

LEMAN EXPRESS : UNE PHASE DE RODAGE NECESSAIRE

Le réseau Léman Express subit des perturbations depuis environ une semaine. Sur les 240 trains qui circulent quotidiennement, certains sont retardés voire annulés. Conscientes des problèmes rencontrés, les entreprises ferroviaires mettent en place les mesures nécessaires pour normaliser la situation au plus vite et permettre aux voyageurs de profiter d'une offre stable et en toute sécurité.

Des mesures communes, correctives et rapides seront appliquées et testées ces prochains jours, notamment la surveillance accentuée de la flotte et la gestion des processus afin de limiter fortement le nombre de trains supprimés et améliorer progressivement la qualité et la fiabilité de l'offre. Ces mesures visent à stabiliser l'horaire, notamment entre Coppet et Genève, une ligne jusqu'ici isolée qui s'intègre désormais à un réseau complet de 230km et 45 gares, impliquant une complexité et un risque d'aléas plus élevés.

Les équipes Lémanis, en collaboration avec les CFF et la SNCF, entendent l'insatisfaction des voyageurs et tiennent à les informer que les problèmes sont identifiés et que les équipes sont mobilisées pour trouver les solutions au plus vite et ainsi parvenir à un service de qualité. Dans cet objectif, une task force transfrontalière a été mise sur pied pour améliorer rapidement la situation, des contacts réguliers sont établis avec les autorités genevoises et régionales. Quelques semaines seront cependant nécessaires pour aboutir à une exploitation stabilisée. Les entreprises ferroviaires remercient les voyageurs de leur patience et s'excusent pour les désagréments rencontrés.

Le Léman Express a été mis en service le 15 décembre dans un contexte particulier. Alors que le réseau a été dans un premier temps limité à Annemasse, en raison du mouvement social interprofessionnel national en France, les 6 lignes du Léman Express se sont réellement déployées le 22 janvier 2020. Depuis les premiers jours de sa mise en service, le succès est au rendez-vous en terme de fréquentation, avec une estimation moyenne d'environ 25'000 voyageurs par jour sur les axes Coppet - Annemasse et Genève - La Plaine/Bellegarde, un défi supplémentaire en cette phase de lancement.

Unique en Europe, ce concept franco-suisse particulièrement complexe impose une phase d'adaptation nécessaire pour relever ce défi technique et technologique. Si les premières semaines d'exploitation partielle se sont déroulées comme prévu, cette phase de démarrage intégral tardive a fait émerger des dysfonctionnements ne permettant pas d'assurer une exploitation et une information à la clientèle à la hauteur des attentes. Ces dysfonctionnements sont liés à deux principales causes : la disponibilité du matériel roulant et l'application de processus d'exploitation transfrontaliers propres à chaque entreprise.



LÉMAN EXPRESS

La disponibilité du matériel roulant est le premier défi du Léman Express, celui de faire circuler deux types de trains de deux constructeurs différents sur le même réseau transfrontalier, une situation inédite en Europe, et qui impose des exigences techniques en France et en Suisse. La mise en place des deux nouvelles séries de matériels roulants (rames Flirt pour la Suisse et Régiolis pour la France), dans sa dimension transfrontalière, soulève des problèmes techniques en cours de résolution au sein des centres d'entretien d'Annemasse et Genève. Les pannes rencontrées impliquent des suppressions de rames nécessaires afin d'assurer que les autres trains circulent à l'horaire.

D'autre part, l'exploitation transfrontalière sur un périmètre large de 230 km de lignes est en place pour la première fois en situation réelle depuis le 22 janvier seulement. Bien que les processus opérationnels aient été testés en amont du lancement depuis septembre, ils doivent encore être éprouvés et rodés : relèves des agents de conduite, expérience des mécaniciens suisses et français dans la conduite de la flotte Léman Express, communications entre entités françaises et suisses, etc.

Par ailleurs, d'autres facteurs externes sont venus perturber cette phase de lancement délicate : train de marchandises en panne à Annemasse le mercredi 22 janvier dernier, heurt avec un gibier aux alentours de Perrignier provoquant l'interruption complète des circulations sur l'axe L1, deux accidents de personne survenus sur le périmètre Léman Express depuis le 15 décembre, etc. Le cumul de ces événements rencontrés en situation opérationnelle génère une moyenne de 20 trains supprimés, sur les 240 qui circulent chaque jour.

Cette situation dégradée pourrait se poursuivre encore ces prochaines semaines du fait de l'indisponibilité de plusieurs rames, pour des raisons techniques, ce qui entraîne des circulations en composition réduite et peut causer ponctuellement des cas de surcharge voire de suppressions de trains. **Dans cette phase délicate de mise en service intégrale du Léman Express, les voyageurs peuvent aussi emprunter, toutes les 30 minutes, les trains RegioExpress (RE) entre Annemasse et Coppet** (toutes les 30 minutes du lundi au vendredi et toutes les heures le week-end). Ces trains RE desservent les gares de Genève-Eaux-Vives, Lancy-Pont-Rouge et Genève-Cornavin, et font partie de la tarification Léman Pass et unireso.

CONTACTS MÉDIAS

Lémanis SA	presse@lemanis.ch	+41 (0) 79 887 92 63
CFF SA	presse@sbb.ch	+41 (0)51 220 43 43
SNCF Mobilités	Maxence Duvaut	+33 (0)4 28 89 08 40

ANNEXE : LES DÉFIS DU LÉMAN EXPRESS

[Lien vers la vidéo](#)

[Lien vers le PDF](#)