

Une scission du Léman Express est «inenvissable»

MOBILITÉ Alors que les perturbations se multiplient, certains cheminots revendiquent une séparation du réseau entre la Suisse et la France, le temps de résoudre les problèmes techniques. «Hors de question» pour la société exploitante Lémanis

SYLVIA REVELLO

🐦 @sylviarevello

Annulations, retards ou encore pannes. Le Léman Express connaît des jours difficiles, au grand dam des usagers, excédés par les multiples perturbations. Depuis sa mise en service, les nerfs des cheminots sont eux aussi mis à rude épreuve. A tel point que côté français, certains revendiquent désormais une scission temporaire du réseau transfrontalier, comme l'a révélé la *Tribune de Genève* mercredi. Une perspective «inenvissable» pour la société d'exploitation Lémanis, qui affirme faire le maximum pour résoudre les problèmes techniques. Selon les premières estimations, quelque 25 000 personnes empruntent chaque jour le réseau.

Des passagers en retard à leur travail, d'autres qui finissent par prendre leur voiture pour éviter de rater un rendez-vous: ces der-

nières semaines, les trajets ferroviaires ont viré au cauchemar pour les pendulaires, en particulier sur la ligne Genève-Coppet, qui avait jusqu'ici bénéficié d'une très bonne fiabilité. A quoi est dû ce chaos? «Les perturbations sont d'origines multiples, détaille Mario Werren, directeur de Lémanis. Il y a des problèmes techniques, que nous travaillons à régler directement avec l'industrie, mais aussi des problèmes de coordination et de software entre les CFF et la SNCF. En outre, la mauvaise disponibilité des flottes provoque parfois un manque de rames aux heures de pointe.»

«Restaurer la fiabilité»

En première ligne face aux critiques de la population, le canton de Genève hausse le ton. «La situation actuelle est clairement insatisfaisante et nous préoccupe fortement, déplore le porte-parole du Département des infrastructures. Le conseiller d'Etat Serge Dal Busco est intervenu avec force auprès des opérateurs dès les premiers dysfonctionnements afin qu'ils trouvent au plus vite les réponses appropriées pour restaurer la fiabilité des liaisons.»

Au-delà de sa jeunesse, l'infrastructure Léman Express com-

prend une spécificité, une voie unique dans les deux sens, qui provoque facilement des retards en cascade. «Mardi, une rame est tombée en panne à Annemasse, relate Mario Werren. Tout le réseau a été bloqué. Sans cet incident, la journée aurait été plutôt bonne.» Chaque jour, la vingtaine de personnes qui composent la task force mise en place par Lémanis s'applique à résoudre les multiples dysfonctionnements et à offrir des solutions de remplacement. Si le directeur reconnaît la pénibilité des désagréments pour la clientèle, il souligne qu'il n'y a jamais eu de problèmes de sécurité à bord.

Face aux perturbations, des cheminots sous pression souhaitent néanmoins scinder temporairement le réseau en deux, ce qui entraînerait un changement de train à Annemasse pour les passagers. «Hors de question, balaie Mario Werren. Le Léman Express est conçu comme un réseau transfrontalier, c'est ce qui fait sa complexité mais aussi son utilité. Nous ferons tout pour qu'il le reste.»

Mis en service le 15 décembre 2019, le Léman Express n'a en réalité pu commencer sa phase de rodage qu'à partir du 22 janvier, lorsque la grève côté français s'est

apaisée. Soit avec un mois de retard. «Intégrer des gestes de métier, cela prend du temps, souligne Mario Werren, qui revendique sa propre expérience de cheminot. Il faut laisser le temps aux collaborateurs de trouver leurs marques. N'oublions pas qu'il s'agit de l'un des projets ferroviaires les plus complexes d'Europe, davantage que le Gothard.» Dans combien de temps peut-on espérer un fonctionnement fluide? «D'ici deux ou trois mois», répond le directeur de Lémanis.

Jeunes conducteurs

Pour les cheminots cette échéance semble encore loin. «Mettre en lien deux réseaux aux niveaux technologiques très différents relève de l'exploit, souligne Valérie Solano, secrétaire syndicale au SEV. Pour les collaborateurs, cela engendre du stress, de la souffrance, en clair des conditions de travail péjorées.» Autre problème: la SNCF aurait engagé de nombreux jeunes conducteurs, avec très peu d'expérience. «Lorsqu'on démarre dans le métier sur un réseau aussi complexe, il y a de quoi être débordé.» En contact permanent avec ses homologues français, la syndicaliste reste très préoccupée par la situation. ■