

«Une petite entreprise régionale de transport se prête mieux qu'une grande à certaines expérimentations. Elle peut faire des tests plus rapidement»

FORUM DES 100

Les portraits de la dernière page du «Temps» sont désormais consacrés aux personnalités qui seront distinguées lors de l'édition 2019 du Forum des 100

Date de l'événement

Le 9 mai prochain à Lausanne

Thème

Transition écologique: le temps de l'action!



PROFIL

1959 Naissance à Morges.

1979 Apprentissage de mécanique générale chez Matisa.

1985 Mécanicien sur locomotive aux CFF.

1996 Au Syndicat du personnel des transports (SEV).

2007 Responsable du trafic régional voyageurs pour la Suisse romande aux CFF, puis directeur régional.

2014 Directeur de la compagnie MBC.

En Suisse, les cas de leaders syndicaux devenus chefs d'entreprise ne sont pas nombreux. L'ancien secrétaire central de l'Union syndicale suisse (USS), Serge Gaillard, constitue l'une de ces exceptions. Il dirige depuis six ans l'Administration fédérale des finances (AFF), avec environ 180 personnes sous sa responsabilité. François Gatabin a suivi une trajectoire similaire.

Mécanicien de formation, sur les locomotives des CFF pendant onze ans, ce Vaudois de 60 ans est entré au Syndicat du personnel des transports (SEV) en 1996. Il en a été le vice-président national. Les CFF ont ensuite fait appel à lui pour piloter le trafic régional voyageurs en Suisse romande. Puis, en 2014, ce fut le grand saut: le syndicaliste est devenu directeur. Directeur de la compagnie de transport régional Morges-Bière-Cossonay (MBC), née en 2003 de la fusion du Bière-Apples-Morges (BAM), du funiculaire de Cossonay et des Transports publics de Morges.

«Je n'ai jamais renié mes valeurs»

François Gatabin est désormais à la tête de 250 collaborateurs. Comment son âme syndicaliste s'est-elle accommodée de ce changement? S'est-elle perdue en route? Ses valeurs, son sens du partenariat social et des relations n'ont pas été remis en question lorsque les CFF lui ont proposé la fonction de coordinateur romand pour le trafic régional voyageurs. Elle n'impliquait guère de conduite de personnel. «Il s'agissait surtout d'entretenir les contacts avec les cantons et les communes», raconte-t-il.

Puis il y a eu l'opportunité MBC. L'entreprise se trouvait dans une situation compliquée. Elle n'avait plus de directeur depuis une année, le conseil d'administration expédiait les affaires courantes, tout était à reconstruire. Le défi l'a intéressé. «Il fallait tout réorganiser, réussir le virage numérique. Je n'aurais pas pu passer directement de la vice-présidence du

SEV à la direction de MBC. Cela a été possible parce que sept ans s'étaient écoulés depuis que j'avais quitté le syndicat. Je n'ai jamais renié mes valeurs: l'écologie, le développement durable, l'intégration des questions écologiques dans l'économie», poursuit-il.

Il dit ne pas avoir eu de tensions avec le SEV. Il a néanmoins dû se séparer de plusieurs cadres lors de son arrivée, afin d'adapter l'entreprise aux nouvelles attentes en matière de mobilité. «Un changement était attendu dans la région», résume-t-il. Il est toujours encarté au Parti socialiste et continue de payer ses cotisations au SEV.

François Gatabin a toujours cherché à explorer de nouvelles voies. «Une petite entreprise régionale de transport se prête mieux qu'une grande à certaines expérimentations. Elle peut tester plus rapidement les innovations», argumente-t-il. Il fut l'un des premiers, avec CarPostal, à se laisser séduire

Explorateur de nouvelles voies

FRANÇOIS GATABIN

Mécanicien, conducteur de locomotive, syndicaliste, le Morgien est devenu patron, en 2014, de la compagnie de transport Morges-Bière-Cossonay. Un homme à l'affût des innovations susceptibles de relever le défi du numérique

BERNARD WUTHRICH
@BdWuthrich

par les navettes autonomes. MBC a acquis deux minibus électriques auprès du constructeur français Navya, avec pour objectif de les tester en ville de Cossonay. Les essais techniques ont été passés avec succès, mais la mise en service commerciale se révèle complexe. La suite des opérations n'est pas encore définie. Le financement de cette offre n'a pas encore été intégralement bouclé par MBC.

Dans le même esprit, la compagnie MBC a effectué des essais sur le réseau urbain de Morges avec un bus alimenté à 100% électrique. «Cette expérience se fait dans le contexte de la construction de notre nouveau dépôt-atelier à Denges et s'inscrit dans les réflexions que nous menons pour une mobilité propre électrique. L'industrie se met en place. Nous voulons avoir l'outil de production le mieux adapté aux défis du futur. MBC pourrait produire jusqu'à 3 mégawatts, dont une par-

tie pourrait être injectée dans le réseau aux heures creuses», détaille-t-il. Autre rêve, le projet d'une télécabine urbaine qui relierait la gare de Morges à Toloche-naz en quelques minutes devra attendre des jours meilleurs.

Toutes ces tentatives ne serviraient à rien si elles ne s'accompagnaient pas du souci de servir le client et de le convaincre d'utiliser les transports publics. MBC a développé sa propre application web qui permet de réserver son trajet avec son smartphone, en combinant tous les modes de déplacement disponibles. C'est un premier pas en direction de la mobilité servicielle, la grande tendance du moment.

Un regard neuf

MBC a connecté son application à la plateforme nationale NOVA, mise sur pied par l'Union des transports publics (UTP), mais n'a pas souhaité s'associer aux offres développées par d'autres opérateurs comme Lezzgo ou Fairtiq. Pour une raison précise: la géolocalisation. «Notre application web ne localise pas les clients. Elle ne fait que vendre des billets. On ne doit pas s'enregistrer», insiste François Gatabin. Ce débat ne fait que commencer.

Le patron de la petite compagnie morgienne a aussi jeté un regard neuf sur le transport de matériaux lourds. Une liaison ferroviaire relie désormais par rail la gravière des Délices à Apples à la fabriquer PQR Béton, à Gland. Un deuxième projet est en discussion. Il raccorderait une nouvelle gravière prévue sur le gisement du Sepey, à Ballens. «Au début, les graviéristes n'étaient pas naturellement tournés vers le ferroviaire. Il a fallu gagner leur confiance. Aujourd'hui, c'est chose faite, et nous sommes ensemble en train de démontrer que ces projets, qui ne reçoivent aucune subvention, sont exploitables et rentables. Le but est de livrer 70% des matériaux par le train», décortique-t-il. Toujours en train d'explorer de nouvelles voies, toujours. ■