

DOSSIER

88 figures qui

Guillaume aurait-il mal vécu de ne pas être retenu parmi nos champions de 2008 ? Et Dominique, si on l'avait écarté, nous aurait-il boudés, Dominique ? La question ne s'est pas posée, puisque le président de la SNCF et le secrétaire d'Etat chargé des Transports figurent en bonne place de notre sélection des hommes et femmes qui ont marqué le secteur ferroviaire en 2008. Mais elle s'est posée pour bien d'autres dirigeants que nous estimons mais que nous n'avons pas retenus. En établissant ce palmarès, nous avons sciemment oublié les organigrammes et sommes restés de marbre quand les sirènes de la com' – et de la « co » – nous enjoignaient de sélectionner des généraux 5 étoiles plutôt que de simples soldats. Nous avons jugé que l'avancée du ferroviaire se jouait autant en coulisses ou sur le terrain que dans les états-majors. Ils sont donc une centaine, nos femmes et nos hommes de 2008, et ils sont de notre point de vue les stars de 2008 dans le domaine ferroviaire. Ces lauréats, nous les avons classés en quatre familles : les bâtisseurs, les incontournables, les réformateurs et les courageux. Que les sans-grade du rail, ces « malgré-nous » de la sélection, nous pardonnent cet enrôlement de force. Et que leur hiérarchie prenne la distinction de leurs subordonnés comme une reconnaissance. Celle de leur aptitude à déléguer.

Dossier réalisé par, Pascal GRASSART,
Guillaume KEMPF, Patrick LAVAL,
Guillaume LEBORGNE, Cécile NANGERONI,
Marie-Hélène POINGT



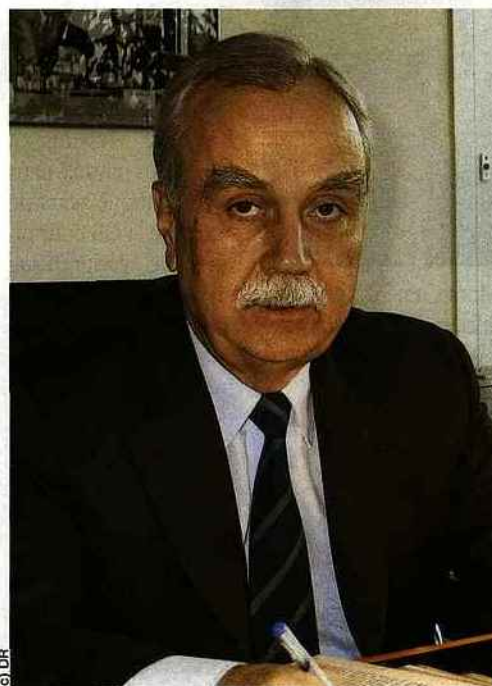
ont marqué 2008



Les incontournables

Johannes Ludewig

La route ne lui dit pas merci



En le voyant évoluer dans l'hémicycle du Parlement européen, taper dans le dos d'un député, glisser un mot à l'oreille d'un autre, on jurerait qu'il n'en est pas à son premier mandat dans la commission transport. Depuis 2002, Johannes Ludewig (63 ans) officie en effet à Bruxelles, mais comme **directeur exécutif de la CER** (Communauté européenne du rail), le lobby des compagnies de chemin de fer. De ce qui était un vague bureau de représentation des chemins de fer à son arrivée, l'ancien secrétaire d'Etat allemand (1995-1997) et président de la DB (1997-1999) a fait la machine de guerre des chemins de fer européens. La CER publie « position papers », analyses et synthèses et a un poids majeur dans toutes les décisions de transport prises par l'UE. C'est la CER qui a fait jeter aux oubliettes le règlement européen sur la qualité du fret ferroviaire, c'est aussi elle qui a mené depuis des années le combat du rail contre la route pour que soit adoptée en 2009 une nouvelle eurovignette favorisant le transfert modal.

Ce sont des classiques, pas des caciques. Sans ces « incontournables », le système ferroviaire ne tournerait pas pareil. Qu'elles bénéficient d'un éclairage médiatique ou pas, ces grandes figures du secteur sont au cœur du processus de décision.

Dominique Bussereau

Le fer est son dossier

Le transport lui colle à la peau. Il a tout fait pour cela. Passionné de ferroviaire, fondateur d'Avenir Transports, Dominique Bussereau (56 ans) connaît ses dossiers sur le bout des doigts, tout comme le fonctionnement d'un secrétariat d'Etat qu'il a déjà occupé de 2002 à 2004. Mais il n'est pas toujours facile d'être **secrétaire d'Etat** d'un ministre politiquement fort comme Jean-Louis Borloo, surtout quand on a déjà pris le large et été secrétaire d'Etat au Budget (2004), et ministre de l'Agriculture (2005-2007). Alors, on prêtait dernièrement à Dominique Bussereau le projet d'aller voir ailleurs, précisément du côté des Affaires européennes. C'est un autre germaniste, Bruno Le Maire, qui l'a emporté. On dit tout de même que lors du prochain remaniement il pourrait changer d'affectation. Mais les dossiers, notamment ferroviaires, ne sont pas simples. On attend encore le régula-



teur. La question de l'exploitation ferroviaire (filiale ou direction ?) n'est pas réglée. Bussereau, qui a été administrateur de RFF, comprend bien les positions du gestionnaire d'infrastructure et arbitre plutôt dans son sens. Mais sa connaissance des dossiers fait qu'un de ses interlocuteurs réputé proche de la SNCF s'inquiète : « *Il faudrait tout recommencer, tout expliquer au successeur...* »

Michel Dubromel Poids lourd de FNE

Il est le monsieur Transport de France Nature Environnement, qui rassemble 3 000 associations réparties sur le territoire pour la protection de l'environnement. On l'a beaucoup vu au moment des débats sur le Grenelle de l'environnement défendre le report modal, qui permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Représentant FNE dans le groupe climat, Michel Dubromel (60 ans) s'est mobilisé no-



(C) SYLVIE HUMBERT

tamment sur la taxe sur les poids lourds. C'est d'ailleurs sur ce thème qu'il s'est spécialisé à partir de 1994, quand il est devenu un des responsables de la fédération régionale Alsace Nature. Cet ingénieur est aussi vice-président de la fédération européenne Transports et environnement et membre des conseils d'administration de la SNCF et de l'Ademe (Agence de développement et de maîtrise de l'énergie).

Vladimir Iakounine Un pied dans la DB

Alors que l'entrée en Bourse de la Deutsche Bahn (DB) était reportée sine die pour cause de crise financière à l'automne, le patron des chemins de fer russes (RZD), Vladimir Iakounine (60 ans), multipliait les déclara-



(C) SIEMENS

tions, indiquant son intérêt pour la DB. Une entrée au capital de la compagnie allemande revêt en effet une importance stratégique pour le transit du fret entre la Russie et l'Europe : « 1 % du chiffre d'affaires des marchandises qui transitent entre ces régions re-

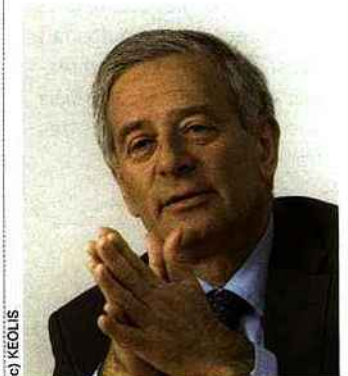
présente 6 milliards de dollars », révélait-il. Une prise de participation, envisagée à hauteur de 5 %, soit un cinquième des activités privatisées, pourrait être envisagée sans passer par le marché. La décision est entre les mains de l'Etat de Russie. A la tête des RZD depuis juin 2005, après en avoir été le vice-président, reconduit par le gouvernement en juin 2008, Iakounine dispose d'appuis solides. C'est un proche de Vladimir Poutine, dont il avait même un temps été perçu comme successeur au Kremlin.

puis juin 2005, après en avoir été le vice-président, reconduit par le gouvernement en juin 2008, Iakounine dispose d'appuis solides. C'est un proche de Vladimir Poutine, dont il avait même un temps été perçu comme successeur au Kremlin.

Michel Bleitrach Un Keolis format international

En cinq ans, Michel Bleitrach (63 ans) a fait du premier opérateur privé français Keolis une référence en Europe. Originaire du Pays basque, ce X-Ponts passé par l'université américaine de Berkeley a fait ses premières armes chez l'américain Bechtel, puis au ministère de l'Équipement. Il connaîtra différents postes de direction chez ELF Aquitaine, Suez Industrial Solutions, puis Elyo. Il rejoint Keolis en février 2005, comme président du directoire. Sous son impulsion, la filiale de la SNCF devrait réaliser

cette année plus de 3 milliards d'euros de chiffre d'affaires à l'international. Et à partir de 2009, l'international devrait représenter la moitié de l'activité du groupe français. Présent en Belgique, en Allemagne, en Suède, en Norvège aux Pays-Bas, en Angleterre et au Canada, le Keolis de Michel Bleitrach a toujours la même stratégie quand il convoite un nouveau marché : d'abord une prise de participation minoritaire dans des groupes de transports locaux. Puis, au fil du temps et des opportunités, une montée au capital.



(C) KEOLIS

→ Panos Tzieropoulos La nouvelle tête de l'EPFL



Dans les colloques et les conférences, on entend souvent son nom : Panos Tzieropoulos est le **directeur du Litem** (Laboratoire de l'intermodalité des transports et de la planification) de la très réputée EPFL (Ecole polytechnique fédérale de Lausanne). A ce titre, il réalise des études qui deviennent des références dans le domaine des transports. En particulier en 2008, une expertise à la demande de la SNCF et de RFF sur la répartition des capacités, et une autre sur le retour d'expérience de la mise en service du cadencement ferroviaire en Rhône Alpes.

Né à Salonique (Grèce) en 1951, ayant la double nationalité suisse et grecque, le docteur Panos Tzieropoulos fait aussi partie du comité directeur de la Conférence mondiale sur la recherche dans les transports (WCTR).

David Hinchliffe Lien fixe franco-britannique



David Hinchliffe (57 ans), véritable « ambassadeur » des équipements ferroviaires britanniques en France, est **responsable depuis 2001 du secteur ferroviaire au sein des services**

commerciaux britanniques (UK Trade & Investment). Basé à Lille, à deux pas du cœur de l'industrie ferroviaire française, ce Britannique parfaitement francophone y est vice-consul auprès du consulat général de Grande-Bretagne depuis 1986.

Marc Papinutti Un contrat de performance pour RFF



2008 aura été une année faste pour Marc Papinutti (49 ans). Après l'avoir commencée en tant que conseiller technique de Jean-Louis Borloo, il la finit au poste de **directeur des**

infrastructures de transport, une nouvelle direction créée en juillet, lors de la réorganisation de la DGITM. Ses services sont, certes, marqués par un fort tropisme routier, mais les questions ferroviaires ne manquent pas. Exemple : le récent contrat de performance signé avec RFF.

Claude Gressier L'homme sans qui rien n'arrive

C'est l'éminence grise des transports, l'homme de l'ombre qui nourrit le secrétariat d'Etat d'études, de notes, de rapports. Fin connaisseur des transports en général et du ferroviaire en particulier, Claude Gressier (65 ans) a occupé plusieurs fonctions stratégiques du secteur au cours de sa carrière. Après un parcours universitaire sans faute (Sciences po, Polytechnique, Ponts et chaussées), Claude Gressier a connu une carrière ministérielle bien remplie, occupant les postes de sous-



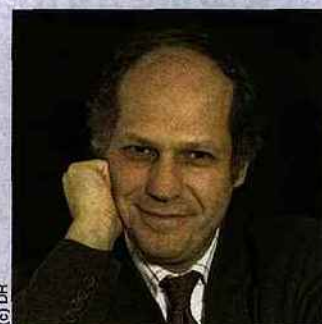
directeur à la Direction des routes (1971-76),

directeur du Centre d'études des transports urbains (1977-82), directeur des transports au conseil régional d'Ile-de-France (1982-86), directeur des transports terrestres (1986-93) ou encore de directeur des transports maritimes (1998-2001). Il a également travaillé à la SNCF, où il a notamment exercé le poste de PDG de SNCF-Participations (1994-97) et de Geodis (1996-98). Depuis

2001, il préside la section économie et transports du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

→ Jean-Marc Delion Le cost-killer du réseau

Nommé **directeur général délégué de RFF**, en 2007, après avoir été le conseiller transport de Matignon (2004-2007), Jean-Marc Delion, 48 ans, est l'homme qui pilote les projets de PPP. Diplômé de Sciences po (1980), de HEC (1983) et de l'ENA (1987), il cultive en interne la réputation d'un tueur de coûts, nourrie par une solide expérience financière, obtenue lors de son passage à Bercy et à la COB.



Yanick Paternotte Il croit au TGV Fret

Yanick Paternotte (57 ans) s'intéresse aux transports de longue date. La proximité de sa commune, **Sannois** avec l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle a mis monsieur le Maire en première ligne pour protéger les riverains contre les nuisances sonores. En novembre 1992, les élus de la Vallée-de-Montmorency créent l'**Apelna** (association des communes d'Ile-de-France pour la protection de l'environnement et la limitation des nuisances aériennes), dont Yanick Paternotte est le secrétaire, puis le président. En 2006, il est à l'origine de l'association **Carex** qui cherche à promouvoir un service de fret ferroviaire à grande vitesse



entre de grandes plateformes aéroportuaires européennes. L'année suivante, il est élu à l'Assemblée nationale. Une nouvelle tribune pour l'élu UMP du Val-d'Oise qui réussit peu à peu à étendre le réseau Carex dans plusieurs pays européens et à obtenir de nombreux soutiens politiques. Une tri-

bune aussi au moment des débats sur le projet de loi 1 Grenelle de l'environnement où il s'est beaucoup impliqué. Il a notamment fait voter un amendement qui permet d'avoir un financement de 50 millions d'euros pour les plateformes multimodales de fret à grande vitesse. Yanick Paternotte ne s'arrêtera pas là.

Mohammed Hosni L'innovation « made in SNCF »

Porteur polyvalent, porteur hyperdense et bientôt TGV NG, le Centre d'ingénierie du matériel (CIM) de la SNCF n'aura jamais autant sorti de cahiers des charges. « La période est incroyable pour le ferroviaire, des contrats du siècle, nous en passons tous les ans ! », reconnaît Mohammed Hosni (48 ans), le directeur du CIM. Depuis son en 2006, le CIM a pourtant trouvé le temps de multiplier par 100 son chiffre d'affaires consacré au développement des produits.



Dans l'antique organisation des chemins de fer, la Direction du matériel concevait les trains de A à Z pour des constructeurs qui exécutaient. Ce n'est plus le cas, mais la SNCF ne s'interdit pas pour autant d'être à la pointe du développement de produits, conjointement avec des partenaires industriels. En 2008, le

CIM a lancé deux grands projets de développement, la rame MoovITER et le train de l'accessibilité, qui sera présenté début 2009.

→ Jean Sivardière Usager exigeant

Il est de tous les combats. Jean Sivardière (66 ans) est l'un des principaux fondateurs de la **Fnaut** (Fédération nationale des associations d'usagers des transports). Il en a été le secrétaire général jusqu'en 1992, puis le président - bénévole - inamovible jusqu'à aujourd'hui. « Si vous me trouvez un remplaçant, dites-le moi ! », plaisante-t-il. Cet infatigable passionné, ancien ingénieur au CEA, a participé aux réunions du Grenelle de l'environnement et particulièrement défendu l'idée de réduire de 10 km/h



la vitesse sur les routes et les autoroutes. Et celle de taxer les billets des avions en concurrence avec les TGV. Ou encore d'instaurer un péage urbain. Sans succès pour l'instant. Dans le ferroviaire, il a été mieux entendu. Ses nombreuses

critiques sur l'opacité des tarifs et le manque d'information des voyageurs, abondamment relayées dans la presse, ont obligé la SNCF à réagir : elle va mettre en place de nouvelles documentations plus claires et afficher les prix minimal et maximal des TGV.

→ Bernadette Chirac Un TGV pour Madame



L'épouse de l'ancien président de la République était surtout connue dans le monde ferroviaire pour ses tournées en TGV spécial pièces jaunes. Mais Bernadette Chirac (75 ans), conseillère générale de Corrèze, a aussi un projet : une LGV allant de Poitiers à Limoges. Connu dans le milieu sous le nom de « TGV Bernadette », le projet ne s'imposait pas à tout le monde, et le lancement des études par Jean-Pierre Raffarin, alors Premier ministre, a plutôt fait sourire. La première mouture du Grenelle de l'environnement a d'abord repoussé le Poitiers - Limoges à de très lointains horizons, puis, à la suite d'une intervention de Bernadette Chirac, en septembre, il a été remis in extremis par Nicolas Sarkozy dans la liste prioritaire. Et ce TGV Bernadette fait aujourd'hui figure de maillon fort, soutenu par la SNCF, le conseil régional d'Auvergne, l'association Altro, d'une immense ligne allant quasiment de l'Atlantique à l'Oural, en passant par Limoges et Clermont-Ferrand.

→ Didier Le Reste Le Reste Les retraités conquis



L'hebdomadaire *Le Point* le voyait déjà prendre, à l'occasion du dernier congrès, d'importantes responsabilités au bureau politique du PCF. Ce ne sera pas pour cette fois. L'occasion pour Didier Le Reste (53 ans), **patron des cheminots CGT**, de réaffirmer sa priorité : la fédération. Au moins jusqu'au prochain congrès des cheminots, en 2010. De quoi, déjà, chercher un successeur à celui qui aura alors 55 ans ? Quoi qu'il en soit, la fin 2008 a été bénéfique pour la CGT. Pour son premier scrutin chez les cheminots retraités, le syndicat arrive en tête, nettement devant la Fédération générale des retraités des chemins de fer. Et sur l'affaire des conducteurs volontaires du fret, d'ultimes discussions avec la direction ont permis au syndicat d'éviter de se lancer, avec Sud-Rail, dans un très hasardeux mouvement reconductible.

Stéphane Volant Marche à l'ombre

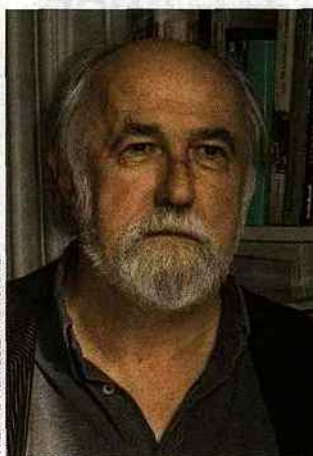
Il est passé par Vinci, il est repassé par la... SNCF. Qu'il avait quittée moins de deux ans auparavant. Un retour de Vinci comme celui de David Azéma, devenu **directeur général délégué stratégie et finances**. Stéphane Volant (43 ans), lui, est un homme de liaisons, en particulier politiques. Il a d'ailleurs été collaborateur de divers hommes politiques français avant de rejoindre la SNCF. Où il a été, successivement, conseiller du président, puis directeur des rela-



tions institutionnelles de Loïk Le Floch-Prigent, Louis Gallois et Anne-Marie Idrac. Politique, électorale. Il a depuis rejoint Guillaume Pepy, dont il est proche, comme secrétaire général de la SNCF. A ce titre, il dirige les affaires publiques de la SNCF et de ses filiales et exerce notamment la tutelle de la Direction de la sûreté et de la Direction des affaires européennes. Derrière les titres, cet homme de l'ombre vise avant tout à mettre « son » président en lumière.

Georges Ribeill Un ethnologue dans la rame

Parlez-lui d'iDNight, le TGV qui bouge la nuit, Georges Ribeill (63 ans) se souvient d'un projet de voiture boîte de nuit destinée aux Anglais dans les années 60. Sur les nouveautés comme sur tous les très nombreux sujets qui le passionnent, il est intarissable et, comme tout érudit, il s'amuse de voir l'innovation reprendre des pistes déjà frayées. La SNCF a longtemps dédaigné les sciences humaines. Elle sait aujourd'hui consulter cet **historien du rail et des cheminots**. Pour les futurs trains à grande vi-



tesse, il mettra son grain de sel. Qu'est-ce que l'espace du train ? Qu'est-ce qu'un couloir ? Un compartiment ? A quoi répondent ces espaces et pourquoi les a-t-on inventés ? Faut-il les repenser ? Historien aux Ponts, Georges Ribeill se fait quasiment ethnologue, talent qu'il exerce aussi à *La Vie du Rail*, où il passe d'ordinaire le mercredi et observe les tranches et les rites du bouclage. Sa voix à faire trembler les murs et sa barbe faunesque font se demander si l'ethnologue n'est pas aussi sorcier.

→ Pierre Mongin Qu'importe le nom, pourvu qu'il ait le métro



Tête, Pierre Mongin (54 ans). Déterminé, en tout cas. Depuis sa première conférence de presse comme **PDG de la RATP**, celui qui fut directeur de cabinet du Premier ministre Dominique de Villepin n'en démord pas : l'Ile-de-France doit s'offrir son Métrophérique, métro souterrain en première couronne, juste au-delà du périphérique. Quitte à l'appeler, comme le souhaite le décideur en la matière, la région, Arc Express. De l'ambition pour la RATP, son PDG en a à revendre. Pour la première fois, le budget pour 2009 prévoit plus d'un milliard d'investissements. Cela intègre des achats de matériels roulants, métro, bus et RER, et une augmentation de l'offre de transport.

Uwe Beckmeyer Le lobbyiste du SPD

Sécialiste des questions ferroviaires au sein du parti social démocrate (SPD), Uwe Beckmeyer (59 ans) est un fervent partisan de la privatisation de la DB. « Il faut donner à la compagnie les moyens d'exister dans un contexte de compétition difficile », affirme-t-il. Une cause à laquelle il a converti son parti. Son intense travail en coulisses a permis de faire basculer l'aile gauche du SPD, très réticente à l'idée de voir la Bahn aux mains



d'investisseurs privés. Il est ainsi l'un des grands artisans du compromis trouvé au printemps dernier, qui prévoit de séparer les infrastructures des activités de transport. En 2009, il devra faire preuve de beaucoup de persuasion : alors que se profilent les élections générales et que l'entrée en Bourse de la compagnie a été ajournée à cause de la crise financière, la privatisation de la compagnie risque de faire à nouveau débat au sein du SPD.

Pierre Dupriet Go-between des ingénieurs

Président depuis 2002 de l'Affi (Association ferroviaire française des ingénieurs et cadres), Pierre Dupriet (70 ans), ingénieur en électrotechnique de l'Insa de Strasbourg et de l'Enseg (Grenoble), œuvre pour le développement des échanges entre les différents métiers du ferroviaire comme entre les associations d'ingénieurs des pays européens, notamment la VDEI (Allemagne). Après une décennie comme ingénieur d'application exportation pour les machines et



lignes automatisées de soudage et d'assemblage Sciaky, suivie d'une autre comme directeur, puis directeur exportation de Simel Iberica (matériels de connexion électriques moyenne et haute tension), Pierre Dupriet travaille de 1983 à 2001 chez Alstom Transport, où il sera successivement responsable de zone Amérique Latine, directeur de la prospection internationale, directeur « business development », puis directeur marketing et commercial France.

Philippe Mangeard Repenti

Philippe Mangeard (52 ans) s'est fait taper sur les doigts. Trop médiatique. Trop conquérant. Trop grande gueule. Les déclarations incessantes du président de Modalohr dans la presse ont fini par brouiller la communication de Lorry Rail, dont il est l'actionnaire. Qu'à cela ne tienne. L'ingénieur agronome, titulaire d'un DEA de gestion industrielle, a fait amende honorable. Délaisant le terrain médiatique, le plus



fervent défenseur des autoroutes ferroviaires concentre désormais son action sur les antichambres ministérielles, où il défend la technologie Modalohr contre les assauts de la SNCF. Vice-président du conseil d'administration d'Ubi-france, Philippe Mangeard anime également le Cercle pour l'opti-modalité, qu'il a fondé l'an dernier.

→ Patrick Vieu Transversal



Patrick Vieu (44 ans) a élargi son portefeuille lors de la réorganisation de la **DGMT**. En juillet 2008, le directeur des transports ferroviaires et collectifs est devenu directeur des services de transport : une direction transversale élargie qui inclut aussi bien le ferroviaire que le fluvial et le routier. Un domaine qu'il connaît bien, puisque cet énarque (promotion « Léon-Gambetta ») a occupé le poste de sous-directeur des autoroutes à la Direction des routes (1999-2004).