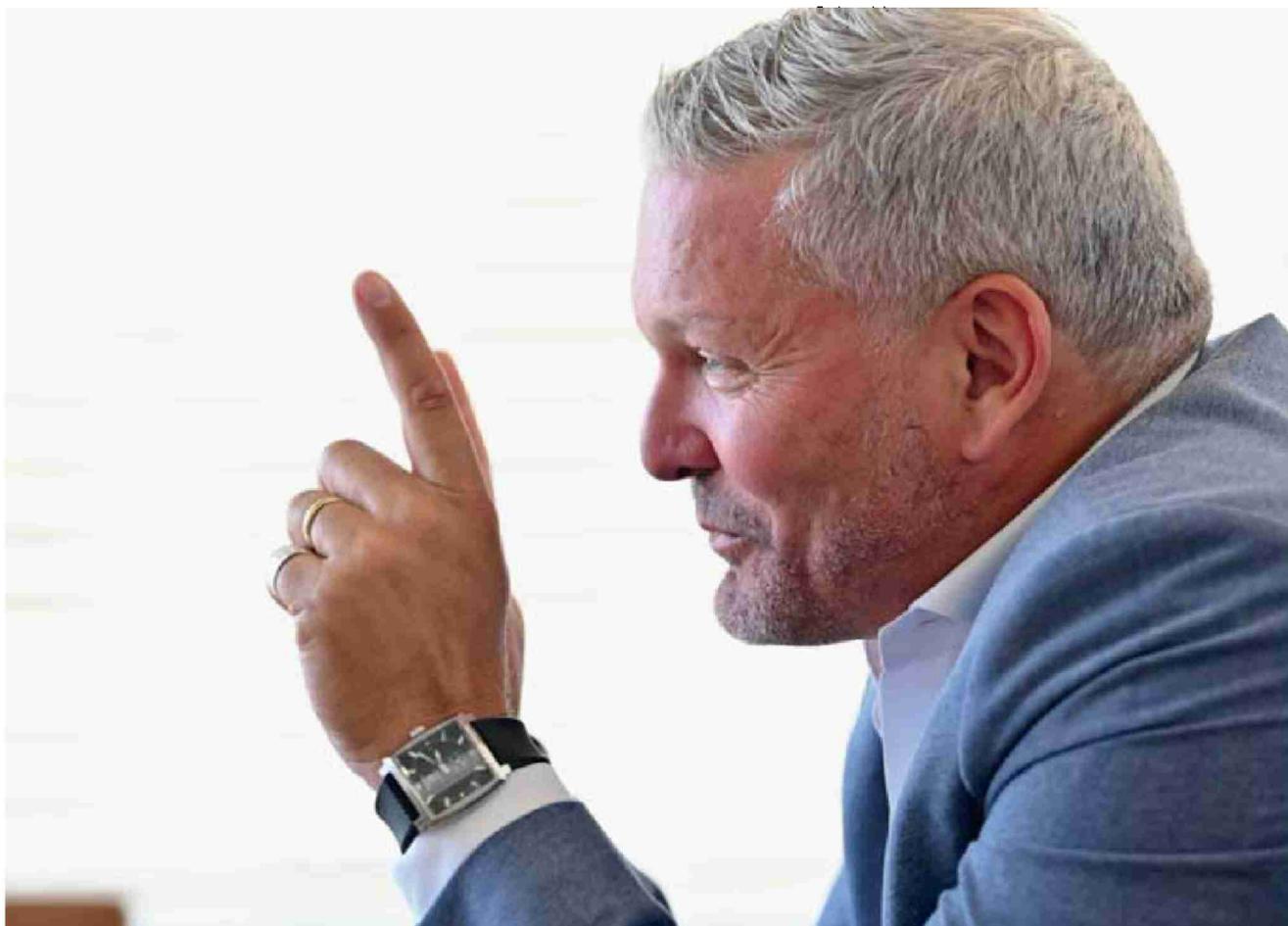


# «Les écueils majeurs sont derrière nous»

**LÉMAN EXPRESS** Depuis mai, Mathieu Fleury a la lourde tâche de mener le RER transfrontalier à bon port. Le nouveau patron compte bien tourner la page des débuts chaotiques.

PAR **GREGORY.BALMAT@LACOTE.CH**



Mathieu Fleury utilise le Léman Express quotidiennement pour rallier son lieu de travail. PHOTOS MICHEL PERRET

**E**n mai de cette année, Mathieu Fleury remplaçait Mario Werren à la tête de Lémanis, société d'exploitation franco-suisse qui s'occupe du Léman Express. Un sacré défi pour ce véritable couteau suisse, à la carrière protéiforme (lire encadré), tant les premiers pas du «plus grand RER transfrontalier d'Europe» furent laborieux, sans parler du Covid qui s'est invité à la fête. Le nouveau directeur s'est d'ailleurs interdit de médias durant les 100 premiers jours de son mandat afin de s'emparer pleinement d'un dossier des plus complexes. Aujourd'hui, Mathieu Fleury sort de son silence.

**Mathieu Fleury, qu'êtes-vous venu faire dans la galère «Léman Express»?**

Mon ambition est précisément de casser le lien entre notre RER transfrontalier et les problèmes qui ont accompagné sa mise en service. Quand on regarde la complexité et la portée du projet, ces maux de jeunesse ne sont pas grand-chose, même si, évidemment, ils ont été pénibles pour nos clients, et nous nous en excusons. Je suis là pour tourner cette page et aller de l'avant. Aujourd'hui, les écueils majeurs sont derrière nous, le matériel roulant est rodé et les mécaniciens formés, les voyants sont au vert. Mais je sais qu'on ne parle pas des trains qui arrivent à l'heure, ce n'est pas à un journaliste que je vais l'apprendre.

**Et de quelle façon comptez-vous «peser» sur cette nou-**

**velle phase de la vie du RER transfrontalier?**

Mon prédécesseur, Mario Werren, a assumé la phase des pionniers, celles des constructeurs durant laquelle le savoir-faire ferroviaire était absolument central. Je suis convaincu qu'aujourd'hui débute l'ère des clients. Là je suis légitime. A ce moment de l'histoire du Léman Express, je pense être l'homme de la situation.

**Comment cela?**

Fondamentalement, je suis arrivé à Lémanis avec le regard d'un client. En tant que pendulaire, je consomme d'ailleurs quotidiennement mon produit. Même si le système ferroviaire, en particulier le nôtre, est quelque chose de très complexe, notre mission est de faire en sorte que tout cela ait l'air très simple pour l'utilisateur. Nos problèmes doivent autant que possible rester en coulisse. Pour un client, le rail est quelque chose de simple: c'est un train qui circule entre deux gares.

**Alors que c'est évidemment bien plus que cela...**

Bien sûr. Et cela fait partie de ce qui m'a motivé à participer à l'aventure. C'est aussi un projet culturel et de société, qui induit des changements de comportement. Nous faisons littéralement partie de la vie de nombreuses personnes, nous avons une influence sur leur quotidien. Mais l'inverse est aussi vrai: ce qui touche la vie de nos clients a également un impact sur nous!

**Vous faites référence au Covid?**

Vous vous en doutez, mais le Covid et les transports en commun ne font pas très bon ménage dans la tête des gens. Je peux le comprendre, après tout, notre job consiste aussi à mettre des personnes ensemble au même endroit pour une certaine durée. Je ne peux pas changer ça.

Et puis, l'explosion du travail à domicile constitue un événement majeur quand votre activité est intimement liée au fait que votre lieu de travail n'est pas le même que celui de votre domicile. Même si nous constatons un vrai retour du trafic pendulaire – avec pour juin des fréquentations qui ont atteint 80 à 90% de nos objectifs hors Covid – nous devons être prêts à nous adapter. Il y a un risque de mobilité moindre avec le home office, évidemment.

**Justement, comment voyez-vous la suite, la place du Léman Express dans le «monde d'après»?**

Premièrement, tout le monde ne peut pas faire du télétravail, mais au-delà de ça, je pense que les transports publics - au sens large - ont une carte à jouer. Le temps de trajet n'est pas du temps perdu, c'est fondamental. C'est un avantage compétitif par rapport aux autres moyens de transport. On va sans doute imaginer des modèles qui considéreront ces durées consacrées aux déplacements comme du temps travaillé, simplement parce que c'est le cas! Je pense qu'il y aura plus de souplesse, avec une hybridation des journées

entre du travail à domicile, du présentiel avec ses collègues et des rendez-vous. C'est aussi une merveilleuse opportunité pour une offre comme celle du Léman Express de lisser les heures de pointe sur une période plus importante. Cela apporterait une amélioration majeure, notamment en termes de confort.

**Et le reste des passagers? Le Léman Express n'est pas qu'un réseau dédié au trafic**

**pendulaire...**

Remplir les trains durant les heures creuses, le soir et les week-ends est un enjeu majeur. L'offre de loisirs se développe, nous proposons depuis peu une carte interactive, mais là nous sommes tributaires de ce qui est proposé aux destinations. La mise en réseau de partenaires œuvrant dans le domaine du loisir et du tourisme est primordiale. C'est également un enjeu de marque. A Genève, on l'ap-

pelle encore beaucoup CEVA pour Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, mais ça ne reflète qu'une partie du réseau du Léman Express!

**“Le temps de trajet n'est pas du temps perdu, c'est fondamental. C'est un avantage compétitif par rapport aux autres moyens de transport.”**

## Un CV en béton armé

Le 22 août dernier, Mathieu Fleury fêtait ses 50 ans. «Seulement», serait-on tenté d'ajouter à la lecture de son CV, tant le parcours de ce Jurasien d'origine frappe par sa richesse. Titulaire d'une licence en droit bilingue obtenu à l'Université de Fribourg, il décroche son brevet d'avocat en 1999. Pratiquement dans la foulée, il entreprend diverses formations en management, notamment spécialisées dans le social, le culturel et les organisations à but non lucratif. Viennent ensuite ses neuf années passées au sein d'Impressum, l'organisation professionnelle des journalistes suisses, d'abord comme secrétaire central, puis comme direc-



teur. Puis, de 2008 à 2016, il devient secrétaire général de la Fédération romande des consommateurs (FRC). En 2017, Mathieu Fleury prend la tête de la Haute école de musique et du Conservatoire de Lausanne,

fonction qu'il occupera trois ans, jusqu'à son arrivée aux CFF, en juin 2020 où il dirigera la nouvelle unité «Clients». Dernière gare, pour l'instant, de ce parcours: la direction de Lémanis qu'il occupe depuis juin 2021.

