

## Léman Express «Le bout du tunnel est en vue»

La pénurie de personnel suisse devrait bientôt s'estomper. Le nouveau patron du réseau, Mathieu Fleury, livre son premier grand entretien.



Marc Moulin  
Publié aujourd'hui à 07h00

6 commentaires



Mathieu Fleury, directeur de Lémanis, la filiale CFF/SNCF qui gère le réseau Léman Express  
LUCIEN FORTUNATI

Depuis juin, c'est le nouveau patron du Léman Express (LEX). Après un parcours varié qui l'a fait diriger un syndicat de journalistes, la Fédération romande des consommateurs ou une école de musique, Mathieu Fleury – entré l'an dernier aux CFF – vient de prendre la tête de Lémanis, la filiale franco-suisse qui coordonne le réseau transfrontalier.

Lequel souffre encore après les multiples écueils de ses débuts. Ces derniers jours, des trains ont été supprimés à cause d'une coulée de boue près de Reignier ou de la pénurie chronique de mécaniciens suisses. Entretien.

**Le LEX aura deux ans en décembre. Or le rodage se prolonge...**

C'est dur pour les clients et les équipes, et nous en sommes désolés. On a subi une série noire peu commune, mais j'espère un prochain retour à la normale. Une coulée de boue, on n'y peut rien, mais pour la pénurie de mécaniciens, des formations sont en cours ou s'achèvent aux CFF qui misent sur une amélioration durable d'ici à la fin de l'année. On voit une réduction sensible des incidents initiaux connus avec le matériel roulant. Le bout du tunnel est en vue!

**Le Covid a pesé sur ce lancement. Où en est la fréquentation?**

Aujourd'hui, on est à près de 40'000 voyageurs quotidiens alors qu'on est hélas encore en pleine pandémie. Début 2020, nous avons presque atteint dès les premières semaines l'objectif de 50'000 qui était fixé à moyen terme. L'objectif actuel est de 45'000 et on en est proche, malgré le télétravail ou le repli sur la voiture. Dans ce contexte, l'affluence prouve que le besoin de ce réseau était avéré.

## **En réponse à l'essor du télétravail, Vaud lance des abonnements flexibles, utilisables trois ou quatre jours par semaine à la carte. Et vous?**

On cogite forcément. D'abord, on rappelle que le temps passé dans le train est utile, notamment pour du télétravail. C'est une plus-value par rapport à la voiture. La flexibilisation en cours peut aussi avoir un impact positif sur les horaires: on profite du trajet pour se mettre au travail et on arrive au bureau plus tard. Quant à la tarification, elle n'est pas entre nos mains, mais toute la branche y réfléchit. Les abonnements actuels sont déjà avantageux pour des personnes à l'emploi du temps flexible. Mais on doit entendre cet appel de la population à trouver des solutions adaptées à ces nouveaux styles de vie.

## **Une récente étude pointe les tarifs du LEx, jugés chers, surtout en France. Vous y réfléchissez?**

Nos prix ont le handicap d'être plus visibles que ceux de la voiture, pour laquelle les gens ne voient souvent que le prix de l'essence au lieu du coût total. Négocier une tarification transfrontalière a été ardu. Il faudra un jour la réévaluer et voir si le prix peut constituer un obstacle, car si c'est le cas, cela remet en cause la nature même du projet. Les tarifs des transports publics sont en grande partie politiques. Tout dépendra des choix de société au sein des collectivités qui

ont voulu le LEx. D'autres études montrent que, dans le choix du mode de transport, le prix est certes un facteur, mais que son importance relative a diminué, notamment au profit du confort.

## **Le réseau lui-même pourrait évoluer. La ligne de la vallée de l'Arve sera modernisée et plusieurs localités françaises veulent être raccordées: on parle de Rumilly, Culoz, Nantua ou encore le pied du Sa-lève. Crédible?**

Ces demandes me satisfont quand on songe au fort scepticisme que le projet a affronté à l'origine. Avant le Covid, la fréquentation des premiers mois a été un succès et des collectivités, craignant d'avoir raté le train, veulent se placer sur la carte de ce réseau qui fait vivre la région. Sans pouvoir en décider, nous sommes bien sûr intéressés par ces extensions qui n'en sont qu'au stade des études. La vallée de l'Arve et Culoz sont celles dont on parle le plus. Cela dépendra aussi des solutions, comme des P+R, que ces localités prévoient pour assurer l'accès aux gares.

## **Dans l'autre sens, les Genevois ont-ils pris le réflexe du train pour leurs loisirs en France?**

Les fréquentations du week-end ont tendance à nous réjouir. Il y a de la place pour une mobilité de loisirs, de culture ou de sport, et la région a une offre incroyable, mais ces possibilités ont été li-

mitées par la pandémie. Notre site détaille les attractions accessibles à pied ou en transports publics à partir de chaque gare. Cela va dans les deux sens: la nouvelle Comédie se trouve sur une gare LEx et les régions alpines pourront profiter du rail.

## **En 2018, les autorités suisses et françaises ont résolu de doter le LEx d'un opérateur et d'une gouvernance uniques d'ici à 2023. Convaincra-t-on les cheminots SNCF de prendre leur retraite à l'âge des Suisses et ceux-ci d'accepter un salaire français?**

On vit déjà un projet commun, même sans concrétisation institutionnelle. Faire converger les statuts du personnel serait complexe et n'a rien de prioritaire. L'essentiel est que le client ait un parcours sans accroc et qu'on reprenne les meilleures solutions des deux maisons mères, par exemple au niveau de la tarification ou de l'information aux voyageurs. Nous voulons développer, dans les équipes et dans la population, une fierté de ce projet moderne et écologique qu'elles ont fait naître et exister. Après avoir surmonté tant d'écueils techniques, nous voulons stabiliser la situation et mieux écouter les besoins de nos clients. Hormis pour le transport des vélos dans les rames – l'évolution nous a pris de court comme tout le monde – nos régulières enquêtes de satisfaction montrent des résultats en hausse.