idée a été abandonnée pour des questions de cadences et d'exploitation.

Un député (MCG) désire savoir s'il était question de construire un centre d'entretien en France, lorsque le projet sur le CEVA a été voté par les Genevois.

Mme Brélaz indique que les CFF sont partis de l'hypothèse que le centre d'entretien serait à Genève en 2009, au moment du vote. L'idée d'avoir un centre d'entretien en France est apparu lorsque le risque d'avoir une flotte mixte est devenu plus présent, c'est à dire pendant l'année 2013. La priorité pour les CFF est d'être prêt au moment où la construction du réseau CEVA sera terminée. Il est dans l'intérêt de tous de mettre la pression sur la région Rhône-Alpes afin d'obtenir une flotte unique. Le CEVA est un nouveau système ferroviaire transfrontalier novateur qui doit être fonctionnel le plus tôt possible. Il est important pour les CFF de recevoir le feu vert des commanditaires.

Un député (L) affirme enfin comprendre que voter ces motions signifierait tuer le CEVA un peu plus et inciter à l'achat d'une flotte mixte qui coûterait plus cher aux contribuables genevois.

M. Hochstrasser indique qu'il s'agit d'un tout, mais la France n'a pas encore dit ce qu'elle voulait. Les commanditaires ne sont pas les opérateurs. Une flotte mixte coûterait beaucoup plus cher à la population et il convient donc de chercher des solutions pour parvenir à une flotte unique. La France ne reçoit pas de trains gratuitement, mais les CFF financent les trains et la France participe au financement à travers l'utilisation. Genève doit donc trouver des arguments pour que la région Rhône-Alpes prenne une décision rapidement. Cette décision se fait attendre ; pendant ce temps du côté suisse, une mise en service partielle doit être prévue.

Un député (Ve) désire savoir quel serait le surcoût d'une flotte mixte pour la région Rhône-Alpes.

M. Pavageau indique que le surcoût serait sensiblement inférieur à celui de Genève, c'est-à-dire environ 40 millions de francs sur 20 ans.

Audition de M. Blaise Hochstrasser, directeur général, direction générale des transports (DGT), et de M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs (13 mai 2014)

Après avoir suivi avec beaucoup d'intérêt les dernières séances de la commission concernant le RER-FVG, M. Hochstrasser résume la situation actuelle : pour le Conseil d'Etat, la plus grande difficulté actuelle est de savoir comment va réagir la région Rhône-Alpes. M. Pavageau, qui dirige tout ce qui est lié aux transports collectifs, est de nationalité française ; il a une certaine compétence pour comprendre les autorités et le système politique français. Nous parlons ici d'environ 40 rames, mais le chiffre n'est pas encore totalement précis, puisque nous nous trouvons encore dans une phase au sein de laquelle certaines optimisations pourraient sensiblement changer ce chiffre. Le nombre de rames, du côté suisse et français, n'a pas le même ratio que le montant investi par les partenaires. Sur les 235 km que comporte le futur RER, il y aura 4 trains RER par heure qui partent de Coppet et passent par Cornavin ; l'un de ces trains s'arrêtera à Annemasse, un autre se rendra à Evian, un autre à la gare de St-Gervais-les-Bains-Le-Faillet et enfin le quatrième à Annecy. Sans parler ici de la liaison qui relie Genève à Bellegarde. D'autres trains supplémentaires venant de Nyon et Lausanne iront jusqu'à Annemasse (courant suisse jusqu'à Annemasse). Les RER bicourant vont pouvoir aller jusqu'aux destinations mentionnées, sans changement aucun. En kilomètres parcourus, 60% seront effectués par des « trains suisses » et 40% par des « trains français ». Cette proportion s'explique par le fait qu'il y aura quatre trains par heure entre Coppet et Chêne-Bougeries, tandis qu'il n'y en aura plus qu'un par heure partant d'Annemasse. Pour rappel, l'acheteur en France est la région Rhône-Alpes, tandis qu'en Suisse il s'agit des CFF. Il souligne qu'il est persuadé que la flotte unique est le meilleur moyen d'avoir une exploitation sereine et de pouvoir pallier à d'éventuels problèmes. Le mode dégradé, en l'occurrence une situation qui occasionne des retards et des changements et oblige à dérouter certains véhicules afin de pallier à l'anomalie, se complexifie énormément s'il y a deux flottes différentes, notamment si les mécaniciens-conducteurs ne sont formés que sur un type de matériel. Cette complication se traduit aussi par une augmentation du coût d'exploitation. Genève n'est pas financeur de trains, mais le canton achète une prestation aux CFF ; ce mode n'est pas courant en France. Tout le monde est d'accord sur le principe d'une flotte unique. Le surcoût d'une flotte multiple s'avoisine d'un montant oscillant entre 1,5 et 7 millions de francs par an pour la totalité des commanditaires.

M. Pavageau explique que la SNCF a plutôt minimisé le surcoût, dans un discours un peu plus « Alstom » que la région Rhône-Alpes.

M. Hochstrasser indique que la difficulté principale est de déterminer la position officielle du partenaire français. Chaque pays a passé des accords, la Suisse avec Stadler et la France avec Alstom pour éviter de refaire des nouveaux appels d'offres. Pour que la flotte soit entièrement suisse, il convient de trouver un moyen afin que la France n'ait pas de souci d'appel d'offres international. Un système juridique semble correspondre aux buts escomptés ; il s'agirait de laisser les CFF acheter l'ensemble des rames, y compris la partie française. Avec cette méthode, la région Rhône-Alpes n'a pas besoin de financer les rames au départ, ce qui constitue un avantage. Les CFF mettraient le matériel à disposition de la société commune créée par la SNCF et les CFF et ce dernier serait ensuite facturé dans les prestations, comme c'est le cas en Suisse. Les rames seraient fabriquées en Suisse, même si un centre d'entretien et d'assemblage final des rames est construit à Valleiry. La réponse de la France se fait attendre. L'idée est de concevoir un accord global et les CFF passent une première commande afin de garantir le fonctionnement du réseau, tout en soulignant vis-à-vis de la région Rhône-Alpes que tout est prévu pour qu'elle participe au système. Les CFF comptent aller de l'avant, notamment en augmentant la cadence Coppet-Cornavin et, si possible, la cadence Coppet-Bachet à fin 2017. Ce raisonnement est bien expliqué à la région Rhône-Alpes afin qu'elle sache que la Suisse entend avancer, en achetant un certain nombre de rames, mais que ces dernières feront partie d'une flotte unique, afin de préserver cette idée jusqu'au bout.

On parle aujourd'hui avec deux constructeurs (Alstom et Stadler) et aucune autre entreprise.

M. Pavageau indique que 153 rames Alstom ont été commandées par la région Rhône-Alpes et qu'une option a été mise sur environ 1 000 rames.

M. Hochstrasser estime que nous sommes en présence d'un même principe de chaque côté, mais chacun campe d'une certaine manière dans son camp.

Si l'on se retrouve devant une exploitation de flotte mixte, on ne peut pas coupler les deux types de rames. L'organisation par conséquent s'effectuerait par ligne ; cela ne serait pas évident. Ce système serait géré par la société franco-suisse en cours de création.

M. Hochstrasser ajoute qu'une flotte unique est essentielle, mais qu'un opérateur unique est réellement une nécessité. Les mécaniciens seraient, s'il y a deux types de flotte, a priori formés sur les deux types de matériel.

M. Hochstrasser souligne que le Président du Conseil régional de la région Rhône-Alpes, M. Jean-Jack Queyranne, a visité l'entreprise Stadler ; la région est d'une certaine manière intéressée par l'entreprise suisse. Des groupes de travail techniques franco-suisse se réunissent régulièrement pour avancer sur des questions tels que les horaires, le contrôle des billets ou encore la tarification, mais la décision de la région Rhône-Alpes, au niveau du comité de pilotage, se fait toujours attendre. Il s'imagine que la région Rhône-Alpes est consciente du besoin de décider rapidement, dans les trois mois, si l'on veut être sûr d'avoir un matériel unique. Les CFF ont milité longtemps pour faire un seul appel d'offres ; cela n'a pas été possible et deux appels d'offres ont finalement été faits.

M. Pavageau indique que M. Queyranne a rencontré M. Barthassat au mois de mars, mais qu'il n'y a, pour l'instant, pas eu de réponse.

M. Hochstrasser souligne que le train qui va à Chamonix est à crémaillère et n'a pas le même écartement. Il n'y a pas de rupture à Annemasse car les gens n'aiment pas changer de train et cela est l'une des raisons pour lesquels l'on milite pour une flotte et un tarif unique. Par ailleurs, le canton du Valais a lancé des études pour éventuellement relier Evian au réseau suisse en Valais.

M. Hochstrasser explique que le département se bat depuis deux ans pour une flotte unique. Beaucoup de personnes s'étonnent de la taille du projet qui vise au fond à persuader deux pays. Le projet construit entre la Suède et le Danemark (Malmö-Copenhague) est le seul projet comparable au RER-FVG. Il convient d'être délicat dans la manière d'expliquer l'achat du matériel, sans vexer le partenaire voisin. En ce qui concerne la Commission des travaux, elle pourrait faire entendre à l'Office fédéral des transports que la flotte unique est une nécessité. Il ne connaît pas les liaisons existantes entre parlementaires suisses et français, mais la région d'Annemasse a un mot à dire car le projet a un intérêt pour cette ville, notamment au niveau des emplois potentiels. Par ailleurs, lorsque l'on parle du centre d'entretien de Valleiry, il s'agit de 30 à 35 emplois.

L'idée d'une flotte unique suisse, avec un entretien fait par Stadler en France, a déjà été défendue par le département à la région Rhône-Alpes. Cette dernière a demandé pourquoi l'on ne proposait pas aussi une variante Alstom ; l'argument mis en avant dans la réponse était que les CFF sont ceux qui paient et que, par conséquent, l'on ne peut pas demander aux CFF de financer une flotte Alstom avec de l'argent helvétique. Stadler a une homologation, Alstom pourrait homologuer son matériel en France d'ici à 2019, mais l'entreprise doit aussi homologuer son matériel en Suisse et cela prend de 1 à 6 ans.

M. Hochstrasser souligne que le comité de direction demande depuis un certain temps un nouveau comité de pilotage politique. La difficulté pour Genève est de mettre sur pied un comité de pilotage qui soit synchronisé entre les opérateurs, la région Rhône-Alpes et les cantons de Vaud et Genève. Il n'y a pas eu de réunions du comité de pilotage depuis un certain temps et il n'y a pas de rétro-planning pour le moment.

M. Pavageau souligne que M. Queyranne est le seul représentant de la région Rhône-Alpes habilité à prendre une décision. En région Rhône-Alpes, l'équivalent du Grand Conseil est une assemblée, mais cette dernière n'a pas le même pouvoir que le Grand Conseil. Il n'y a pas de moyens légaux pour faire pression sur la région Rhône-Alpes.

M. Hochstrasser relève que l'idée avancée par les CFF est de mettre en service une partie du réseau, dès que le chantier du CEVA sera terminé. L'administration de la région Rhône-Alpes est déjà au courant de cette situation : la région a plusieurs avantages à acheter une flotte unique suisse ; elle n'a pas à faire d'investissement au départ, il n'y a pas de surcoûts d'exploitation et la construction d'un centre de maintenance à Valleiry créerait des emplois. Mais cristalliser l'obligation d'acheter du matériel suisse risque de mettre en péril l'achat d'une flotte unique ; cela peut effectivement mener à une contre-réaction.

M. Hochstrasser informe que Stadler construit les trains à Bussnang en Thurgovie. Il ajoute que le fait de faire de l'entretien à distance est une chose que Stadler fait régulièrement.

M. Hochstrasser ne croit pas à l'idée qu'Alstom décide de ne pas construire des rames adaptées. L'hypothèse d'une fin de ligne à Annemasse serait une catastrophe, raison pour laquelle ce scénario n'a pas été étudié. Si l'on manquait de matériel en 2019 à cause d'un retard du côté français, l'on aurait au moins les rames pour aller jusqu'à Annemasse.

M. Pavageau considère que, si on inversait le raisonnement en choisissant des rame Alstom à 100 %, cela signifierait un préfinancement français pour le côté suisse. Or, il estime que l'on peut s'attendre à un refus français à ce niveau.

A partir du moment où le système dans lequel le financement serait fait par les CFF est choisi, l'option-miroir ne doit pas être proposée. Du côté suisse, il a été décidé d'avancer, sans mettre en avant que l'on achète suisse, ceci afin de ne pas pousser la région Rhône-Alpes à acheter Alstom.

Audition de M. Pierre-André Meyrat, directeur suppléant du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications (DETEC), division financement (10 juin 2014)

M. Meyrat s'est avant tout préparé à répondre aux questions des commissaires concernant les objets ayant trait à l'acquisition de matériel roulant ou au CEVA. Néanmoins, il fait part de la position de la Confédération sur cette thématique et souligne qu'il convient de distinguer deux éléments principaux. En premier lieu, en Suisse, ce sont les exploitants qui font l'acquisition du matériel roulant ; ceux-ci doivent le faire selon les lois de l'acquisition de marchés. La loi sur le marché intérieur et la loi sur les marchés publics interdisent d'utiliser le critère de nationalité pour attribuer un marché ; les CFF n'ont donc pas le droit d'introduire, dans leur publication en vue de l'adjudication, un critère de nationalité. En second lieu, le DETEC, la DGT représentée par M. Hochstrasser ainsi que le représentant du canton de Vaud ont la responsabilité de faire en sorte que le concept global d'exploitation, au-delà de l'achat de matériel, soit le plus efficace possible. Le matériel roulant doit répondre à des impératifs techniques qui remplissent l'offre attendue. La Confédération est convaincue qu'une flotte unique est de loin la version souhaitée, même s'il est nécessaire d'envisager des concessions aux partenaires français pour parvenir à cela. L'ouverture même d'une négociation est actuellement fort compliquée car il n'y a pas de discussions véritables avec les partenaires français. Si Stadler, de par son intérêt à ce marché, contacte les partenaires français, l'entreprise le fait de manière autonome, sans l'aval de la Confédération. Il regrette qu'il n'y ait pas de négociations ouvertes avec la France. Le problème majeur actuellement est bel et bien ce manque de terrain de discussion. L'achat du matériel se fait selon les règles des marchés publics et le critère de nationalité ne peut pas être pris en compte. L'exploitation globale du CEVA se fera, selon lui, à partir du meilleur concept possible pour les questions techniques et pour le bien des usagers ; ce concept est à l'heure actuelle le choix d'une flotte unique.

Discussion et questions

Un député (PLR) demande ce qui serait la meilleure option (ou la moins mauvaise) entre deux flottes ou alors une flotte unique SNCF.

M. Meyrat lui répond que les Flirt sont homologués pour rouler en France, ce qui n'est pas le cas pour le matériel français en Suisse. Il indique qu'il ne possède toutefois pas les éléments de coût du matériel français, ce qui l'empêche de répondre précisément à cette question.

Le Président désire savoir à quel niveau se situe cette difficulté.

M. Meyrat estime que la structure décisionnelle française est très difficile à saisir car il est nécessaire, de savoir non seulement qui est compétent formellement pour prendre une décision, mais aussi qui l'est informellement. La question du patriotisme économique français sort souvent de la compétence des régions. La dernière réunion du comité de pilotage entre les partenaires date de juin 2013 et l'absence de réunion cette dernière année est fort problématique pour un projet aussi ambitieux.

M. Hochstrasser rappelle que, dans le comité de pilotage, il y a des acteurs techniques et de instances politiques. Les discussions au niveau technique avancent ; les CFF et la SNCF travaillent à la création d'une entreprise commune, mais les discussions n'avancent pas au niveau politique. Il y a, du côté français, une absence de réaction. Il va bien y avoir un moment où le partenaire français devra se décider.

Un député (PLR) désire connaître les relations entre le DETEC et les CFF. Les CFF ont un double discours : d'un côté, la bonne tenue du projet transport et, de l'autre, CFF Immobilier qui laisse croire, selon lui, que les CFF deviennent un véritable promoteur immobilier. La Confédération a-t-elle un certain contrôle sur la régie autonome des CFF ? Par ailleurs, quel est l'impact du problème de la largeur des trains Alstom sur l'acquisition de matériel roulant ? Pour rappel, Alstom et Bombardier ont présenté un recours contre un choix de rames Stadler. Cette discussion impossible avec les partenaires français sur le CEVA pose sérieusement la question de l'avenir du projet du Grand Genève.

M. Meyrat est présent pour donner des renseignements techniques et non une position politique. Les CFF sont une société anonyme à 100% aux mains de la Confédération et non une régie autonome. C'est le secrétaire général du DETEC et non l'Office fédéral des transports qui gère les intérêts du propriétaire. Concernant CFF Immobilier, ce dernier a la fonction de générer les bénéfices indispensables au bon fonctionnement général des CFF, notamment le refinancement de sa caisse de pension. Concernant le recours de la décision Stadler, il indique que l'on ignore encore à l'heure actuelle les véritables motifs de ce dernier et que le DETEC n'intervient pas dans ces affaires.

Le député (PLR) explique que l'on entend, d'une part, la garantie du maintien du centre de maintenance de Sécheron et, de l'autre, que le terrain a un fort potentiel économique en tant que terrain destiné à la construction d'immeuble commerciaux.

M. Pavageau souligne que certains quais français ne correspondent pas aux nouvelles rames. Il précise qu'il y a 147 quais sur l'ensemble de la région Rhône-Alpes qui sont concernés ; des travaux pour adapter ces derniers sont déjà en cours depuis janvier 2013. Le Flirt et le Régiolis ont la même largeur et par conséquent, il n'y a pas d'argument concurrentiel à ce niveau-là.

Un député (UDC) rappelle que M. Barthassat a formé un nouveau comité avec quatre autres personnes ; comment ce comité va-t-il interagir avec le comité de pilotage ?

M. Hochstrasser souligne que, lorsque l'on parle du RER-FVG, on parle de la mise en service d'un réseau de trains, tandis que le comité lié au CEVA est plus restreint et ne se charge pas de l'achat de matériel roulant, mais des coûts de construction du CEVA.

M. Meyrat dit que l'on est à bout touchant d'un accord pour l'achat d'une première tranche de rames. Les trains qui roulent en France devraient être indemnisés d'après les lois françaises et non le droit suisse. Cela complique l'avancement du projet général : un réseau unique avec des trains qui vont plus loin qu'Annemasse.

M. Hochstrasser considère qu'il y a trois solutions : une vraie flotte unique (confort et économie) ; deux flottes circulant selon des parcours donnés sur l'ensemble du réseau ; enfin, deux réseaux totalement séparés (véritable retour en arrière). 18 rames sur un total de 36 à 38 rames seront achetées prochainement. A la suite de l'échec du projet de RER Bâle-Mulhouse, les CFF possèdent un certain nombre de rames bi-courants, aptes pour les réseaux français et suisse.

Une députée (S) se demande si le projet du CEVA pourrait profiter de la Genève Internationale pour tenter de rechercher une issue diplomatique à la problématique. Elle estime que cela permettrait de passer par une autre solution que le niveau technique ou régional.

M. Meyrat répond que Mme Doris Leuthard a déjà rencontré M. Frédéric Cuvillier, secrétaire d'Etat français chargé des transports, et qu'elle en a discuté avec lui.

M. Hochstrasser ajoute que l'entreprise Stadler a rencontré M. Jean-Jack Queyranne, président de la région Rhône-Alpes. Il existe un intérêt matériel du côté français pour le matériel suisse, qui s'est aussi manifesté par les interventions de l'ambassadeur de France. Le silence français est inquiétant, mais il n'est pas le fruit d'une absence de prise de contact diplomatique.

Un député (S) souligne qu'il conviendrait que M. Meyrat partage certains aspects politiques du dossier, au niveau de la politique stratégique des CFF car le projet est important par rapport à la politique de la Confédération

vis-à-vis de l'Europe. Il conviendrait, compte tenu du silence de la région Rhône-Alpes, que Berne ait un dialogue direct avec Paris.

M. Meyrat souligne que cette stratégie est décidée par le Conseil Fédéral et de ce point de vue est exprimée dans un document public. De plus, M. Barthassat est en première ligne et Genève a un rôle décisif dans le projet. Du côté français, le partenaire français est la région Rhône-Alpes, malgré le système centralisé français. La doctrine du patriotisme économique prônée par M. Montebourg est une difficulté sérieuse pour les discussions franco-suisse sur le dossier du RER-FVG, d'autant plus que l'entreprise Alstom est elle-même dans une situation délicate.

Un député (PLR) indique que l'on discute du projet CEVA depuis plus d'un siècle. Il ne comprend pas comment le déroulement du projet du RER-FVG n'a pas débuté sur des bases solides avec les autorités françaises. Il se demande au fond si l'on nous a vendu un rêve.

M. Hochstrasser croit toujours au projet et se dit convaincu qu'il peut exister ; le RER de Copenhague-Malmö en est la preuve (mêmes enjeux). Le matériel roulant évolue techniquement rapidement et le planifier trop tôt aurait été une erreur. Mais maintenant, il est important d'avancer et de décider de l'achat de matériel par tranche. La possibilité d'un financement total effectué par la Suisse est un aspect non négligeable dans une négociation commune. Tant que l'on n'entend pas de clair refus, le dialogue et la négociation restent toujours possibles. La région Rhône-Alpes a une véritable difficulté de décision et répète que, pour le moment, il n'a pas d'interlocuteur lui fournissant une réponse concrète.

Un député (MCG) craint que l'on se retrouve par la suite dans un cas similaire au projet de RER entre Bâle et Mulhouse, qui s'est soldé par un échec. Une telle issue serait clairement dommageable pour la Confédération, la région et les CFF.

M. Hochstrasser se souvient de la volonté ferme, exprimée il y a deux ans par le magistrat genevois et la déléguée de la région Rhône-Alpes attachés aux transports, insistant sur trois éléments : une flotte unique, un opérateur unique et une autorité organisatrice unique.

Une députée (S) se demande s'il serait opportun que la commission fasse une nouvelle motion qui pousserait dans le sens d'une flotte unique et remplacerait les autres motions qu'elle juge actuellement malvenues ; elle joue avec le feu compte tenu que les CFF sont d'une certaine manière déjà liés à Stadler.

M. Hochstrasser est intéressé par cette proposition. Une affirmation genevoise pour une flotte unique permettrait de signifier au partenaire

français que l'on veut effectivement une flotte unique et que Genève cherche bel et bien à trouver une solution pour le bien commun des deux côtés de la frontière.

Un député (PLR) affirme, en faisant référence à certains partis politiques, que l'on a aussi à Genève un équivalent de M. Montebourg. Il est inquiet par le régionalisme et le nationalisme qui risquent de mettre en péril le discours global.

M. Meyrat rappelle qu'il n'existe pas de problème technique, mais qu'il convient de se mettre d'accord avant tout sur un concept commun ou une vision commune. Le critère de nationalité comme argument pour l'obtention de marché publique est interdit. La Suisse, par tradition, ne viole pas les lois.

Un député (MCG) désire savoir, si la Confédération serait pénalisée au niveau des finances, si la France devait acheter Alstom.

M. Hochstrasser indique que le prix par unité est valable pour la commande en question et que les CFF ne prennent pas d'engagement sur une flotte plus grande ; il n'y a donc pas de pénalités. Toutefois une réduction du coût de ces rames serait possible au cas où la flotte est unique. Les rames Stadler, commandées par les TPG, puis ensuite gelées, ont mené à une suppression des places de production réservées pour ce matériel ; les TPG ont alors décidé qu'il ne fallait pas attendre de finir d'acheter la totalité d'un matériel avant de l'utiliser. Dans ce cas précis, la pénalité correspond au fait que le matériel ne sera pour l'instant pas construit, mais au contraire gelé.

Un député (PLR) demande, au cas où aucune négociation ne fonctionne avec le partenaire français, si le RER-FVG pourra tout de même fonctionner.

M. Meyrat répond que, si l'on imagine le pire scénario, on peut même imaginer que la France ne laisse pas la flotte suisse circuler en France. Il n'y a pas encore de contrat, ni de convention avec la France, à ce sujet, même si l'absence à terme d'un tel contrat ne semble pas envisageable.

M. Hochstrasser précise que les exploitants CFF et SNCF ont déclaré qu'ils étaient en train de créer une société commune basée à Genève, à majorité suisse, dirigée par un membre des CFF, dont l'objectif à terme est une exploitation commune. Les opérateurs ferroviaires avancent et il ne voit pas de raison technique qui empêcherait la création du RER s'il existe une réelle volonté politique.

Audition de M. Vincent Krayenbühl, directeur général de la mobilité et des routes du canton de Vaud (17 juin 2014)

M. Krayenbühl indique que le canton de Vaud est partenaire du projet du RER-FVG depuis le début du processus et de ce fait la connaissance du dossier est très bonne. La position vaudoise est simple : le canton soutient le développement du projet et soutient ses collègues genevois. Vaud a suivi les avancées du projet, en particulier la modeste partie vaudoise du réseau, allant de la frontière genevoise jusqu'à Coppet. En fin d'année, le canton devrait lancer les travaux pour l'aménagement de cette section, afin de pouvoir exploiter au quart d'heure la ligne qui ira de Coppet à Annemasse. Les cantons de Vaud et Genève ont bénéficié d'une contribution du fonds d'agglomération de la Confédération, selon une règle équitable.

Discussion

Un député (L) demande quel est l'organigramme du canton de Vaud, par rapport au RER-FVG, au niveau des marchés publics, et qui a été délégué par le canton de Vaud au COPIL CEVA et au groupe d'évaluation des marchés publics.

M. Krayenbühl indique que le canton de Vaud ne finance pas le CEVA car le principe de territorialité est appliqué. Il y a toutefois une grande collaboration politique, au niveau de ce que l'on appelle la métropole lémanique, et le canton de Vaud est avant tout membre du comité de pilotage du RER-FVG, représenté par sa cheffe et conseillère d'Etat Mme Nuria Gorrite. Cela fait maintenant un certain temps qu'il n'y a pas eu de réunions au niveau du comité de pilotage, lequel a pour mission de coordonner le développement du projet. Concernant le génie civil, le canton de Vaud n'a donc pas d'avis à émettre au niveau des marchés publics.

Concernant le matériel roulant, M. Krayenbühl rappelle que ce sont les CFF qui acquièrent les trains, en respectant les règles fédérales de marchés publics, et que les cantons doivent se contenter de prendre acte de cette commande et ensuite garantir la prise en charge des coûts financiers qui en découlent. L'organisation de ce projet est, pour le canton de Vaud, plutôt classique car il a l'habitude de travailler avec les CFF.

Un député (L) rappelle les problèmes qui pourraient découler d'une éventuelle double flotte dans le projet et désire connaître l'avis de l'auditionné à ce sujet.

M. Krayenbühl indique être conscient de la problématique visant à trouver une solution qui soit adaptée, tant pour la partie suisse que la partie française. C'est la Confédération qui fixe les règles du jeu dans lesquelles les

cantons doivent s'inscrire, mais il estime qu'il ne s'agit pas vraiment d'une situation exotique, au niveau suisse. Les règles habituelles de partenariats inter-cantonaux sont le fruit d'une collaboration entre les cantons. Il admet par ailleurs que les différences, au niveau du cadre juridique, complique le partenariat franco-suisse.

Un député (UDC) demande comment le canton de Vaud procède, lorsqu'il acquiert du matériel roulant, au niveau des procédures et des AIMP ? Comment le canton de Vaud procède-t-il, lors de l'acquisition d'une rame ? Au niveau de l'origine de l'entreprise, privilégie-t-il les entreprises nationales, comme cela se fait en Allemagne ?

M. Krahebühl explique qu'il s'agit de quelque chose de courant pour le canton de Vaud. Ce sont les entreprises privées régionales, sociétés anonymes, qui acquièrent le matériel, tandis que le canton est un organe de subventionnement qui n'est pas propriétaire des véhicules. Ces entreprises doivent bien entendu respecter les règles. Il relève que les transports lausannois, à la différence des TPG, sont une société anonyme, dont le canton de Vaud est l'un des plus grands actionnaires.

M. Krayenbühl se dit étonné de la préférence nationale, exercée par l'Allemagne. Il explique que, lors de l'achat des rames pour le métro lausannois M2, il n'y avait aucune priorité au niveau régional ou national car elles sont contraires à la législation européenne et aux accords internationaux.

Un député (UDC) indique qu'il y a toute une problématique autour de l'entretien des rames CEVA et de l'emplacement de cet entretien. Il désire connaître l'opinion du canton de Vaud quant à l'éventuel entretien futur d'un certain nombre de ces rames dans le canton de Vaud.

M. Krayenbühl indique que son canton n'intervient pas avec les CFF quant à l'endroit où l'on entretient les trains, mais il convient toutefois de choisir un lieu proche du lieu où les trains sont produits. Le canton de Vaud est principalement préoccupé par les kilomètres à vide qui seraient facturés. En outre, le maintien du centre de réparation d'Yverdon a fait l'objet d'une action soutenue de la part du gouvernement vaudois. Concernant la maintenance, il n'y a plus de centre dans la région de Lausanne. Il existait autrefois un atelier dans la ville lémanique, mais les véhicules ont aujourd'hui une bonne fonctionnalité et les révisions n'ont plus besoin d'être aussi nombreuses qu'auparavant.

Une députée (S) rappelle que l'on a souvent insisté sur l'importance d'un type unique de rames et que la France ne s'est toujours pas exprimée à ce sujet. Elle désire savoir s'il estime qu'une intervention genevoise du parlement serait utile pour soutenir la possibilité d'une flotte unique.

Comment la proposition de l'entreprise Stadler de créer un centre d'entretien en France voisine est-elle perçue ?

M. Krayenbühl explique que le dossier est complexe et que le canton de Vaud a une relation similaire avec la France concernant la navigation transfrontalière. Les relations avec le pays voisin ne sont pas simples, notamment à cause de la centralisation du système politique français et de la grande taille des régions, qui risquent par ailleurs de devenir encore plus grandes avec le projet de redécoupage du territoire français. Le mode de décision est différent de chaque côté de la frontière et il est essentiel que les négociations continuent entre les pouvoirs exécutifs ; les cantons ont un soutien au niveau fédéral. Les Vaudois aiment souvent faire des compromis et cela sera sans doute nécessaire pour le dossier du RER-FVG. L'idéal serait d'arriver à une flotte unique, mais il n'a pas encore la certitude que cette solution soit totalement possible.

M. Krahenbühl a de la peine à répondre à la question sur le centre d'entretien, mais il pense qu'il convient plutôt de garder la maîtrise de l'entretien. Toutefois lorsqu'il s'agit d'une situation compliquée, comme cela est le cas dans ce dossier, il faut être prêt à faire des concessions. Ce type d'arrangement ne fait pas vraiment partie des traditions des CFF, mais la question du site est un élément à prendre en compte, au même titre que l'acteur qui sera chargé de cet entretien.

Une députée (L) désire savoir si le canton de Vaud a actuellement une flotte mixte qu'il tend à rendre la plus unitaire possible.

M. Krayenbühl indique que les CFF regrettent de ne pas avoir que des nouveaux trains, mais cela est un autre débat. Les besoins de matériel roulant sont croissants, l'on se retrouvera sans doute dans dix ans avec une nouvelle génération de véhicules et l'on aura à terme plusieurs flottes différentes, même si l'on essaye d'avoir une flotte unique aujourd'hui. Ce n'est pas la diversité des fabricants qui le dérange, mais plutôt les différences de conception. Il y a eu récemment beaucoup de fusions et les entreprises rivales tendent souvent à se retrouver au sein de la même entreprise. Le processus de conception des véhicules d'Alstom est différent de celui de Stadler. La stabilité de l'emploi est effectivement plus grande du côté suisse et la manière suisse de faire des affaires est fort différente de la manière française, ce qui a trait, selon lui, au système politique suisse.

Un député (L) rappelle qu'une petite part du surcoût d'une flotte mixte, chiffré à 125 millions sur 25 ans, reviendrait au canton de Vaud. Il désire connaître le point de vue de l'auditionné à ce sujet.

M. Krahenbühl indique qu'il ne connaissait pas ce chiffre et que cela ne lui est pas égal. Par ailleurs, il y a une autre préoccupation générale qu'il convient d'avoir : trouver un équilibre quant à la participation financière française au projet.

Il faut avant tout mettre au clair le partenariat avec la France. C'est certainement entre Annemasse et Cornavin qu'il y aura le plus de clients et qu'il y a donc un très grand travail à faire aussi du côté français. La différence d'état du réseau dans le Chablais, par rapport au réseau suisse, est conséquente. Il convient de faire des efforts pour trouver une solution, afin que le partenaire français soit motivé. Ce n'est pas si facile pour la région Rhône-Alpes de participer aux réunions de l'agglomération FVG, car cette dernière se situe loin de Lyon.

Un député (L) désire savoir quelles sont les relations entre le canton de Vaud et les CFF, notamment avec CFF Immobilier, au niveau de sa conception de la valorisation de terrains.

M. Krahenbühl précise qu'il y a quatre branches principales des CFF avec lesquels le canton de Vaud travaille : CFF Voyageurs qui achètent les trains ; CFF Infrastructure qui est le partenaire qui construit les infrastructures ferroviaires ; CFF Cargo qui a des objectifs financiers d'équilibre au niveau national ; et enfin CFF Immobilier. Il existe une règle interne au sein des CFF : tous les terrains des CFF sont d'abord destinés aux infrastructures ferroviaires et les CFF doivent fournir la preuve que ces terrains ne sont pas nécessaires pour améliorer l'infrastructure, avant de les destiner à l'immobilier. Toutefois, les CFF subissent une pression de la part du Parlement fédéral, car ils doivent dégager des bénéfices, notamment pour financer leur caisse de pension. Mais on a affaire à des investisseurs qui ont, selon lui, tout de même une certaine conscience étatique. Les contacts entre les CFF et le gouvernement vaudois sont réguliers et les relations sont globalement bonnes, avec toutefois quelques frottements. Actuellement, il existe des projets importants de valorisation de friches ferroviaires qui correspondent à une vision moderne de la mobilité.

Discussion hors audition

Un député (L) désire savoir si M. Pagani, en tant que conseiller administratif de la Ville de Genève, a beaucoup de relations avec les CFF et quelle est la nature de ces relations.

M. Pagani indique qu'il a beaucoup de relations avec les CFF et que cela se passe très mal. Genève historiquement s'est toujours défié des CFF et rappelle que la liaison Lyon-Genève s'est construite avant la liaison

Genève-Berne. La Suisse centrale considère Genève comme une ville périphérique très éloignée. M. Longchamp avait une fois résumé la situation en indiquant que Genève s'est toujours débrouillé sans l'appui des CFF. Aujourd'hui, peu de gens, au niveau cantonal, sont réellement dédiés aux enjeux ferroviaires, ce qu'il considère comme une situation dramatique. Il existe, selon lui, une idéologie aux CFF qui consiste à mettre en avant le luxe dans les trains et les gares, afin de rivaliser avec le confort que l'on peut avoir en voiture. Les CFF valorisent également beaucoup les aspects commerciaux en offrant des espaces pour les galeries commerciales. Du point de vue stratégique, il s'agit aussi de la compétence du canton et ce dernier, selon lui, ne prend pas suffisamment ses responsabilités.

Le député (L) demande l'audition de M. Barthassat afin que la commission puisse entendre la stratégie du canton par rapport aux CFF, notamment sur les relations qui se développent entre les quatre branches principales des CFF et le Conseil d'Etat.

M. Pavageau souligne que le conseiller d'Etat a rencontré il y a une semaine le conseil d'administration des CFF.

Le député (L) relève qu'il existe une certaine méfiance au sein du parlement à l'égard du fonctionnement des CFF, raison pour laquelle il désire savoir s'il existe une stratégie commune entre le Conseil d'Etat et le Canton.

M. Pagani souligne que les responsabilités sont partagées et qu'il existe des stratégies différentes des uns et des autres pour valoriser des politiques définies par le Conseil fédéral et le Conseil d'Etat qui, selon lui, n'a pas saisi l'importance de développement ferroviaire dans l'agglomération.

Audition de M. Peter Spuhler, directeur général de l'entreprise Stadler Rail, et de M. Pascal Quentien, responsable pour l'entreprise des régions francophones (24 juin 2014)

M. Spuhler présente l'entreprise Stadler Rail. L'entreprise emploie 6 500 employés dont 3 000 en Suisse. Il est heureux d'avoir livré le tramway au canton de Genève ainsi que d'avoir eu d'autres contrats dans la région romande, notamment des voies métriques dans le canton de Vaud. Concernant le CEVA, l'histoire est plus longue. Il a vendu plus de 950 véhicules pour 15 pays différents, dont 14 rames, dans une version spécifique transfrontalière, prévues pour le RER Bâle-Mulhouse. Dans le cadre de ce contrat, ces véhicules ont été homologués pour les réseaux suisse et français. Cette homologation était compliquée, elle a coûté environ 20 millions de francs suisses et a duré environ quatre ans. Ce type de véhicule est donc opérationnel dès à présent pour rouler sur les deux réseaux

électriques. Concernant le RER-FVG, il y a deux problématiques majeures : que la Suisse et la France soient impliquées et que le financement soit réparti entre ces deux pays, mais majoritairement du côté suisse. Il y a des intérêts contradictoires concernant la livraison du matériel roulant. L'Etat français possède un contrat-cadre avec Alstom, par l'intermédiaire de la SNCF. Par conséquent, la question première est de déterminer si l'on veut une flotte mixte ou une flotte unique. Par ailleurs, il n'est pas le propriétaire, ni l'exploitant. Une flotte mixte présente plusieurs inconvénients : elle ne permet pas de créer des synergies, impose de prévoir plusieurs types de formation pour les conducteurs, empêche la compatibilité entre les véhicules permettant de combiner ces derniers en convois, et pose enfin des problèmes au niveau des pièces de rechange. Cette décision n'est pas de son ressort, elle doit être prise par les organes politiques. Il peut proposer, comme avantages, un contrat-cadre avec les CFF et un véhicule opérationnel aujourd'hui même. Le processus d'homologation transfrontalier demande beaucoup de temps et d'argent. En cas d'appel d'offres, il considère qu'il y a une très forte probabilité que le matériel ne soit pas livré à temps pour l'ouverture du CEVA.

Concernant les motions, M. Spuhler explique que Stadler a proposé comme compensation, s'il venait à produire les véhicules, d'assurer la maintenance des véhicules sur le sol français. La presse a discuté de cette question de manière erronée ; il précise que, pour la maintenance, l'on parle de 30 à 35 personnes employées, tandis que, pour le personnel de bord CFF, il s'agit de 120 à 150 personnes. La firme Stadler a reçu la visite de M. Queyranne et lui a communiqué sa volonté de produire, hors cadre CEVA, une partie du matériel pour le marché français sur le sol français. Stadler a eu jusqu'à présent quatre commandes sur le sol français : une ligne de montagne Chamonix-St-Gervais, une ligne de crémaillère au Puy-de-Dôme, une ligne dans les Pyrénées et, enfin, le tramway qui relie l'aéroport de St-Exupéry au centre-ville de Lyon. L'optique entrepreneuriale est au fond d'utiliser l'opportunité du CEVA comme base avancée pour pouvoir continuer à travailler sur le marché français. Concernant la valeur ajoutée issue de l'industrie locale à Genève, une centaine de transformateurs par an sont nécessaires, chaque train ayant deux transformateurs ; ces transformateurs viennent tous de Sécheron. Enfin, on ne parle que de 30 emplois sur le sol français, et non de 300 comme on a pu le lire dans la presse. Il a compris que les motions exprimaient une certaine volonté de conserver ces emplois en Suisse.

M. Spuhler conclut qu'il n'est ni exploitant, ni le commanditaire politique, mais uniquement le constructeur. Son expérience lui indique qu'il

semble inopportun que la flotte soit mixte, car cela priverait le projet de synergies importantes. Il convient aussi de prendre en compte que, dans le cas d'un appel d'offres, on parle d'au moins deux à trois ans pour l'appel d'offres et encore de deux à trois ans pour l'homologation des véhicules. Il s'excuse de faire un peu de publicité mais tient à souligner que, dans le cas d'une commande à Stadler, l'entreprise serait capable de commencer la production en deux mois et d'échelonner la livraison des véhicules entre 2017 et 2019. La maintenance proposée sur le sol français est une forme de compromis, d'autant plus qu'il ne s'agit pas, selon lui, d'une valeur ajoutée conséquente. Il ne veut toutefois pas intervenir dans le processus décisionnel politique.

Une députée (L) rappelle les risques potentiels de grèves en France et la question de la tarification des kilomètres à vide. Elle désire finalement savoir si le matériel Stadler est plus ou moins bruyant que le matériel Alstom et si cela peut constituer un argument de vente.

M. Spuhler répond qu'il est clair que le schéma le plus avantageux est d'avoir un centre de maintenance le long de la ligne à exploiter afin de réduire les kilomètres à vide. Concernant les grèves françaises, il s'agirait effectivement d'un nouveau challenge pour une entreprise suisse. Il a acheté sa première entreprise en dehors de la Suisse en 2000, en l'occurrence en Allemagne, et il n'a eu qu'une seule grève d'une heure en 15 ans. Toutefois, les syndicats allemands sont moins virulents que les syndicats français. Concernant le matériel roulant, à sa connaissance, Alstom ne possède pas le matériel nécessaire pour faire la liaison avec la Suisse, compte tenu de la différence de voltage des deux réseaux. La question est avant tout de savoir si l'entreprise Alstom est vraiment intéressée par un investissement dans une flotte spécifique, pour un réseau finalement relativement restreint.

Concernant le bruit, deux sortes de bruits sont susceptibles de découler de l'exploitation d'un véhicule roulant : le bruit du moteur et le bruit du train sur le rail. Les véhicules Stadler répondent à des normes européennes TSI et l'entreprise s'en tient à cette législation ainsi qu'au cahier des charges mis au point par les CFF. Il ne peut toutefois pas parler des véhicules de la concurrence, d'autant plus que le Régiolis n'est pas encore entré en exploitation.

Un député (UDC) désire savoir comment M. Spuhler ressent les négociations avec la France et s'il estime qu'il y a une possibilité d'achat de la part du partenaire français.

M. Spuhler n'a pas de contact direct avec la région Rhône-Alpes. Son partenaire commercial serait les CFF ou la SNCF en tant qu'exploitant. Il se

trouve tout en bas de la chaîne de décision. Toutefois il a entendu que les CFF pourraient éventuellement acheter la flotte et la louer, sous forme de crédit de bail, au partenaire français.

Un député (UDC) désire savoir si, dans le cadre du CEVA, Stadler a déjà prévu de produire une quantité partielle du matériel roulant, afin de rendre possible l'exploitation partielle du RER-FVG.

M. Spuhler a compris que les CFF souhaitaient démarrer le RER-FVG par étapes, ce qui permettrait aux premiers véhicules d'être exploités dès 2017. Si les CFF décidaient de passer par un appel d'offres, il serait alors impossible de livrer des véhicules pour 2017 et ils ne pourraient pas non plus acheter directement du matériel Alstom, pour des questions d'homologation.

Un député (L) désire savoir quel est l'opinion de M. Spuhler par rapport à la démarche politique d'un élu de son parti, consistant à s'opposer à la construction d'un centre de maintenance en France. Il est sain qu'il y ait un esprit d'entreprise et il considère que cette proposition risquerait de déstabiliser la possibilité d'obtenir une flotte unique pour le RER-FVG. Le parlement est cantonal mais sensible au développement économique national ; proposer ces objets revient à mettre des bâtons dans les roues dans les affaires de Stadler.

M. Spuhler souligne qu'il y a d'un côté la politique et d'un autre côté l'entrepreneuriat. L'objectif de la motion doit rester dans le cadre du parlement genevois.

Un député (L) demande, dans le cas où la France achèterait du matériel Alstom, si le fait d'avoir un centre d'entretien en France a encore un sens.

M. Spuhler répond que le matériel, qui sera peut-être livré par Stadler, sera entièrement fabriqué en Suisse et l'utilisation du site de maintenance en France dépendra du nombre de véhicules commandés ultérieurement et des discussions avec la SNCF et les CFF. Les coûts d'exploitation et de maintenance augmentent avec une flotte mixte.

Un député (S) relève que la production de véhicules pourrait être lancée en moins de deux mois. La commission s'interroge sur le silence des Français et il se demande si ce silence est dû au fait que le partenaire français sait que Stadler est capable de commencer rapidement sa production et, de ce fait, qu'il n'est pas pressé de répondre.

M. Spuhler répond qu'il est probable qu'Alstom soit au courant de la capacité de réaction de Stadler. Stadler devra toutefois encore adapter ses véhicules par rapport au système européen de signalisation, mais cela ne pose pas de problèmes particuliers. Au-delà de ces indications, nous nous trouvons dans la spéculation.

M. Hochstrasser précise que Genève doit commander du matériel bi-courant en 2014, pour mettre en service la partie suisse du futur RER-FVG en 2017, car l'électrification sur Genève change cette année. Dès fin 2014, des Flirt, venant de Bâle circuleront entre Genève et Bellegarde. Les CFF ont demandé que l'OFT et les cantons de Vaud et de Genève prennent position sur l'achat du matériel nécessaire afin d'opérer en 2017 cette augmentation, puis dans une deuxième tranche, le matériel pour la mise en service du CEVA en 2019. Cette stratégie permet de dire que ces achats ne sont qu'une partie d'une flotte unique. Cela peut être compris comme une volonté de faire le nécessaire maintenant tout en laissant une porte ouverte à la France pour une flotte unique. Les CFF doivent rejoindre le marché global et l'on ne peut plus attendre la décision française.

M. Spuhler indique qu'à sa connaissance, la commande de matériel va être discutée au conseil d'administration des CFF en juillet et qu'une décision va être prise à ce moment au sujet d'une première tranche de commande. Les CFF ne veulent pas se retrouver dans la situation où l'infrastructure du RER est disponible pour son exploitation mais qu'il n'y a pas de véhicules.

Une députée (S) comprend que Stadler ferait la maintenance des véhicules du RER dans la région frontalière. Elle demande s'il existe un autre cas de figure similaire ailleurs en Europe.

M. Spuhler indique qu'il ne désire pas s'immiscer dans un problème principalement politique. L'idée de réaliser la maintenance sur le sol français est une idée des CFF. Stadler a déjà une expérience comparable dans d'autres pays, notamment en Algérie, où la maintenance d'une soixantaine de véhicules du RER d'Alger se fait entièrement sur place, à Budapest où il est prévu que la maintenance de 100 véhicules se fasse entièrement par Stadler pour une période de trente ans. De même à Salzbourg ou encore dans trois sites en Hollande, où la maintenance de différents matériels (Stadler et autres) est effectuée. Il n'y a donc pas de problèmes pour Stadler à réaliser cette maintenance à l'étranger.

La députée (S) se demande quelle est la nature du lien avec l'entreprise locale et si cet entretien fait partie du contrat de base.

M. Spuhler indique que Stadler a différents sites de maintenance dans divers pays et que, lorsque le site est un site Stadler, il s'agit d'employés Stadler qui s'occupent de la maintenance et, lorsqu'il s'agit d'un site d'une autre entreprise, un contrat s'établit avec cette dernière et c'est elle qui s'occupe de la maintenance des véhicules. Il s'agit d'un contrat avec une certaine performance kilométrique annuelle planifiée et modifiée en fonction de la performance réelle. Il souhaite voir prochainement, à côté du matériel

Stadler qui circule le long du lac et sur le réseau du tramway genevois, l'exploitation d'un matériel transfrontalier de haut niveau sur le réseau du futur RER-FVG.

Visite du centre d'entretien CFF, rue du Prieuré (16 septembre 2014)

M. Simon Zimmermann, directeur de projet RER-FVG, M Martial Croisier, chef de production maintenance, CEG, M. Patrick Fauchere, responsable maintenance trafic régional, CEG, M. Philippe Serrano, directeur du lot « opérations » RER-FVG, Mme Marie-Josée Brélaz, directrice du lot « communication » RER-FVG, Mme Christelle Guigoz, assistante communication, Mme Christine Maier, responsable du développement de CFF Operating

Les commissaires se divisent en deux groupes et entament la visite du CEG, accompagnés respectivement par MM. Fauchere et Croisier.

M. Fauchere explique que le travail effectué au CEG et en quelque sorte l'équivalent du travail d'un garage auto faisant des services et certaines réparations. Le CEG fonctionne 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 ; les véhicules régionaux viennent au centre en moyenne tous les 8 jours et demi. L'entretien est modularisé et segmenté, grâce à une base de données et un système SAP ; ce dernier permet de vérifier quand un véhicule a besoin de passer les contrôles obligatoires. D'autres contrôles plus sporadiques se font tous les 30 ou 60 jours et certains, selon la saison, par exemple le chauffage et la climatisation.

Tous les trains régionaux des cantons de Genève et de Vaud, ainsi qu'une partie des grandes lignes nationales sont entretenus ici.

M. Fauchere explique que tout est fait pour que les rames ne sortent pas de leur circuit commercial. Elles arrivent en grande majorité par l'entrée située en direction de Lausanne et elles se rendent, après l'entretien, en gare de Cornavin.

Concernant les 40 rames du RER-FVG, qui auront une fréquence de 15', contre 30' aujourd'hui pour les trains actuels, ils compliqueront bien sûr les rotations, mais que cela reste possible grâce à une bonne organisation en amont.

M. Fauchere affirme que tout est planifié et que toutes les voies sont régulièrement occupées. La répartition des rames sur les différentes voies s'organise en accord avec le trafic en cours.

Les rames TGV ne sont pas entretenues au CEG, mais il y a collaboration parfois avec la SNCF, pour des entretiens ponctuels. Si le CEG devait

accueillir 40 nouvelles rames, il conviendrait d'effectuer certaines rocade avec d'autres centres d'entretien. Les trois champs principaux d'activité du CEG sont l'entretien, les réparations et le nettoyage.

M. Fauchere indique qu'environ 160 collaborateurs travaillent actuellement au CEG.

Visite des infrastructure d'entretien des boogies et des essieux

C'est le service de la régulation des véhicules qui est chargé d'envoyer les trains au CEG. Le centre d'entretien de Lausanne est aujourd'hui fermé, mais il en existe huit autres en Suisse, dont St-Gall, Winterthur et Bienne ; le centre d'Yverdon ne fait pas le même travail puisqu'il s'agit d'un atelier qui effectue les grandes réparations.

M. Hochstrasser relève ensuite qu'il est étonnant que les mesures de sécurité pour les mécaniciens soient plus sévères en France qu'en Suisse.

M. Fauchere souligne que la grande difficulté pour les Flirt a été l'homologation des véhicules pour la France. Il souligne qu'il existe, de ce fait, différents modèles de Flirt, dont le Flirt France et le Flirt Vaud. Il précise que tous les Flirt sont équipés de caméras. En cas d'infraction, les CFF doivent se référer à la police car ils ne peuvent pas directement déposer une plainte.

Mme Maier indique que CFF Operating est responsable de l'exploitation et de la propreté de toute la flotte des CFF, la plus moderne en Europe. L'entreprise est très compétitive et constitue l'une des meilleures en matière de concepts d'exploitation et de maintenance. CFF Operating possède des sites dans toute la Suisse, autant des centres de maintenance préventive, comme le CEG, que des ateliers industriels, comme celui d'Yverdon. Le CEG est spécialisé dans les Flirt. La flotte CFF est particulièrement moderne car elle se concentre peu à peu sur des compositions entières, c'est-à-dire des wagons et des locomotives indissociables. Cette spécificité a de grandes conséquences sur la maintenance. Ce type de véhicules, plus complexe, représente environ 30% de la flotte actuelle ; les CFF prévoient de remplacer graduellement leurs véhicules afin d'atteindre 80% dans dix ans. La stratégie de maintenance est avant tout d'avoir une vision d'ensemble, c'est-à-dire de veiller à la bonne gestion de la « supply chain ». Cette nouvelle stratégie a été mise en place cette année ; sans ce changement, les coûts des CFF augmenteraient.

CFF Operating est totalement intégrée aux CFF et cela est un facteur de succès. Cela permet d'augmenter la flexibilité financière de l'entreprise car il est toujours nécessaire de réduire les coûts.

Mme Maier indique que la stratégie vise à prendre en compte l'ensemble du cycle de vie de chaque rame, lequel peut être estimé à environ 25 ou 30 ans.

M. Hochstrasser relève que les nouvelles rames vont accueillir plus de passagers qu'auparavant et qu'il est nécessaire de prendre en compte cet élément.

M. Croisier présente brièvement les activités principales du CEG constitué d'un bâtiment principal, d'une station de lavage, de deux voies de vidange pour les toilettes des rames et, enfin, du bâtiment de Montbrillant pour certains véhicules isolés et les révisions modulaires de nettoyage. Il évoque ensuite quelques chiffres concernant le CEG : 11 000 km² ; 6 voies ; 163 collaborateurs (dont 40 % de frontaliers). Ils se répartissent de la manière suivante : 22 personnes dans le secteur administratif ; 12 ingénieurs en technique de production ; 82 personnes en production (essentiellement des mécaniciens et poli-mécaniciens ; 30 au nettoyage ; 8 en infrastructure et, enfin, 9 en logistique. Les types de véhicules entretenus au CEG sont : ETR610 ; ICN ; voitures RIC ; IC 2000 ; VU IV ; Re 460 ; Re 420 ; Duplex Regio ; Flirt. Au niveau de l'entretien, il y a 100 contrôleurs dans 4 régions, intervenant 24h/24. La fréquence d'entretien s'élève à 4 ou 5 jours pour les grandes lignes (avec un arrêt de 3h pour l'entretien, 8h à 15h pour la technique et 10h à 20h pour le nettoyage) et 5 à 9 jours pour le trafic régional (avec un arrêt de 2h pour l'entretien, 4h à 6h pour la technique et 6h à 10h pour le nettoyage).

M. Zimmermann parle du RER-FVG qui est un des premiers trains transnational d'Europe. Il est attendu pour 2019 et il transportera environ 50 000 passagers par jour, avec une cadence d'un quart d'heure. Une bonne collaboration entre les partenaires est essentielle à la bonne marche du projet. Le CEG, de par son emplacement, devrait être le centre d'entretien du RER, afin d'éviter les trajets à vide et viser la meilleure efficacité possible. Le CEG a la capacité de changer des modules lourds, un point qu'il considère important.

Mme Maier souligne que les CFF ont une grande capacité de répartition, ce qui permet d'être passablement flexible. Le fait d'avoir la capacité d'entretenir les 40 rames du RER ne veut pas dire qu'il n'y a actuellement pas assez de travail pour le CEG ; il y aura déplacement d'autres entretiens ailleurs.

Mme Maier indique que l'entretien de ces 40 rames est planifié et intégré depuis longtemps et qu'il ne générera pas de nouveaux investissements.

Mme Maier indique qu'il n'y a pas de nouveaux investissements matériels prévus mais qu'effectivement, il convient de prévoir une légère augmentation des ressources humaines (3 à 4 postes).

M. Zimmermann souligne que cette augmentation de cadence est prise en compte. Concernant le centre d'entretien de Valleiry, au niveau du projet RER-FVG, il n'y a pas un grand intérêt à voir la création de ce nouveau centre.

M. Hochstrasser relève que le CEG se trouve effectivement au milieu du parcours du futur RER-FVG. L'éventualité de la création d'un centre de maintenance en France, géré par Stadler, correspond à une contrepartie pour le partenaire français, si ce dernier émet des réserves quant à la flotte unique du RER-FVG. On comprend l'intérêt qu'un opérateur a à se charger de l'entretien de ses véhicules, mais le constructeur a au fond tout autant intérêt au bon entretien des rames qu'il a fabriquées. Il est essentiel qu'il y ait une flotte unique car il s'agit d'un optimum financier pour le bien de l'Etat.

Mme Maier indique que les CFF sont libres de choisir le lieu d'implantation d'un centre d'entretien, tant qu'il est situé en Suisse. Un centre se construit néanmoins généralement au début ou à la fin d'une ligne existante. Les CFF restent pour le moment sur le scénario de départ, c'est-à-dire que le CEG se charge de l'entretien des rames du RER-FVG.

M. Zimmermann observe que le lieu précis de Valleiry n'est pas un choix venant des CFF.

M. Hochstrasser indique que c'est le constructeur qui a cherché un endroit en France voisine, en contrepartie de l'acceptation d'une flotte unique pour le RER-FVG.

Mme Maier observe que, en plus de l'entretien du RER-FVG, il existe un projet qui lie la future gare souterraine de Cornavin au CEG. Il n'y a donc pas de danger à ce que ce centre de maintenance disparaisse.

M. Serrono souligne que les voies françaises croisent toutes celles du RER-FVG, mais que le mouvement de délestage ailleurs en Suisse permet de répondre à ce problème. Le CEG est un site de pointe et les CFF ne veulent pas s'en séparer.

M. Zimmermann indique qu'actuellement 20 rames ont été commandées par la partie suisse, mais que le partenaire français n'a toujours pas donné de ses nouvelles quant à la commande des 20 autres rames. Le matériel reste la question la plus sensible, mais le projet avance sur d'autres points. Il juge la collaboration bonne au niveau de la tarification, des horaires et de la production.

M. Hochstrasser souscrit à cela. Les deux opérateurs travaillent ensemble et avec tous les partenaires. L'organisation de l'horaire est une nécessité de base pour la commande du matériel. Se mettre d'accord sur la tarification n'est pas chose facile et il y a encore beaucoup de travail jusqu'en 2019.

Séance de conclusion des dossiers en présence de M. Blaise Hochstrasse, directeur général de la DGT, et de M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint DETA (9 décembre 2014)

Une députée (S) désire savoir s'il y a eu de nouvelles évolutions à propos des choix qui devaient se faire ?

M. Hochstrasser indique que la France ne s'est toujours pas prononcée officiellement sur la commande de son matériel roulant, que les 17 rames ne sont toujours pas commandées ; elle ne s'inquiète pas vraiment des délais. La France se décidera prochainement car le concurrent de Stadler n'a pas encore de matériel homologué à la fois en Suisse et en France et les délais deviennent très courts.

Le président rappelle que les partenaires français, invités à la commission, n'ont jamais répondu à la proposition.

Un député (UDC) désire savoir si l'option d'un centre de maintenance à Valleiry est actuellement encore de rigueur.

M. Hochstrasser explique que la flotte unique, c'est-à-dire l'option optimale au niveau des coûts d'exploitation, est toujours un thème actuel. Rien de ce qui avait été expliqué lors des précédentes séances n'a changé.

Un député (MCG) affirme avoir été surpris de lire dans la presse que les partenaires français semblaient mécontents de la commande du matériel roulant par la partie suisse du projet.

M. Hochstrasser explique qu'il n'existe pas, du côté français, un poste technique équivalent au sien. Le partenaire français savait que, trois mois avant la commande, une autorisation pour l'acquisition du matériel par les CFF avait été préparée. Les CFF et Stadler se sont organisés pour permettre au partenaire français de rejoindre la même offre ; la France ne pouvait donc pas être surprise devant la commande passée du côté suisse. Le contact politique avec le partenaire français s'est dernièrement intensifié dans le but de s'entendre, non pas sur le matériel roulant, mais sur d'autres thèmes liés au RER-FVG, comme la tarification unique, les méthodes de contrôle de billets, une autorité organisatrice coordonnée, etc. Tous les mois, il y a des réunions techniques entre les différents partenaires.

Un député (L) indique qu'il va se prononcer directement sur les objets. Il estime que l'on a déjà répondu à toutes les questions au sujet de ce qui était maîtrisable. Il considère que la R 748 n'a pas de sens car le côté français n'est selon lui pas maîtrisé ; il propose de refuser cet objet. Concernant la M 2197, il estime que la situation actuelle répond déjà à ce que l'objet veut mettre en avant ; il va refuser également cette motion. Il désire par ailleurs que la commission demande à M. Hochstrasser de venir une fois par trimestre, pour faire un compte rendu de la situation. Pour le reste, tout le travail a déjà été effectué.

M. Ferey rappelle que le département a récemment lancé la publication de fiches de communication sur le CEVA. Il propose de venir auprès de la commission pour faire un compte rendu de la situation, avant chaque publication. Le prochain numéro va être publié mardi prochain, mais il n'y a toutefois pas d'évolution particulière à ce stade. Il est disposé à venir présenter, le cas échéant, les résultats du Copil à la commission.

Un député (Ve) se demande si l'ouverture partielle de la gare des Eaux-Vives est encore une option envisagée.

M. Hochstrasser indique qu'il existe actuellement la possibilité d'ouvrir, à fin 2017, le tronçon Coppet – Lancy-Pont-Rouge, en passant d'une cadence d'une demi-heure à une cadence d'un quart d'heure. Des doutes existent encore quant à la configuration de la gare à adopter. Il existe toujours la possibilité d'ouvrir la gare du Bachet sur l'une des deux voies, mais certains détails restent à vérifier. Cette option est techniquement possible, mais sa pertinence n'est pas encore prouvée, compte tenu notamment du fait que le réseau de bus n'a pas encore été adapté. Par ailleurs, l'ouverture du tronçon Annemasse – Chêne-Bourg est une option tombée à l'eau, tant du côté français que du côté suisse, car cette éventualité impliquerait la construction d'une alimentation au courant français, juste pour une année, en attendant la fin de la construction du tunnel, et générerait par conséquent de lourds coûts supplémentaires.

Un député (Ve) observe que l'on ne trouve rien, lorsque l'on tape « CEVA » sur le site de l'Etat de Genève.

M. Hochstrasser relève que le terme « CEVA » incarne pour le moment un chantier constructif et non le train futur.

M. Ferey comprend qu'il y aurait donc un manque de liens entre le site de l'Etat et celui du CEVA.

Le député (Ve) relève que la brochure distribuée explique globalement le financement du chantier, mais qu'il ne mentionne toutefois pas le

financement français, voire qu'il laisse entendre que la France ne participe pas à ce projet.

M. Ferey indique que la brochure parle essentiellement des travaux du côté suisse. Ce bulletin n'a pas vocation à faire du reporting sur les travaux du côté français ; il se contente de communiquer sur ce qui relève de l'Etat de Genève. L'Etat communique seulement sur les éléments pour lesquels il est compétent. A terme, il vaudrait la peine de faire quelque chose de plus, au niveau de la communication globale du projet. Il prend note de la remarque du député et il en fera mention auprès du Copil.

Le président propose à M. Ferey d'envoyer le bulletin d'informations sur le CEVA à la commission et lui dit que cette dernière l'invitera, le cas échéant, en janvier prochain.

Discussion de commission

Les deux objets traités ici, sont très liés au RD 1041 du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur l'avancement de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin-Annemasse via La Praille et Les Eaux-Vives et à la motion 2199 pour un renforcement de la maintenance du matériel roulant à Genève.

Concernant les objectifs de la M 2197, « Matériel roulant du CEVA : pour une attribution du marché à l'entreprise ayant recours à une sous-traitance et à un entretien en Suisse », un député (L) observe que Stadler est une entreprise suisse, qui n'a pas recours à la sous-traitance auprès d'ateliers à l'étranger et qui propose une maintenance à Genève. Il estime donc que ce texte est aujourd'hui devenu vide de sens. Le Grand Conseil ne peut rien faire pour les 17 rames du côté français ; il propose donc à la commission de s'opposer à cette motion.

Il propose à la commission de refuser également la R 748, « Le matériel ferroviaire nécessaire à la construction du CEVA doit être fabriqué en Suisse ».

Un député (Ve) estime que les deux textes ont rempli leur fonction première, c'est-à-dire informer la commission au sujet de ces questions. Le Conseil d'Etat et les CFF sont aujourd'hui bien conscients de la problématique. En France, il y a d'autres critères d'attribution des marchés et le Grand Conseil ne doit pas maintenir la pression sur le Conseil d'Etat. Il indique faire confiance à ce dernier pour le projet CEVA et invite les auteurs à retirer les deux objets. Il ajoute que, dans le cas contraire, il les refusera.

Un député (PDC) observe que les objectifs des objets ont été atteints et que le travail de la commission a été d'une grande qualité. Il est satisfait par

les réponses apportées jusqu'à aujourd'hui, raison pour laquelle il propose de refuser tous les objets. Il s'abstiendra toutefois, lors du vote de la R 748.

Un député (MCG) informe que le MCG soutiendra les deux objets. Il estime que le fait de les retirer signifierait que la commission ne se soucie guère de la teneur de ces objets ; les maintenir ne pose pas de soucis.

Le président estime qu'il est plus sage que les objets ne soient pas retirés, afin qu'il reste une trace des nombreuses heures de travail passées sur le sujet.

Une députée (S) considère que tous les débats seront de toute manière reflétés dans le rapport sur le RD 1041 du Conseil d'Etat. La résolution et la motion touchent des domaines très sensibles sur lesquels le Grand Conseil n'a pas prise ; il est donc fort délicat et dangereux de voter ce type d'objets. Comme toutes les réponses ont été apportées lors des travaux de commission, elle indique que le PS refusera donc la M 2197 et la R 748.

Un député (PLR) souligne que le PLR ne propose pas le retrait des textes, mais deux refus. Ces textes tendent à dire à la France qu'elle est obligée d'acheter du matériel suisse ; ce n'est pas le rôle du Grand Conseil de Genève de forcer la main sur des choix à effectuer pour un territoire n'étant pas sous son contrôle.

Un député (UDC) indique que le groupe UDC refusera la R 748.

Le président soumet au vote la M 2197 :

Pour :	3 (3 MCG)
Contre :	9 (4 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S)
Abstentions :	2 (2 UDC)
La M 2197 est refusée.	

Le président soumet au vote la R 748 :

Pour :	3 (3 MCG)
Contre :	10 (2 UDC, 4 PLR, 1 Ve, 3 S)
Abstention :	1 (1 PDC)
La R 748 est refusée.	

Proposition de motion (2197)

Matériel roulant du CEVA : pour une attribution du marché à l'entreprise ayant recours à une sous-traitance et à un entretien en Suisse

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

- qu'à la livraison du CEVA il faudra disposer de 40 rames interopérables ;
- que diverses entreprises sont en concurrence pour l'attribution du marché du matériel roulant ;
- que des entreprises suisses envisagent de délocaliser la production du matériel roulant en France ;
- que la mise en service du CEVA se fera au mieux 2 ans après la date prévue ;
- que, sur les 16 kilomètres que comporte le CEVA, 14 sont situés en Suisse ;
- que le CEVA est financé à 90% par la Confédération et le canton de Genève ;
- que la Suisse a octroyé 15,7 millions d'euros à la France pour la construction d'une voie à quai alimentée en courant de traction suisse jusqu'à Annemasse ;
- que le CEVA grève fortement la capacité financière de Genève à réaliser les investissements dont sa population a besoin ;
- que, vu l'engagement de la Confédération et du canton, le marché devrait profiter à l'emploi à Genève et en Suisse,

invite le Conseil d'Etat

- à se prononcer en faveur de l'attribution du marché du matériel roulant du CEVA à une entreprise ou à un consortium qui, cumulativement :
 - produit et assemble le matériel roulant sur un site suisse,
 - a recours à la sous-traitance auprès d'ateliers de construction mécanique situés principalement à Genève, subsidiairement en Suisse,
 - propose un service d'entretien du matériel roulant situé à Genève, subsidiairement en Suisse ;

- à intervenir auprès des CFF pour qu'ils acquièrent le matériel roulant auprès de l'entreprise ou du consortium répondant à ces critères ;
- à rendre rapport sur les mesures prises pour défendre et encourager la prise de parts de marché par les entreprises genevoises dans les marchés publics du CEVA.

Proposition de résolution (748)

Le matériel ferroviaire nécessaire à la construction du CEVA doit être fabriqué en Suisse

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

- la construction du CEVA et sa mise en exploitation en 2017 ;
- la nécessité de prévoir rapidement l'achat du matériel roulant ;
- que les 90 % du tracé se trouvent sur le territoire de la République et canton de Genève ;
- que le canton de Genève et la Confédération financent plus de 90 % de la construction ;
- que la gestion de la ligne jusqu'à Annemasse sera sous la responsabilité des CFF ;
- que la convention de financement des 2 kilomètres sur le territoire français est paraphée, mais pas encore signée ;

invite le Conseil d'Etat

à user de tout son poids pour que le marché soit attribué à une ou des entreprises suisses.

Date de dépôt : 28 janvier 2015

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Christian Flury

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a passé de nombreuses séances en 2014 à se pencher sur divers textes ayant trait au CEVA. Relevons que ce CEVA, chantier ferroviaire du siècle, aussi coûteux qu'il puisse être, n'est qu'un tronçon de voies ferrées reliant la gare de Genève-Cornavin à celle d'Annemasse. Un petit et cher tronçon, mais qui constitue la colonne dorsale du futur RER du « Genève étendu » (de Bellegarde à Lausanne, d'Annecy à Evian et au Fayet).

A terme, un consortium de compagnies de transports ferroviaires sera constitué pour l'exploitation de ce RER sur sols helvétique et français.

C'est précisément l'implication de deux régions issues de deux nations, qui ont toutes deux des sensibilités et des modes de fonctionnement différents, qui constitue l'essentiel des difficultés de vision commune dans l'avancement du dossier.

L'exploitation de ce futur RER nécessitera l'acquisition de 39 rames qui, idéalement, devraient être interopérables pour des raisons d'efficacité et d'économie. C'est précisément le choix du fournisseur de ces rames qui constitue le premier écueil. Nos chers CFF ont penché en faveur d'un fournisseur de matériel roulant helvétique, dont le modèle retenu est déjà certifié pour pouvoir circuler en France. Cela n'a certes pas dû être de tout repos puisque les normes françaises diffèrent des nôtres. Sur le plan technique, l'avant de la cellule du poste de pilotage doit répondre aux directives françaises tout comme, notamment, la couleur des barres et mains courantes des espaces dévolus aux passagers ; sans préjudice d'autres tracasseries.

Si les discussions avec nos voisins semblaient bien engagées, la préposée française de la région Rhône-Alpes aux acquisitions de matériel ferroviaire est aux abonnés absents depuis de nombreux mois. Vu les montants envisagés, elle a probablement été dessaisie du dossier au profit d'un

fonctionnaire plus proche du gouvernement central. Ne nous leurrions pas, Mesdames et Messieurs ! Fidèles à une vieille tradition de protectionnisme, nos voisins chercheront par tous les moyens à favoriser un fabricant de l'Hexagone et voient d'un mauvais œil que les petits Helvètes aient déjà passé commande de la moitié du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de ce RER.

Le 9 décembre écoulé, les Français n'avaient toujours pas passé commande des 17 rames qui leur seront nécessaires. Ces supposées rames françaises n'existent toujours que sous forme de projet, de dessins ou d'esquisses. Elles semblent encore loin d'être construites ou homologuées pour pouvoir circuler sur territoire romand.

A ce niveau, la solution d'un achat de l'ensemble du matériel roulant par les CFF et sa location aux Français au prorata des kilomètres parcourus semble potentiellement pouvoir se concrétiser. Ainsi, toutes les rames circulant sur ce RER auraient été construites en Suisse. Ce qui remplira les objectifs de la résolution, objet de ce rapport.

Quant à l'entretien de ce matériel, il suffit de jeter un rapide coup d'œil aux schémas de ce futur RER pour se rendre compte que la gare de Genève-Cornavin est située en son centre, constituant le point de croisement névralgique des différents parcours.

Les CFF exploitent un centre de maintenance de matériel roulant qui est situé au haut de la rue du Prieuré, en ville de Genève, à proximité immédiate de la gare de Cornavin.

Ce centre, l'un des plus modernes d'Europe, a la capacité de recevoir et d'assurer la maintenance de l'ensemble du matériel roulant de ce RER, ce qui permettra de maintenir des emplois spécialisés sur notre sol. Nul besoin d'envisager la création d'un centre de maintien le long d'une desserte de campagne qui engendrerait des pertes de temps non négligeables lorsqu'il s'agira d'y conduire des compositions pour les services courants, réparations et maintenances ou de les en ramener pour les remettre en service.

Cet usage rationnel du centre genevois des CFF d'entretien du matériel roulant va également dans le sens de la motion, objet de ce rapport de minorité.