

# Alstom Aix, carte maîtresse du géant de la mobilité

Le site pilotera le marché du métro marseillais qu'il vient de remporter

**A** Aix, les équipes d'Alstom sont prêtes à vivre un nouveau marathon. Ce site spécialisé dans les systèmes de signalisation et le contrôle de commande de sécurité embarqué pour les tramways et métros vient de remporter un marché de 430 M€ ; le renouvellement de l'automatisation du métro de Marseille, totalement effectif d'ici fin 2026... Concrètement, les 80 salariés, qui veillaient déjà depuis leur laboratoire de simulation sur le métro marseillais, grâce à des logiciels qui reproduisent des scénarios de panne, vont désormais mettre en place une solution inspirée de celle qui sera déployée en 2020 à Lyon. Sans conducteur, ce métro est piloté grâce à la technologie CBTC (*Communication based train control*) autrement dit via un système de transmission radio proche du wifi, qui indique en temps réel au poste de commande central la position du train.

"Jusqu'à présent on était sur un système figé datant des années 80; on savait que le train était dans une certaine zone, dès lors qu'une roue y entra. Là c'est une solution beaucoup plus réactive, qui permet davantage de fluidité, car on connaît la position exacte des véhicules et on peut décider de rapprocher les trains entre eux pour accroître la cadence" explique Emmanuel Bailly, le directeur du site d'Aix.

Ce métro de nouvelle génération est aussi équipé, comme sur la ligne 14 à Paris, de portes plénières, qui constituent une limite de sécurité entre les portes des rames et le quai, pour s'assurer qu'aucun passager ne soit pris entre les deux, avant le dé-

**REPÈRES**  
38 rames de métro pneus dernière génération seront construites à Valenciennes, le design visuel et audio par le site de Saint-Ouen. Le vote est ouvert jusqu'à mardi.



Dans le laboratoire du site aixois d'Alstom, les logiciels permettent de simuler des scénarios de panne "pour toujours savoir pourquoi elle survient." / PHOTO CYRIL SOLLIER

marrage. "Cette automatisation était une demande de la Métropole. Cela permet aussi d'étendre les horaires du métro et davantage de régularité", ajoute le spécialiste dont le service pilotera l'ensemble du projet. "Ce marché pérennise notre activité et la fait croître de 15%, sachant que le ratio d'emplois induits par notre activité est de 2,5", précise encore le responsable.

Le marché associera 400 salariés de six sites du groupe en France et a déjà nécessité la mobilisation des équipes, en amont, depuis un an. "Nous avons participé à six soutenances de huit heures et répondu à 500 questions du client, à par-

tir d'un cahier des charges d'un millier de pages" précise Emmanuel Bailly qui a reçu au fil de cette procédure les équipes concernées des différents sites du groupe à Aix pour préparer chacune de ces rencontres, avant la remise de l'offre finale, en juin dernier.

Avec ce nouveau marché, le site aixois d'Alstom s'affirme ainsi un peu plus comme un élément clé, pour le groupe, dans la conquête de nouvelles lignes urbaines sur le sol hexagonal. "Alstom était historiquement prédominant à l'international mais en intégrant ce site d'Areva et les références à la RATP qui lui appartenaient, en 2014, cela a permis de remporter des marchés français comme les lignes 6 et 11 du métro parisien" analyse le direc-

teur qui travaillait déjà pour cette petite unité que la société TecnicAtome avait voulu diversifier, en répondant à des appels d'offres dans le transport, avant son rachat par Alstom en novembre 2014.

Depuis, le site dont les effectifs ont augmenté de 40%, n'a cessé de développer de nouvelles solutions pour coller aux demandes des clients et a retrouvé "une belle visibilité" assure son directeur déjà prêt à pousser les murs pour installer l'équipe dédiée au projet marseillais dans les semaines qui viennent. Des baies informatiques seront implantées pour simuler des scénarios avant les tests dans le métro lui-même, durant les nuits, d'ici deux ans.

Marie-Cécile BÉRENGER