



**Pierre Michard, Alstom France**

## « AUVERGNE-RHÔNE-ALPES, UN TERRITOIRE STRATÉGIQUE »

© ALSTOM



**DOSSIER**

Réemploi, solution miracle face à la pénurie ?

VIE JURIDIQUE

L'UCLy et le Barreau de Lyon partenaires

Grand témoin

## Pierre Michard, directeur de l'activité Services d'Alstom France

« LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES EST UN TERRITOIRE STRATÉGIQUE »



© Alstom

**2021**

*Vice président & managing director services - France Region, Alstom*

**2014**

*Directeur Bombardier Service & product*

**2002**

*A vécu au Canada (pendant huit ans)*

**1992**

*Diplômé de l'Ecole supérieure de commerce de Grenoble*

**ses dates clés**

**Pierre Michard, originaire de Lyon, est vice-président et directeur de l'activité services d'Alstom France. A l'occasion de la mise en route du nouveau centre dédié à la rénovation du matériel ferroviaire, au Cheylas en Isère, il évoque les enjeux, notamment, au niveau de la région Auvergne-Rhône-Alpes, en matière de transport ferroviaire et urbain.**

■ Propos recueillis par Thomas Richardson

***Alstom en France, ce sont 12 500 collaborateurs répartis dans plusieurs sites. Quelle est votre présence en Auvergne-Rhône-Alpes ?***

L'implantation en Auvergne-Rhône-Alpes est marquée par un site, à Villeurbanne, qui regroupe près de 900 ingénieurs. Il s'agit d'un centre mondial de compétences sur les sujets d'électronique et de software, notamment autour de la signalisation et des systèmes de management des trains. C'est un site stratégique pour les activités d'Alstom, dont les compétences servent l'ensemble des projets d'Alstom, en France et à l'étranger. Le cœur de métier d'Alstom est de concevoir et produire des trains et des systèmes ferroviaires mais aussi de les entretenir tout au long de leur cycle de vie.

***L'an dernier, Alstom a signé une commande de train hydrogène dont la Région Auvergne-Rhône-Alpes est partie prenante. Où en est-on dans le développement de cette technologie ?***

Un des piliers de notre croissance est de contribuer au verdissement des transports.

On le fait naturellement car le train est un moyen de transport plutôt vert. Néanmoins, en France, plus de 40 % du réseau n'est pas électrifié. Il y a encore énormément de trains qui roulent au diesel, des trains de passagers ou des locomotives pour le fret. Le groupe a identifié des solutions pour, à terme, se passer du diesel. Aujourd'hui, Alstom développe trois types de solutions. Il y a la solution hydrogène et la Région Auvergne-Rhône-Alpes est partie prenante du projet d'expérimentation. C'est en cours de développement. Il y a aussi la conversion des trains diesel en trains hybrides diesel-électrique. Et, la troisième expérimentation, pour laquelle la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la SNCF sont parties prenantes : le train à batterie. Le train est alors capable d'utiliser une caténaire pour circuler mais aussi pour recharger la batterie et, quand il n'y a plus de caténaire, il peut poursuivre son parcours en toute autonomie grâce à l'énergie de la batterie. Le premier train de la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui sera converti avec une batterie sera transformé

sur le site du Cheylas. Il doit arriver sur site d'ici la fin de l'année.

***Comment avez-vous choisi le site du Cheylas en Isère ?***

Le choix du Cheylas s'est avéré naturel au-delà des qualités intrinsèques du site. La réflexion que nous avons eue, il y a trois ans, consistait à dire : on a un marché en développement, des sites focalisés sur la production de matériels neufs, il nous manque un site conçu et dédié pour recevoir des matériels à rénover. On s'est mis en recherche d'un site avec plusieurs caractéristiques : être branché au réseau ferroviaire français pour que les trains puissent arriver et repartir en autonomie, disposer de bâtiments avec une longueur suffisante. Un train, cela représente 180, voire plus de 200 m. L'idée est d'éviter de devoir découpler les voitures les unes des autres et de pouvoir travailler le train dans son ensemble de façon efficace. Le Cheylas dispose d'un bâtiment de 180 m de long qui nous permet d'accueillir tous les matériels régionaux existant sur le marché français.

« Travailler avec le réseau local de sous-traitants »

...

## Grand témoin

« La région Aura est stratégique avec des corridors de fret »



© DR.

## En coulisses

Le groupe Alstom a décidé de suspendre toute livraison vers la Russie et confirme la suspension de tout investissement futur en Russie. Alstom était en train de développer un projet de partenariat avec UZ, l'exploitant du réseau ferroviaire ukrainien, pour la fourniture de locomotives et pour les services de maintenance associés.

...

**Quelle est la surface du site du Cheylas ?**

Nous disposons de 3 500 m<sup>2</sup>, avec un bâtiment industriel tout en longueur. Cela représente un investissement de 10 M€, ce qui nous permis de refaire le bâtiment historique dont on n'a gardé que l'infrastructure. On a mis en place les équipements : rails, fosses pour travailler sous les trains, deux voies pour les essais électriques, l'accès ferroviaire à l'atelier pour sortir de l'axe Chambéry-Grenoble et rentrer sur le site jusque dans l'atelier.

**Ce site était convoité par Bombardier Transport pour la rénovation de ses trains fabriqués à Crespin, avant le rachat fin janvier 2021 par Alstom de Bombar-**

**dier. De quelle manière le projet a-t-il évolué suite au rachat ?**

Cela n'a pas changé le projet, car la réflexion stratégique était la même. Il y avait une convergence des points de vue sur les moyens industriels à déployer. Ce projet a même été renforcé par l'acquisition d'Alstom grâce à l'investissement et l'apport des expertises du groupe en France.

**Combien de salariés travaillent aujourd'hui sur le site du Cheylas ?**

On débute les opérations. Deux métros de la métropole de Lyon sont arrivés sur place pour des travaux de modernisation ou de modification. L'objectif est de monter jusqu'à une cen-

taine de salariés sur le site. On est en train de recruter le responsable des opérations du site. Le site va monter progressivement en charge et l'emploi va suivre en fonction des appels d'offres. Nous allons accueillir, en fin d'année, le premier train à batterie. Nous travaillons sur de nombreux appels d'offres, et nous comptons notamment positionner le site du Cheylas pour les prochains projets de rénovation des tramways de l'agglomération grenobloise. La stratégie c'est aussi de travailler avec le réseau de sous-traitants locaux. Au Cheylas, il y a une pépinière de PME dans des métiers traditionnels (chaudronnerie, usinage, etc.).

### La Data au service des passagers

**Est-ce que, dans la mouvance générale de l'économie circulaire, Alstom envisage de remplacer les matériaux neufs par des matériaux recyclés pour produire ses trains, tramways, etc. ?**

Il y a un besoin de renouvellement des matériels ferroviaires y compris en lien avec le verdissement : plus de trains c'est moins de camions et de voitures et donc moins de CO2 émis. Il y a un intérêt, y compris écologique, à ce que les matériels se renouvellent. Le train est un investissement sur le long terme, avec une durée de vie de 40 ans. Le fait de le rénover permet de lui donner une deuxième vie. Si on peut le verdir, c'est encore mieux. C'est une dynamique gagnant-gagnant entre le matériel neuf et la rénovation. La région Aura est stratégique avec des corridors de fret et, demain, la liaison Lyon-Turin. Le site du Cheylas permet aussi de disposer, dans la région, d'un « garage » où une locomotive qui a besoin d'une intervention pourra être réparée plutôt que de traverser la France pour rejoindre sa région d'origine. Le site du Cheylas s'inscrit dans une dynamique de services auprès des opérateurs ferroviaires.

### Quels sont les marchés en vue dans la région Aura ?

On a actuellement un programme de rénovation de

TER avec la SNCF et la Région Aura. On les équipe en systèmes de vidéosurveillance - ce qui est une volonté de la Région en matière de sécurité -, on met de l'information en temps réel pour les passagers et du Wifi. Ce type d'activité a vocation à se faire sur le site du Cheylas. Outre la Région, Alstom a aussi comme grands clients les métropoles, notamment celles de Lyon et de Grenoble. Le site du Cheylas s'inscrit sur ces marchés : les tramways, comme les trains ont besoin d'une rénovation/modernisation à mi-vie. Avec la métropole de Grenoble, il y a eu un programme de rénovation mené par Bombardier sur des tramway TFS de première génération. Des programmes de rénovation vont démarrer sur des tramways Citadis dans plusieurs villes françaises dans les années à venir. Disposer d'un site au Cheylas pour accueillir ces projets est un avantage certain et un vecteur de développement pour le Grésivaudan, la région grenobloise et l'Isère plus globalement.



Pierre Michard, a débuté sa carrière dans l'automobile en travaillant notamment pour Renault

### Entre nous...

**Son style de management** Un « esprit d'entrepreneurial » où je demande à mes équipes de faire preuve d'initiatives.

**Son lieu ressourçant** Partout quand je suis à vélo

**Ses inspirations** Le général de Gaulle. Je n'ai pas la prétention de me comparer à lui mais c'est ce type de personnages qui m'inspire

**Ses lectures** Une sortie honorable, d'Eric Vuillard