

LE GRAND TÉMOIN

PROPOS RECUEILLIS PAR
BERTILLE BAYART @BertilleBayart

Pour Henri Poupert-Lafarge, d'Alstom, le train a été, paradoxalement, « le parent pauvre de la COP21 ». Car il est, avec la voiture électrique, un atout dans la lutte contre les émissions de CO₂.

LE FIGARO. – Le gouvernement a annoncé la tenue d'assises de la mobilité. À quoi cela servira-t-il selon vous ? Est-ce une bonne nouvelle pour le train en France ?
Henri POUPERT-LAFARGE. – Ces assises peuvent être l'occasion de mettre en cohérence les trois enjeux qui sont ceux du transport aujourd'hui. Le premier, c'est l'offre. Il y a encore tant de progrès à faire pour résoudre les problèmes d'engagement, de qualité, d'accessibilité, y compris par exemple pour les personnes handicapées... Le deuxième sujet, c'est celui de l'efficacité que l'on peut améliorer en jouant sur deux leviers : faire baisser les coûts, et augmenter l'utilisation des infrastructures. Enfin, le troisième enjeu est environnemental. On oublie trop souvent en France que 30 % des émissions de CO₂ sont le fait des transports. La lutte contre le réchauffement climatique doit être intégrée à la réflexion sur les transports, et cela profitera au ferroviaire.

Pour l'heure, le gouvernement a, en même temps qu'il faisait l'ouverture des nouvelles lignes à grande vitesse Paris-Rennes et Paris-Bordeaux, annoncé la fin des grands projets ferroviaires. C'est la fin de la grande époque pour le train...

Le gouvernement a simplement, avec ses déclarations, refermé pour un temps le débat sur les prolongations éventuelles de lignes à grande vitesse. Mais cela ne veut pas dire qu'il n'y a plus de projets. Le seul Grand Paris représente à lui seul plus de deux fois les derniers investissements de LGV ! En Île-de-France, le projet de la région est de commander 700 trains. Il est normal de hiérarchiser les priorités, ce n'est pas un arrêt.

N'est-ce pas, tout de même, une mauvaise nouvelle pour Alstom, non ? Moins de nouvelles

Le PDG d'Alstom, Henri Poupert-Lafarge, détaille les enjeux liés à la mobilité dans la transition écologique.

« L'heure du transport propre a sonné »

lignes, cela veut dire moins de contrats, moins de trains vendus... L'impact des nouvelles lignes sur l'activité est marginal ! Dans le cas de la ligne Paris-Bordeaux, nous fabriquons des TGV Océane, dont nous sommes très fiers, mais qui remplacent un nombre plus important de rames classiques ! Et les investissements pour l'infrastructure ont aussi un effet sur la circulation des trains. Ainsi, le nouveau système de signalisation sur la ligne Paris-Lyon permettra d'augmenter sa capacité de 20 à 30 %. Alstom est donc un acteur du système ferroviaire qui a parfaitement intégré l'impératif d'efficacité qui en est désormais le mot d'ordre. C'est dans cet esprit que nous travaillons avec la SNCF au TGV du futur dont l'objectif doit être d'être moins cher à l'achat, à exploiter et à maintenir, et d'une plus grande capacité.

Financièrement, le système ferroviaire français n'est-il pas en train de craquer ?

Évitons les caricatures. On décrit souvent une asphyxie du ferroviaire, alors qu'en pratique, le marche plutôt bien. Cela dit, il est exact que la dette accumulée pèse sur l'ensemble du système. On fait payer au train, et tout particulièrement au TGV, par les péages, plus qu'il ne le peut. C'est quelque chose qu'il faudrait repenser, globalement, en intégrant les effets du rail sur le pays, ce que l'on appelle les externalités positives (aménagement du territoire, pollution, etc.). Le mécanisme des péages, qui incite par exemple à coupler toutes les rames TGV entre elles, diminuant ainsi la fréquence des trains, est absurde ! On doit pouvoir imaginer une organisation des transports, et plus largement de la mobilité, qui soit un système vertueux.

Vous parlez d'une vision globale de la politique des transports où le train aurait toute sa place.

Comment expliquez-vous que le fret ferroviaire recule en France ?
Le fret est un bon exemple de ce problème de cohérence. Tout le monde reconnaît que les files ininterrompues de camions sur les autoroutes sont un scandale écologique ! Pour autant, le fret ferroviaire diminue année après année. Il souffre à la fois d'un prix trop élevé et d'un problème de qualité. Son prix ne prend pas en compte son impact très positif sur l'environnement et il n'est pas assez fiable. La priorité en France est donnée au trafic passagers, c'est normal. Mais la qualité générale du réseau empêche les transporteurs d'avoir une certitude sur l'heure d'arrivée de leur marchandise. Dans une économie du juste à temps, ce n'est pas acceptable !



STEPHANE CORREA/LE FIGARO

HENRI POUPERT-LAFARGE

PDG D'ALSTOM

L'avenir est-il pour vous davantage dans les pays émergents ou dans les pays développés ?

Les deux ! Bien sûr, les pays émergents ont des besoins élevés de nouveaux équipements. Mais les trois enjeux que j'évoquais - d'offre, d'efficacité, et d'impact environnemental - se posent partout. Nous devons apporter des solutions aux risques de thromboses des métropoles. Mais aussi à leurs problèmes de pollution. Le transport, à mon sens, a été le parent pauvre de la COP21, très focalisée sur la production d'énergie. Pourtant, en Europe, 90 % des nouvelles capacités de génération électrique mises en service aujourd'hui sont renouvelables. Alors que 93 % des véhicules vendus roulent à l'énergie fossile. Il ne faut pas se tromper de priorité. Je pense que la transition écologique se fera beaucoup plus rapidement qu'on le pense. Les villes achètent de plus en plus systématiquement et exclusivement des bus électriques. Les constructeurs sont en train de basculer...

Et le train ?

Il y a aussi de l'innovation. Par exemple, en Allemagne, où près de la moitié des lignes ne sont pas électrifiées, nous allons lancer un train à hydrogène. Cette stratégie permet de ne pas modifier l'infrastructure, tout en apportant une solution de transport propre alternative au diesel. Nous sommes pionniers sur cette technologie. Alstom lancera la production des motrices en 2018. L'heure du transport propre a sonné. J'espère que la France ne sera pas à la remorque de ce mouvement.

Le train n'est-il pas menacé par un nouveau concurrent : la voiture autonome ?

Non. La voiture autonome contribue au mouvement vers la mobilité partagée. Elle peut trouver sa place dans des schémas de transport plus larges, et devenir un moyen très efficace d'acheminement des passagers vers les trains, qui resteront un moyen de transport de masse très performant. Juste un rappel : une voiture mobilise 10 mètres carrés pour un passager transporté. Un train transporte 10 personnes au même carré d'emprise au sol. CQFD. ■

Notre système ferroviaire marche plutôt bien. Cela dit, il est exact que la dette accumulée pèse sur l'ensemble du système.

HENRI POUPERT-LAFARGE

Bio EXPRESS

1992
X-Ponts, diplômé du MIT, Henri Poupert-Lafarge débute à la Banque mondiale à Washington
1994
Ministère de l'Économie et des Finances
1998
Entrée chez Alstom
2004
Directeur financier
2011
Président du secteur Transport
2016
PDG du groupe après la cession des actifs énergie à General Electric

