

# Le Léman Express, un record de complexité

**MOBILITÉ** Le RER franco-suisse a été inauguré en grande pompe jeudi à Genève. Sur fond de tension sociale en France, qui n'est que l'un des éléments qui rendent ce projet particulièrement audacieux

BERNARD WUTHRICH  
@BdWuthrich

Le train en provenance de La Roche-sur-Foron et d'Annemasse, à bord duquel se trouvait le président de la Région Rhône-Alpes-Auvergne, Laurent Wauquiez, finit par arriver en gare. Avec un important retard, mais il arrive. Il est 14h20 ce jeudi 12 décembre 2019 à la gare de Genève-Eaux-Vives.

Ce n'était pas joué d'avance. L'inauguration du Léman Express et sa mise en service se déroulent dans un contexte de tensions sociales. Si tout s'est finalement passé comme prévu lors de l'inauguration jeudi, l'incertitude demeure pour les premières courses inscrites à l'horaire, dimanche. Outre les mouvements sociaux nationaux, le personnel SNCF de Haute-Savoie réclame une prime de vie chère de 400 euros pour ceux qui travaillent dans la ceinture genevoise.

Le risque d'une grève du côté français a été pris en compte lors de l'élaboration du projet CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse), qui porte désormais le nom de Léman Express. Si le personnel français est en arrêt de travail, les rames suisses peuvent circuler sur les 14 des 16 kilomètres du tracé qui se trouvent sur sol suisse, c'est-à-dire jusqu'à la dernière station avant la frontière, celle de Chêne-Bourg.

En théorie, ils peuvent rouler jusqu'à Annemasse même en cas de grève, comme c'est le cas sur la ligne du Simplon, où les trains BLS peuvent accéder à Domodossola même si le personnel italien débraie. La gare haut-savoyarde est équipée d'une voie au voltage suisse (15 kilovolts, la tension de traction est de 25 kV en France). La signalisation étant automatisée, les trains suisses pourraient desservir cette gare. Mais la situation est apparemment plus complexe qu'en Italie, de sorte que cette possibilité n'est pas garantie.

## Une longue liste de différences

Le risque de conflit social en France n'est que l'un des nombreux éléments qui ont rendu la mise en place de cette liaison binationale complexe. Jeudi, le patron des

CFF, Andreas Meyer, et la conseillère d'Etat vaudoise Nuria Gorrite en ont dressé la liste: les contextes juridiques, les systèmes politiques, l'organisation des CFF et de la SNCF, les règlements de travail, le partenariat social, les tarifications, les signalisations, les systèmes de sécurité, les tensions de traction ne sont pas les mêmes en France et en Suisse.

Sans oublier, et Andreas Meyer regrette qu'un consensus n'ait pas pu être trouvé, le matériel roulant: 23 compositions Flirt commandées par les CFF chez Stadler et 17 rames Regiolis achetées par la SNCF à Alstom cohabitent sur cet axe. Les trains se distinguent par quelques différences extérieures et intérieures, mais ils portent les mêmes couleurs: le rouge et le blanc communs aux deux pays, ainsi que le bleu français. Lors des négociations, Genève aurait aussi voulu voir son jaune et son noir figurer sur la proue des véhicules. Cette idée a finalement été abandonnée.

«C'est un chef-d'œuvre, un record d'Europe [ndlr: le plus grand RER transfrontalier du continent], mais c'est le projet le plus complexe que j'aie jamais vu», résume Andreas Meyer. Il attribue sa réussite, au terme de huit ans de travaux, à la volonté de collaboration des CFF

et de la SNCF et à l'esprit d'ouverture de l'ancien patron de la région française, Guillaume Pepy.

## «A la population de se l'approprier»

Une communauté tarifaire transfrontalière a été créée sous le nom de Léman Pass. Elle permettra de circuler dans le périmètre du Léman Express avec un seul ticket. Mais le calcul des tarifs n'est pas simple, car il faut prendre en compte les zones traversées, les kilomètres parcourus et d'éventuels rabais. C'est l'un des points avec lesquels les usagers devront se familiariser. «Le Léman Express fait sauter le bouchon de la frontière. Mais ce n'est qu'une victoire d'étape. Il faut maintenant que la population se l'approprie», résume la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga.

Laurent Wauquiez invite les Suisses à l'utiliser autant que les frontaliers français, auxquels cette offre est particulièrement destinée: «Un train, ça roule dans les deux sens. J'espère que les Suisses prendront le Léman Express pour aller découvrir Chamonix ou Evian», lâche-t-il en saluant l'«humour des Suisses, qui inaugurent cette liaison un 12 décembre, jour de l'Escalade!» ■

SUR  
LE WEB

Léman Express, le train qui peut en cacher beaucoup d'autres

Retrouvez notre reportage grand format sur <https://labs.letemps.ch>