



## Léman Express : une maintenance sur mesure

Le Léman Express (LEX) constitue indubitablement un succès et ses résultats reposent en partie sur la capacité des CFF et de SNCF Voyageurs (associés au sein de Lémanis) à mettre à disposition les matériels requis pour l'exploitation quotidienne de ce réseau transfrontalier. De fait, la maintenance joue un rôle prépondérant et la place qu'occupe l'atelier de maintenance d'Annemasse, intégré au Technicentre TER Auvergne-Rhône-Alpes, aux côtés du Centre d'Entretien Genevois, est essentielle.

TEXTE ET PHOTOS DE SYLVAIN MEILLASSON

Si à cheval sur les communes d'Annemasse et de Ville-la-Grand, sur l'emplacement d'un ancien site Sernam, d'une plateforme du service de la voie et d'un embranchement particulier, l'atelier de maintenance d'Annemasse affiche une superficie totale de 12 000m<sup>2</sup>. Son financement (envi-

ron 18 M€) a été assuré intégralement par la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Ce site Haut-Savoyard est, selon la nomenclature SNCF, une « des Unités Opérationnelles (UO) du « Technicentre de Maintenance AURA qui couvre tout le territoire Auvergne Rhône-Alpes » dont les

interventions concernent exclusivement la flotte de 27 rames Z31500 (17 + 10 commandées en 2015 et 2019) et vont des niveaux I à III. Les interventions de niveau II (vérifications, tests, échanges d'équipements en rame) s'effectuent sur une durée limitée, un

intervalle convenu entre deux circulations. Les interventions de niveau III (visites périodiques préventives, déposes d'organes...) requièrent quant à elles un retrait du service commercial. Concrètement, l'atelier de maintenance doit veiller à ce que 24 rames soient disponibles quotidienne-

### Centre d'Entretien Genevois : de l'autre côté du Léman

Dépendant de la Division Voyageurs des CFF et intervenant de manière préventive ainsi que curative légère (en plus d'autres tâches dont le nettoyage), le Centre d'Entretien Genevois (CEG) traite des « Astoro » (14 unités), des RABe 511 (22), 522 (22), 523 (34), les RABDe500 (44) et les rames IC2000 avec Re460. D'une superficie (pour la halle) de 11 000m<sup>2</sup> et d'un coût total de CHF 82M, il fonctionne en 3x8, sept jours sur sept, grâce à 200 collaborateurs, et effectue en moyenne 20 interventions par jour.

ment pour couvrir les missions du Léman Express mais aussi du TER Auvergne-Rhône-Alpes. L'atelier de maintenance annemassien compte deux voies couvertes dont la configuration « surélevée » permet de travailler simultanément en dessous d'une paire de rames, les nombreux équipements en toiture étant appréhendés depuis des passerelles une fois les caténaires escamotées. Un dispositif avec vérins est disponible afin de déposer les essieux. L'atelier comporte un important magasin de pièces de rechanges et travaille en liaison avec des Technicentres Industriels de Maintenance pour l'entretien d'organes (ex. essieux) ou d'équipements (ex. groupes de climatisation).

C'est le Technicentre industriel de Nevers qui a la charge des niveaux IV et V (réparation et maintenance lourde – GVC, OPMV - réparation accidentelle) pour les Régiolis déployés en France.

L'atelier de maintenance d'Annemasse bénéficie en extérieur, d'un ensemble de voies dédiées au remisage et à des tâches comme le nettoyage des rames, la vidange des WC ainsi que l'apport en eau



*Ci-dessus : stationnement de FLIRT LEX -à peu de distance de ce qui fut le parc extérieur du dépôt d'Annemasse jusqu'à la fin de la vapeur et un peu au-delà (12 mai 2022).*

*Ci-contre : Vue depuis le niveau inférieur d'une rame Régiolis LEX et du poste de travail correspondant (mai 2022).*

ou en sable. Annemasse n'a pas vocation à s'occuper, même superficiellement, des Flirts LEX traitées par le CEG qui assure par ailleurs le reprofilage des essieux des Régiolis LEX, à l'instar de ceux des Euroduplex Lyria.

La charge de travail correspondant à la maintenance des Z 31500 mobilise une trentaine de chemi-

différentes équipes : entretien (vapeur et TIA, électrique, auto-rail), frein et chronos, travaux extérieurs (machines-outils, outillage, installations, y compris la station de pompage d'Etrembières), service intérieur (manutention, lampisterie). Annemasse avait aussi un centre d'apprentissage dont la formation fut long-

### L'atelier de maintenance d'Annemasse affiche une superficie totale de 12 000 m<sup>2</sup>.

nots œuvrant en 2x8. Une mise en perspective historique peut à ce stade s'avérer utile.

Un an avant la fin de la vapeur (en septembre 1972), le dépôt d'Annemasse (avec plusieurs annexes dont Annecy et Bellegarde) comptait encore plus d'une quarantaine d'engins (141 R, locomotives électriques, automotrices, auto-rails...) pour un effectif de 335 agents (1). Outre la conduite (194 roulants), ils étaient répartis entre

temps sanctionnée, en troisième année, par la révision complète d'une locomotive à vapeur en atelier. En tant que dépôt titulaire, le site Haut-Savoyard a été impacté par les électrifications (25kV50Hz et 1,5kV) ainsi que la diésélisation (à partir de 1964). La baisse correspondante d'activités fut, autant que faire se pouvait, compensée par l'apport de nouvelles tâches comme la révision des disjoncteurs des sous-stations 1,5kV.

La Suisse a toujours concerné les engins et/ou les conducteurs annemassiens avec des incursions au Bouveret, à Genève-Eaux-Vives, à Genève Cornavin et à La Praille. Avec le Léman Express (qui justifie une unité de production traction d'une centaine de conducteurs assurant aussi des TER) et d'autres développements dont l'instauration d'une bascule entre personnels SNCF – CFF à Annemasse, les lignes ont quelque peu bougé. Mais la coopération réussie que représente Lémanis, à l'instar de Lyria, présage de prochains développements transfrontaliers conjoints, cette fois dans le périmètre de la Triregio, c'est-à-dire depuis la région de Bâle en direction de Mulhouse et même de Strasbourg... ●

(1) Source : Marcel Chavy, Olivier Constant, André Rasserrie, José Banaudo (1997), Les dépôts vapeurs du PLM, Les Editions du Cabri, Breil-sur-Roya.