

Alstom: du train à la mobilité intelligente

Le constructeur multiplie les partenariats technologiques et prévoit de lancer dès 2020 des trains autonomes.

VALÉRIE COLLET @V_Collet

INDUSTRIE Alstom suit le mouvement. Alors que la SNCF, son premier client, se définit désormais comme un géant des « mobilités », l'industriel étend son champ au « transport intelligent ». Lorsque Henri Poupart-Lafarge, le PDG du groupe Alstom, a présenté jeudi sa stratégie dans l'innovation, il n'a pas été question d'ultra grande vitesse, de train du futur ou de motorisation alternative... En revanche, il a beaucoup parlé du nouveau bus électrique Apts, des systèmes d'information mis à disposition des opérateurs de transport et des passagers, et même de cybersécurité ! Et, sur ce point, Alstom va coopérer avec Airbus pour transposer ses compétences technologiques au ferroviaire.

Alstom se détournerait-il des trains ? « Il y a deux ou trois ans, nous nous sommes dit que nous devions franchir un nouveau pas, explique le PDG d'Alstom. Nous passons des trains à un système de mobilité intégrant le ferroviaire à la mobilité urbaine. Le ferroviaire restera le squelette, parce qu'il est le seul à pouvoir transporter des dizaines de milliers de voyageurs par heure. »

Parmi les innovations présentées à la Cité du cinéma à Saint-Denis – une ancienne centrale électrique appartenant autrefois à Alstom

pour alimenter le métro – plusieurs systèmes développés avec la RATP : un écran interactif donnant aux voyageurs des informations en temps réel sur leur trajet, l'état du trafic, l'affluence, les éventuelles interruptions... Sur les quais, des couleurs (de vert à rouge) indiquant le niveau d'affluence d'une voiture à l'autre s'afficheront au-dessus des portes de chaque rame.

Mouvements de foule

Alstom a aussi investi dans Nomad Digital, leader de la « connectivité embarquée », pour permettre aux passagers de rester connectés à Internet à bord des trains et aux opérateurs de proposer des informations et des contenus. L'industriel a également conçu pour les opérateurs de transports (SNCF, RATP...) un système de contrôle des opérations de transport, baptisé Matria, intégrant différentes solutions de mobilité (bus, vélo, tramway).

Dans une vidéo de présentation, Alstom simule les incidents météo, ou les répercussions des matchs ou événements créant des mouvements de foule. Les opérateurs de transport activent alors des solutions de transport alternatives, préviennent les éventuels secours en cas d'incident... « Ce système agrège des solutions existantes et aide à l'exploitation », souligne le PDG d'Alstom.

Enfin, le groupe compte sur son partenariat avec le concepteur de



Le bus électrique Apts est actuellement testé à Paris. ALSTOM

navettes autonomes Easymile, dans lequel il a pris une participation, pour réfléchir à l'arrivée d'ici à 2020 de trains autonomes. « Nous avons lancé une expérimentation de garage autonome de tramways à Vitry dans un dépôt de la RATP », explique Henri Poupart-Lafarge. Grâce à une série de capteurs, les tramways ralentissent et freinent

seuls lorsqu'un obstacle est détecté. Les essais sont concluants.

Le constructeur a une nouvelle fois vanté les atouts d'Apts, son bus électrique, en test à Paris ces prochains mois. La plupart des villes françaises mettent actuellement en place des plans de remplacement de leur flotte de diesel par des bus électriques. Aucune commande

d'Apts n'a encore été prise. Mais Henri Poupart-Lafarge évoque l'intérêt de Singapour et de Dubaï. Lorsque la question de la concurrence à Paris du Bluebus de Bolloré est soulevée, le PDG d'Alstom l'assure : « Je suis convaincu de l'intérêt de notre technologie alors que les batteries vont évoluer et qu'on ne sait pas quelles seront les gagnantes. » ■

Au cours des dernières années, nous sommes passés de la fourniture de trains à des offres complètes clés en main

HENRI POUPPART-LAFARGE, PDG D'ALSTOM