

Date de dépôt : 24 avril 2017

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Serge Hiltbold, Renaud Gautier, Pierre Conne, Bénédicte Montant, Raymond Wicky, Jacques Béné, Daniel Zaugg, Beatriz de Candolle, Frédéric Hohl, Pierre Weiss, Jean Romain, Pierre Ronget, Gabriel Barrillier, Nathalie Fontanet, Simone de Montmollin, Antoine Barde, Edouard Cuendet pour un renforcement de la maintenance du matériel roulant à Genève

Rapport de majorité de M. Jacques Béné (page 1)

Rapport de minorité de M. François Lefort (page 45)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Jacques Béné

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie à 9 reprises pour traiter cette motion, soit les 29 avril, 6 et 13 mai, 10, 17 et 24 juin, 16 et 23 septembre, 9 décembre 2014 et 14 juin 2016, sous la présidence de M. Stéphane Florey en 2014 et de M. Sandro Pistis en 2016.

Les procès-verbaux ont été tenus avec précision par M. Sébastien Pasche.

Qu'ils soient tous remerciés de leur contribution aux travaux de la commission.

Présentation par M. Serge Hiltbold, premier signataire (6 mai 2014)

M. Hiltbold remercie la commission de le recevoir et indique regretter que la séance plénière ait regroupé tous les points concernant le CEVA car il estime qu'ils ne sont pas tous liés. Il estime qu'il est important de souligner les chiffres des postes créés dans le centre de maintenance de Stadler à Valleiry. Il indique qu'il convient de prendre en compte que cette motion n'est pas une attaque contre l'entreprise Stadler, ni contre la France. Il souligne que l'on parle de 30 postes de maintenance. Il indique que le site de maintenance actuel, situé à la Rue du Prieuré, est un centre opérationnel et qu'il constitue, selon lui, les clés du réseau de 240 km de tout le RER franco-valdo-genevois. Il estime que le positionnement central de Cornavin est le meilleur endroit pour un tel centre. Il ajoute, concernant les horaires, que les déplacements d'entrées et de sorties de trains doivent être pris en compte dans le choix du centre de maintenance. Il souligne que le nettoyage des wagons et ce genre de tâches peuvent être facilement extériorisés dans d'autres gares et qu'il s'agit donc de parler avant tout de la maintenance à proprement parler. Il explique que les CFF devraient a priori, d'ici juillet 2014, commander le matériel roulant auprès de l'entreprise Stadler. Il précise que les CFF seront propriétaires du matériel roulant alors qu'en France, le propriétaire sera la région Rhône-Alpes et non la SNCF. Il indique avoir de la peine à admettre que l'on « privatise » la maintenance à la région Rhône-Alpes. Il souligne qu'il ne s'agit pas d'un point de vue contre l'entreprise Stadler, mais il estime d'un point de vue technique, qu'il est beaucoup plus logique de situer le centre de maintenance dans le centre de Genève, tant pour des questions de cadences que d'horaires.

Un député (Ve) rappelle que le centre de Sécheron est opérationnel et il considère qu'il serait intelligent de l'utiliser. Il indique que le modèle Stadler est déjà homologué pour être en fonction des deux côtés de la frontière, qu'il a une avance par rapport à Alstom, et qu'il serait donc logique de prendre du matériel suisse et faire la maintenance à Sécheron. Il souligne que le fait de laisser la maintenance sur le territoire français constitue toutefois en quelque sorte une espèce de compensation envers la France afin qu'elle accepte d'utiliser du matériel suisse.

M. Hiltbold considère que Genève ne peut pas intervenir sur l'acquisition du matériel roulant par la région Rhône-Alpes. Il indique que les premiers trains Stadler sont les plus performants et qu'ils devraient rouler sur France dès le mois d'août prochain. Il répète que les clés du réseau de maintenance doivent rester, selon lui, à Cornavin. Il estime néanmoins qu'il est moins important, selon lui, de garder les maintenances auxiliaires. Il estime que ce type de services pourrait se faire sur France. Il souligne, en citant le journal Le

Parisien, que la Région Rhône-Alpes est la deuxième région de France où il y a le plus de retard de trains, avec 12% de retard.

Un député (PLR) désire savoir quel est le taux d'utilisation du centre de maintenance de Cornavin et si ce dernier aurait la capacité d'absorber le supplément de rames liées au CEVA. Il désire savoir par ailleurs si les personnes nécessaires pour remplir les 30 postes existent sur le marché de l'emploi suisse où s'il faudrait faire appel à des frontaliers. Il se demande enfin, au cas où la maintenance se fait en France, si le centre de Valleiry remettrait en question le centre de la rue du Prieuré.

M. Hiltbold estime que les CFF ont pris des engagements en tant qu'opérateur et ne peuvent donc pas prendre le risque d'avoir des personnes non qualifiées sur les machines. Il explique que le centre d'entretien de Genève (CEG) possède des collaborateurs formés, qui entretiendront prochainement la flotte qui emprunte la ligne de Bellegarde. Il explique que la capacité technique de main d'œuvre existe, mais que toutes les rames devraient se répartir, selon lui, dans les diverses gares du réseau. Il ajoute que des études d'impact devront être faites à ce sujet.

Un député (PLR) comprend que toutes les rames ne pourront pas être stockées à Genève et qu'il est donc légitime de penser aussi à la France. Il se demande si le centre de Valleiry remettrait en cause l'existence du CEG.

M. Hiltbold estime que le centre de Valleiry ne remettrait pas véritablement en cause le CEG, mais il considère qu'au niveau politique, il convient de montrer au Conseil d'Etat que la régie fédérale des CFF a fait ses preuves en termes d'horaires, d'aspects techniques et de formation.

Un député (PLR) évoque le RER bâlois et se demande si certaines prestations de maintenance sont externalisées dans les pays voisins.

M. Hiltbold indique ne pas posséder d'éléments de réponse à ce sujet.

Un député (UDC) souligne que la moitié des rames prévues sur le réseau seront acquises par la région Rhône-Alpes. Il se demande si cela signifie que la maintenance de ces rames devrait se faire sur France.

M. Hiltbold rappelle que les propriétaires du matériel ne sont pas les mêmes des deux côtés de la frontière et que le nœud du réseau est autour de Cornavin ; il estime donc qu'il faut effectuer la maintenance à cet endroit.

M. Hochstrasser souligne que, si la maintenance est effectuée à Valleiry, c'est d'une certaine manière pour préserver l'objectif d'une flotte unique. Il considère que cela représente l'un des soucis majeurs. Il explique que, lorsque le canton achète la prestation aux CFF, le matériel est compris dans cette prestation. Il explique que le constructeur est d'accord d'entretenir les rames

lui-même, mais en France. Il désire donc souligner que l'entretien ne serait donc pas sous-traité à la France, mais effectué par Stadler en France. Il ajoute que, pour des raisons de normes, les CFF sont très à cheval sur les questions d'entretien.

Un député (UDC) désire savoir quelle fenêtre le canton va-t-il avoir au niveau des conditions de travail, de la formation, de la cadence et des horaires.

M. Hiltbold estime qu'en termes de moyens humains, les CFF ont pris leurs responsabilités. Il souligne qu'il y aura 45 gares dans le réseau RER et il considère que des activités vont donc pouvoir être mises en œuvre dans ces dernières. Il répète que le CEG a la capacité technique d'intervenir sur l'entretien des nouvelles rames. Il considère cependant qu'il est illusoire de vouloir « faire dormir » toutes les rames au même endroit.

Un député (S) indique qu'il comprend difficilement l'initiative. Il se dit certain que tous les emplois ne pourront être occupés par des Suisses et qu'il faudra de toute manière chercher des travailleurs en France. Il estime donc que le fait de placer le centre de maintenance en France n'est pas illogique. Il se demande ensuite quelle est la capacité du canton d'influer sur une négociation entre Stadler et la France. Il se dit gêné par le débat car il considère qu'il s'agit d'un réseau franco-suisse et qu'il faut donc envisager le projet de manière large au niveau géographique. Il considère qu'il existe aujourd'hui une incohérence politique et il désire savoir comment le Conseil d'Etat entend expliquer sa position auprès de Berne et auprès des Français.

M. Barthassat estime que si l'on a une vision du Grand Genève, il convient effectivement d'avoir une vision globale du débat sur le RER. Par ailleurs, il souligne qu'un certain nombre de rames se trouvera de toute manière tous les soirs du côté français. Il observe que le CEG pourrait peut-être accueillir la maintenance de ces rames, mais il précise que, selon les informations obtenues de l'office cantonal de l'emploi, il n'y a pas de mécanicien spécialisé inscrit au chômage. Il observe en outre que Stadler met un pied en France pour développer ses activités commerciales.

M. Hiltbold estime que le député (S) n'a pas posé de question mais a donné plutôt son point de vue. Il estime par ailleurs que les propos de M. Barthassat sont déplacés car il considère que la motion n'est pas une attaque envers Stadler, ni envers le développement de la région.

Un député (S) rappelle qu'il a posé une question et il demande à nouveau si le canton a une réelle capacité de négociation.

M. Hiltbold souligne que l'entreprise Stadler a le projet de développer ses activités commerciales en France et que le canton n'a effectivement rien à dire à ce sujet. Toutefois, il indique vouloir garder des moyens de pression sur le

propriétaire, à savoir la région Rhône-Alpes, notamment pour se préserver des problèmes de retards et de tarifs. Il désire donc garder les clés de l'opérationnel à Cornavin.

M. Barthassat indique que le projet du centre de maintenance à Valleiry n'est pas une idée de la DGT, mais au contraire le fruit d'un accord entre Stadler et les CFF. Il ajoute que le but premier des CFF est de faire tourner le réseau et donc d'être opérationnel.

M. Hiltbold considère qu'il est louable que les CFF aient l'objectif d'avoir une flotte unique, mais il estime que, pour assurer les aspects opérationnels et techniques, les CFF veulent avoir Stadler sur France pour assurer les horaires.

M. Hochstrasser désire souligner qu'il y aura un seul horaire franco-suisse et un seul système de tarification franco-suisse. Il indique donc qu'un travail est bel et bien effectué par les CFF à ce niveau. Il explique en outre que, pour essayer d'avoir une flotte unique, les CFF entendent acheter une flotte unique pour l'ensemble, ce qui permet à la France de ne pas avoir à faire d'investissement.

Une députée (PLR) désire savoir, au cas où la maintenance est effectuée à Valleiry, s'il y aura plus de trains qui y « dorment » qu'à Sécheron.

M. Hiltbold indique ne pas avoir d'informations au niveau de la taille de l'infrastructure prévue à Valleiry. Il estime néanmoins qu'au niveau des risques de l'exploitation, plus on est sur une voie de passage, plus les risques seront maîtrisés.

Un député (MCG) salue la motion et indique par ailleurs ne pas accepter les propos de M. Barthassat. Il se dit persuadé que l'on apprend le métier que l'on exerce au sein de l'entreprise où l'on rentre. Il considère que les frontaliers qui viennent travailler au CFF ne connaissent pas d'entrée la politique de l'entreprise et estime que le Conseil d'Etat devrait être sensibilisé à la problématique de l'emploi des Genevois et des résidents. Il observe par ailleurs que Genève paie plus que la France dans le projet et estime par conséquent que le canton doit avoir un pouvoir de décision supérieur à celui de la France. Il insiste enfin sur le danger de grève du côté français et affirme qu'il faut avoir la volonté économique et politique de maintenir ce centre à Genève.

M. Hiltbold considère, concernant la question de la formation, que le centre de maintenance de la rue du Prieuré est à même de constituer une perspective professionnelle pour les métiers polymécaniques. Il estime donc que garder ce centre est un geste pour continuer à former des apprentis.

M. Barthassat considère que les CFF ont déjà les centres de formation dont ils ont besoin et que le centre de Valleiry ne mettrait pas en péril la formation du futur personnel des CFF. Il ajoute que depuis qu'il occupe son poste au sein

du Conseil d'Etat, les employés engagés par son département étaient à 50% des chômeurs et il souligne également qu'il n'a pas engagé de frontaliers. Il ajoute néanmoins que de hauts fonctionnaires français travaillent au sein du département et qu'il est très satisfait du fait que ces personnes puissent servir de relais pour négocier avec des partenaires français.

Un député (PLR) estime que le PLR n'a jamais eu de projet anti-région. Il observe que le problème de la grève peut être aussi ennuyeux pour la France que pour la Suisse et il désire savoir si ce point a été abordé par le département. Il observe par ailleurs que le fait qu'il existe un centre de maintenance en France ou pas ne change pas grand-chose aux problèmes de grève.

M. Hochstrasser désire différencier l'exploitation de la maintenance et souligne que les trains « dorment » généralement à la fin de la ligne où ils ont terminé leur service. Il explique qu'il a été imaginé que Stadler entretienne les trains et que les CFF paient l'entreprise pour cet entretien. Concernant l'exploitation, il indique qu'il n'existe pas actuellement d'horaire de crise en cas de grèves, mais il considère qu'il est encore trop tôt pour cela.

Un député (PLR) désire indiquer au MCG que la motion n'est pas uniquement issue du PLR. Il indique aussi que le fait d'ouvrir le centre de Valleiry ne signifie pas nécessairement remettre en cause le centre de maintenance de Sécheron. Il observe que Bâle a un système de RER qui fonctionne, selon lui, plutôt bien, malgré les éventuelles grèves françaises ou allemandes et il estime qu'il conviendrait de prendre exemple sur ce modèle. Il indique en outre que l'on pourrait imaginer des frontaliers suisses qui travaillent à Valleiry, compte tenu du fait que ce serait les CFF qui paient la maintenance.

M. Hochstrasser explique qu'il voulait dire que les CFF paient l'entretien des rames au même titre que l'on paie l'entretien de sa voiture, lorsque l'on fait les services.

A la suite de la présentation du projet de loi, la commission décide de traiter conjointement les projets suivants : RD 1041, M 2197, M 2199 et R 748. Les auditions suivantes ont donc concerné ces objets dans leur ensemble bien que le présent rapport ne concerne que la M 2199.

Audition de M^{me} Anna Barbara Remund, cheffe du Trafic Régional Suisse, accompagnée de M^{me} Marie-Josée Brélaz, responsable de la communication voyageurs CFF (6 mai 2014)

M^{me} 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.

M^{me} 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 ?

M^{me} 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.

M^{me} 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.

M^{me} 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.

M^{me} 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.

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

M^{me} 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 ?

M^{me} 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.

M^{me} 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.

M^{me} 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.

M^{me} 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 nécessaires 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.

M^{me} Remund répond que le fait de choisir un autre lieu de maintenance est lié 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.

M^{me} 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 ?

M^{me} 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 échéant, 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 totale 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.

M^{me} 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 ?

M^{me} 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.

M^{me} 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 2000 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 intégrés 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 ?

M^{me} 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'offres 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.

M^{me} 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 suisses sur cette ligne à terme ?

M^{me} 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.

M^{me} 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.

M^{me} 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 apparue 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 prêts 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 (PLR) 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 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 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 de 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 1000 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 telles 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 rétroplanning 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 rames 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 des 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'immeubles 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-courant, 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 M^{me} 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-suissees 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 étant donné 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 (PLR) 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 M^{me} 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 (PLR) 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 intercantonaux sont le fruit d'une collaboration entre les cantons. Il admet par ailleurs que les différences, au niveau du cadre juridique, compliquent 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 (PLR) 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 de 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 (PLR) 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 (PLR) 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. Krayenbühl 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 (PLR) 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 (PLR) 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 (PLR) 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 6500 employés dont 3000 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 (PLR) 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 (PLR) désire savoir quelle 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 (PLR) 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, M^{me} Marie-Josée Brélaz, directrice du lot « communication » RER-FVG, M^{me} Christelle Guigoz, assistante communication, M^{me} 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 entretenues 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 infrastructures 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 Bienna ; 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.

M^{me} 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.

M^{me} 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.

M^{me} 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.

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

M^{me} 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.

M^{me} 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.

M^{me} 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 (RD 1041, M 2198, R 748 et M 2199) 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 (PLR) 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.

A la suite des votes sur les objets RD 1041, M 2197 et R 748 il est décidé de geler la M 2199 et de la garder en réserve, au cas où le dossier évoluerait dans un mauvais sens.

Vote sur le gel de la M 2199 :

Pour : 9 (2 UDC, 4 PLR, 3 S)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 2 (1 PDC, 1 Ve)

La M 2199 est gelée jusqu'à nouvel avis.

Les travaux reprennent le 14 juin 2016.

Audition de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat/DETA, accompagné de MM. David Favre, secrétaire général adjoint, et Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs au sein de la direction générale des transports (14 juin 2016)

M. Barthassat remercie la commission et indique que la maintenance de la partie Léman Express CFF sera traitée dans le dépôt Prieuré et que celle de la partie Léman Express SNCF sera traitée du côté français ; il ajoute que l'on n'augmentera pas la capacité du centre du Prieuré, mais que les rames du CEVA vont simplement remplacer le traitement d'autres rames suisses qui sont actuellement traitées au Prieuré.

M. Pavageau souligne que le CEG tourne quasiment à plein régime 7j/7, 22h/24. Il ajoute qu'il n'est pas prévu d'extension physique des bâtiments car cela péjorerait les capacités de développements de l'offre. Il relève que tous les Flirt achetés par les CFF seront traités intégralement sur le site du CEG et la place d'exploitation nécessaire sera faite grâce au transfert du traitement du matériel grandes lignes IC et ICR, qui devraient a priori partir vers Bienne. Il relève que les Français ont indiqué qu'un petit centre de maintenance pour les maintenances 1 et 2 sera construit à Annemasse, que les prestations high tech seront effectuées au CEG, tandis que la révision mi-vie sera effectuée sur le site de Chambéry. Il précise que ce qui est important est qu'il n'y ait pas de maintenance sur le site de Lyon, ce qui était prévu initialement, car il observe que cela aurait pu engendrer des risques de robustesse, lors du cheminement des trains vers Lyon, ce qui aurait du coup affaibli la souplesse d'exploitation. Il rappelle enfin qu'il s'agit bien d'une flotte mixte, avec des trains qui roulent des deux côtés de la frontière et que cela sera facturé au pro rata territorial.

Un député (UDC) comprend que la grosse maintenance sera faite à Genève. Il se demande si la SNCF paiera la facture.

M. Pavageau souligne que cela est encore en négociation et qu'il s'agit d'arrangements entre les CFF et la SNCF. Il ajoute que, si la SNCF n'est au final pas intéressée, cela n'aura aucun impact sur l'emploi basé à Genève car le temps qui ne serait pas consacré au matériel français le serait aux grandes lignes suisses. Il ajoute que, dans ce cas, la maintenance du matériel français serait faite à Chambéry et qu'il n'y aurait donc pas de répercussion sur la qualité de la prestation.

Un député (UDC) rappelle qu'il était à l'époque question d'un nouveau centre de maintenance à Valleiry.

M. Barthassat lui répond que ce projet a été abandonné et que cela aurait été le cas si Stadler avait assuré l'ensemble de la flotte.

Un député (UDC) observe que les CFF avaient investi au moins 10 millions dans le dépôt du Prieuré, dans le but, selon lui, d'accueillir plus de travail, alors que le centre tourne déjà à plein régime.

M. Pavageau souligne qu'il s'agissait surtout de renouvellement de matériel, notamment la machine à laver les trains, en conformité avec la réglementation sur l'environnement de la récupération des eaux, et non de développements physiques du centre.

Un député (UDC) observe qu'il était prévu qu'en cas de surcharge de travail, une partie serait délocalisée sur Yverdon.

M. Pavageau indique que cela concernera, le cas échéant, soit Bienne, soit Yverdon, car ils ne peuvent pas pousser les murs du CEG. Il précise qu'ils se chargent en outre aussi des Lyria qui ne peuvent pas être envoyés à Bienne ou Yverdon car il n'y a pas de ligne commerciale.

Un député (UDC) en revient à la motion et il indique qu'il comprend donc que tout ce qu'elle demande sera de toute manière appliqué.

M. Pavageau lui répond par l'affirmative.

Un député (Ve) comprend qu'il n'y a donc pas de souci, que la maintenance sur Annemasse ne va pas pénaliser le travail sur Genève et donc que la motion est obsolète.

M. Pavageau lui répond par l'affirmative.

Un député (PLR) aborde la question de l'exploitation ; il rappelle que l'on avait articulé un coût supplémentaire de 4 millions lié à la double flotte. Il se demande quelle va être la structure d'exploitation et comment vont être traités les employés, notamment les Français. Il se demande comment va se faire la répartition des coûts et sous quel statut juridique seront ces employés. Enfin, il

se demande comment sera abordée la problématique de la grève par rapport à ce statut juridique des employés.

M. Barthassat indique que le fait qu'il n'y ait pas de flotte unique oblige à avoir une rame de secours en plus, 3 au lieu de 2 (2 Flirt et 1 Regiolis), d'où le surcoût. Il ajoute que c'est le partenaire français qui a acheté la rame supplémentaire.

M. Pavageau souligne que ce n'est pas l'Etat qui décide de l'organisation de l'exploitation car il s'agit d'un accord privé entre deux entreprises. Il observe que l'Etat valide néanmoins cette organisation car l'Etat est le commanditaire et il souligne que l'Etat a donc voulu que le niveau de service soit helvétique pour l'usager genevois. Il précise que l'on ne conçoit pas qu'il faille, pour l'usager genevois, changer de train en gare d'Annemasse, raison pour laquelle les trains sont M. bel et bien frontaliers. Il précise néanmoins que l'on part sur un modèle dans lequel le mécano change à la gare d'Annemasse. Il relève que cela a été décidé de cette manière car, si le chauffeur suisse travaille plus de 25% de son temps sur le territoire français, il doit alors payer les cotisations sociales sur la totalité du salaire. Il indique par ailleurs que le mécano français, s'il travaille sur Suisse, va demander à être payé comme un employé suisse, à l'instar des chauffeurs de bus. Il souligne que cela n'est donc pas envisageable économiquement pour le commanditaire qu'est l'Etat. Il précise ensuite que le problème de la grève est quelque chose d'important car il estime qu'il y aura régulièrement des jours de grève du côté français. Il souligne que le fait que le mécano suisse qui va à Annemasse reparte dans l'autre sens garantit que la partie helvétique du Léman Express sera garantie même les jours de grève en France. Il ajoute que la situation inverse est peu probable car la dernière grève des CFF date de 1966. Concernant la signalisation, il observe que, si le mécano traversait la frontière, il faudrait qu'il apprenne cette différente signalisation. Il souligne qu'il y aura néanmoins quelques employés qui seront aptes à faire le relais des deux côtés de la frontière. Concernant le statut des employés, il explique que les CFF embaucheront des mécanos suisses pour travailler en Suisse et la SNCF embauchera des cheminots français qui travailleront en France. Il souligne ensuite que la facturation est territoriale et se fait au train/kilomètre. Il observe que le déficit généré par les parcours français doit être compensé par la région française. Il souligne que du côté suisse, les coûts et les recettes sont identifiés et la facture sera partagée par l'OFT, le canton de Genève et un petit peu le canton de Vaud. Il observe qu'il n'y a donc pas de mélange des genres et précise que l'on aura un prix unique pour le Flirt qui roule en Suisse et le Regiolis qui roule en Suisse.

Un député (PLR) indique que le surcoût évoqué ne concernait pas seulement l'achat de la rame.

M. Pavageau pense qu'à l'époque, aucun des deux opérateurs n'était bien motivé et qu'ils avaient donc forcé le trait pour justifier qu'il y allait avoir des surcoûts énormes.

Un député (PLR) comprend donc que les CFF négocient ces coûts d'exploitation avec la SNCF.

M. Pavageau indique qu'ils créent une nouvelle exploitation et qu'ils négocient ensuite cette dernière.

Un député (PLR) observe que c'est la région qui paie en France et qu'elle n'a pas d'argent ; il craint donc que l'Etat de Genève doive payer un maximum.

M. Pavageau souligne que les négociations se passent de la manière suivante ; d'un côté il y a la région française et l'Etat de Genève et de l'autre, la SNCF et les CFF. Il souligne que l'on ne veut donc pas se laisser avoir par ces deux entreprises. Il précise par ailleurs que la confiance n'est pas la même de la part de la région française envers la SNCF que celle pouvant exister entre l'Etat de Genève et les CFF. Il précise qu'ils n'ont pour leur part aucune confiance dans les chiffres que fournit la SNCF, raison pour laquelle ils les font expertiser à chaque fois.

Un député (PLR) comprend donc que l'on ne peut pas confirmer aujourd'hui ce surcoût de 4 millions.

M. Pavageau estime que l'ampleur de ce surcoût est trop importante.

Une députée (S) se demande s'il n'y a pas un risque que l'on soit au fond sur le second plan, au niveau de l'approvisionnement des trains sur le tronçon Lausanne-Genève, puisqu'il y a souvent plusieurs soucis techniques et des retards sur cet axe.

M. Pavageau lui répond que le CEG n'est pas dimensionné pour accueillir plus de trains. Il précise que les 20 petites rames du CEVA ne prendront la place que de 5 ICN et donc que les CFF sont tout à fait capables de s'organiser en ce sens. Il précise qu'il n'y aura pas de suppression de trains sur cet axe. Il ajoute qu'ils ont absolument besoin de cette expertise car ils ne pourraient pas renvoyer tous les trains en Valais ou au pied du Jura. Il rappelle que Genève est le plus petit canton au niveau ferroviaire de la Confédération.

Un député (MCG) se demande si les chauffeurs français des bus TPG qui passent la frontière font aussi une rocade.

M. Pavageau explique qu'il n'y a pas de changement de chauffeurs dans les bus ; il précise que l'intégralité des bus urbains est exploitée par les TPG, avec des chauffeurs TPG ou des sous-traitants genevois. Il relève néanmoins

que les interurbains T71 et T72 sont exploités par des entreprises françaises, avec des chauffeurs français et, une fois qu'ils rentrent en Suisse, ils touchent le salaire minimum prévu par l'OFT.

Le député (MCG) explique qu'il pose cette question par rapport à la problématique des charges sociales.

M. Pavageau prend l'exemple de la ligne K qui ne va jusqu'à Pougny. Il précise que ce bus ne fait que traverser la frontière et revenir, raison pour laquelle il n'atteint de loin pas les 25%, alors que le mécano suisse qui irait à Evian devrait attendre en plus sur place jusqu'au départ du prochain train et que cela constituerait donc des heures de travail qui pourraient atteindre les 25% de son temps.

Le député (MCG) observe qu'il y a des bus qui circulent au centre de Genève avec des plaques françaises.

M. Pavageau précise qu'il s'agit de la ligne 61 et que c'est une exception transitoire, exploitée par les TPG et sous-traitée à l'exploitant d'Annemasse, qui est à moitié-moitié avec la RATP.

Un député (UDC) désire savoir où en est la certification des rames françaises.

M. Pavageau souligne que cela relève de la responsabilité du partenaire français. Il souligne que l'OFT a affirmé, lors du comité de pilotage franco-suisse, qu'il était toujours en attente des dossiers liés à la sécurité, mais que la France s'était engagée à ce que l'intégralité des documents soit disponible en mars 2018.

Un député (UDC) comprend que le processus a donc déjà commencé.

M. Pavageau lui répond par l'affirmative et précise que ce processus doit aboutir à mars 2018.

Un député (UDC) relève que Stadler avait mis 4 ans pour obtenir une autorisation de circuler en France. Il se demande, au cas où cette certification n'est pas prête en 2018, s'il y a un plan B.

M. Pavageau indique que le cas échéant, les rames rebrousseraient chemin à Annemasse, mais néanmoins que tous les partenaires ont compris qu'ils avaient intérêt à tout faire pour que cela ne se fasse pas.

Discussion de la commission

Un député (PLR) estime que l'on a répondu aux attentes de la motion, mais il pense qu'il vaut la peine de voter la motion afin qu'il y ait une trace écrite.

Un député (Ve) considère qu'il est curieux de continuer avec cette motion si tout le chemin a été fait. Il estime qu'elle est obsolète et qu'il ne faut donc pas la voter.

Un député (PLR) relève que cette motion a été déposée en avril 2014 et que beaucoup de choses ont depuis avancé. Il considère qu'il vaut la peine qu'il y ait une réponse écrite de la part du Conseil d'Etat, élément que l'on pourrait utiliser, le jour où cette problématique resurgira.

Un député (UDC) considère pour sa part que la motion est obsolète mais il pense qu'il faut quand même la voter. Il indique qu'il se contentera pour sa part du rapport de commission afin qu'il reste une trace écrite, même si l'on n'a rien appris ce soir de nouveau. Il se dit rassuré par le fait que ce qui a été dit dans la presse ait été ce soir confirmé. Il indique qu'il refusera pour sa part la motion et pense qu'il suffit d'en rester à un rapport de commission.

Un député (Ve) considère que la motion est complètement obsolète et que la trace écrite serait la trace d'une ridicule exigence d'une preuve que ce qui a été dit était déjà dans la presse. Il indique par ailleurs qu'il se souvient d'une motion socialiste pour laquelle la droite n'a même pas voulu entendre le Conseil d'Etat. Il indique qu'il va donc voter contre cette motion. Il pense qu'ils veulent renvoyer cela au Conseil d'Etat pour faire perdre du temps.

Une députée (S) indique qu'ils sont deux dans son groupe à vouloir voter cette motion afin de ne pas prendre le CEVA en otage. Elle ajoute qu'elle aurait en effet souhaité que la motion de M. Deneys soit mieux traitée par la commission et elle demande qu'on laisse dorénavant la commission étudier les choses jusqu'à la fin, d'auditionner le département et elle désire que l'on soit quelque peu « gentleman agreement », afin de pouvoir faire avancer les travaux. Elle indique qu'elle ne veut pas avoir le même comportement que celui qu'elle leur a reproché.

Un député (PLR) estime que l'on est tous d'accord sur le principe et il pense que ce sont les rapports de minorité qui font perdre du temps. Il considère pour sa part qu'une réponse du Conseil d'Etat ne va pas faire perdre du temps. Il ajoute que le CEVA rentre en exploitation en 2019 et que, s'il y a des problèmes sur la maintenance, il sera très utile pour les députés de pouvoir se référer aux travaux de la commission.

Un député (PDC) indique qu'il s'opposera à cette motion par souci de cohérence car il s'était déjà opposé à toutes les motions qui posaient des questions sur le CEVA qu'ils jugent dépassées.

Vote sur la motion M 2199

Pour : 8 (2 S, 3 PLR, 3 MCG)
Contre : 4 (1 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 UDC)
Abstentions : 2 (1 EAG, 1 UDC)

La M 2199 est adoptée.

Conclusion

Pour toutes les raisons évoquées et bien qu'il ait été répondu positivement aux invites de la motion, la majorité de la commission souhaite qu'un rapport du Conseil d'Etat soit rendu sur cette problématique.

Nous vous invitons donc, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter cette motion.

Catégorie de débat : II

Proposition de motion (2199)

pour un renforcement de la maintenance du matériel roulant à Genève

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

- que le projet de centre de maintenance du matériel roulant de Valleiry ne créerait que 30 emplois, contrairement aux 300 annoncés, correspondant en réalité au développement de l'activité de construction de l'entreprise Stadler Rail sur sol français ;
- que les CFF disposent déjà d'un site de maintenance à Genève (situé au 34, rue du Prieuré), avec du personnel formé sur le type de matériel roulant suisse qui a fait l'objet d'appels d'offres (type « Flirt France ») et en plein cœur du réseau ;
- que le site de Genève entretient déjà le matériel roulant « Flirt vaudois » ;
- que les CFF fournissent un effort de formation dans ce domaine,

invite le Conseil d'Etat

à tout mettre en œuvre pour garantir la maintenance du matériel roulant à Genève afin de sauvegarder l'emploi et le dispositif de formation, un pôle d'excellence et de formation professionnelle en mécanique, et conserver la maîtrise du réseau RER genevois.

Date de dépôt : 30 août 2016

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. François Lefort

Mesdames et
Messieurs les députés,

Cette motion, déposée en avril 2014, reposait principalement sur l'annonce d'un projet de centre de maintenance du matériel roulant Léman Express à Valleiry et sur le fait que ce centre ne créerait que 30 emplois, contrairement aux 300 annoncés, alors que les CFF disposent déjà d'un site de maintenance à Genève propre à la maintenance des trains Léman Express. Elle invitait donc le Conseil d'Etat à tout mettre en œuvre pour garantir la maintenance du matériel roulant à Genève afin de sauvegarder l'emploi et le dispositif de formation professionnelle en mécanique, et conserver la maîtrise du réseau RER genevois.

Qu'en est-il plus de deux ans après le dépôt de cette motion ?

L'audition du département nous apprend que la maintenance de la partie Léman Express CFF sera traitée dans le dépôt Prieuré et que celle de la partie Léman Express SNCF sera traitée du côté français. La capacité du centre du Prieuré ne sera pas augmentée, mais les rames du CEVA vont simplement remplacer le traitement d'autres rames suisses qui sont actuellement traitées au Prieuré.

Tous les trains Flirt achetés par les CFF seront traités intégralement sur le site du CEG Prieuré à Genève et la place d'exploitation nécessaire sera obtenue grâce au transfert du traitement du matériel grandes lignes IC et ICR, à Bienne. Un petit centre de maintenance pour les maintenances 1 et 2 sera construit à Annemasse par la SNCF, les prestations « high tech » seront effectuées au CEG Prieuré à Genève, tandis que la révision mi-vie sera effectuée sur le site de Chambéry. Il n'y aura pas de maintenance sur le site de Lyon. Le projet de centre de maintenance de Stadler à Valleiry est abandonné.

De nombreux commissaires ont reconnu que l'invite de cette motion est obsolète mais tiennent à garder une trace écrite d'une audition, sous forme d'un rapport, qui les a convaincus de l'inanité des demandes de ladite motion et ceci dans le seul but que le Conseil d'Etat réponde par écrit à cette motion.

Voilà une bien curieuse pratique, de l'ordre du caprice furieux, qu'un commissaire PLR justifie par le fait que cette réponse écrite pourrait être utilisée le jour où cette problématique resurgirait. Un autre commissaire UDC se dit quant à lui rassuré par le fait que ce qui a été dit dans la Presse ait été confirmé en commission par le département. Le rapport sur cette motion témoignera donc, pour une fois, et contrairement à une vilaine idée fort répandue, qu'il arrive que la Presse dise la vérité, ce qui n'est pas non plus une raison pour prendre cette motion en considération, n'exagérons pas.

Bien qu'un commissaire PLR estime que les rapports de minorité fassent perdre du temps, le présent rapporteur de minorité ne pouvait faire autrement que de perdre son temps à répéter que cette motion est anachronique, caduque, périmée, dépassée et donc obsolète et que les auteurs, dans un accès de raison, auraient dû la retirer.

Cela n'a pas été le cas et nous nous retrouvons donc avec cet objet parlementaire fort curieux à traiter.

Le rapporteur de minorité, résolument optimiste, à son habitude, vous recommande donc, Mesdames et Messieurs, de ne pas prendre cette motion en considération.