

## Luc Aliadière



Sur le toit de l'immeuble de l'UIC



Avec le Président des Chemins de fer russes, Vladimir Yakunin et celui des Chemins de fer indiens, Mr Batra

Comme il le dit, « une carrière est faite d'opportunités et de talents ». De talent, Luc Aliadière ME71 n'en manque pas, sa carrière, justement, en est la preuve. Quant aux opportunités, par sa curiosité et son ouverture sur le monde, il a su les trouver. Passionné depuis l'enfance par les chemins de fer, il mène toute sa vie professionnelle au sein de la SNCF et de ses filiales. Attaché à son école dont il ne manque jamais de rappeler la bonne qualité de l'enseignement, il a longtemps fait partager son savoir technique comme professeur d'ingénierie ferroviaire en section TP et ME.

Bachelier à 16 ans, Luc Aliadière a été élevé dans l'idée d'être ingénieur par un père centralien. A l'issue des classes préparatoires intégrées de l'ESTP, il entre en Mécanique Electricité major de la promotion. Il choisit cette section car il a depuis longtemps envie de travailler à la SNCF et plus particulièrement sur ce qui touche au matériel roulant. Depuis son enfance, les trains qu'il prend régulièrement pour partir en vacances avec ses parents, le fascinent; ils sont synonymes de voyage et d'évasion. D'ailleurs, pendant ses études, il travaille l'été comme étudiant aide-conducteur. En effet, la SNCF propose à cette époque de former les jeunes qui le souhaitent au métier d'aide-conducteur afin de compenser la diminution des effectifs pendant les congés de l'été. Il fait naturellement son stage de fin d'études à la SNCF où il est embauché après son service national en 1973 comme ingénieur responsable de l'entretien du matériel à l'atelier de Villeneuve-Saint Georges (aujourd'hui atelier TGV). Lors de stages proposés aux jeunes cadres embauchés pour découvrir le groupe et sa stratégie de développement, il sympathise avec un collègue qui intervient sur les études de trafic pour les extensions de lignes en Ile de France. Venu la visiter dans ses bureaux, il discute avec son chef de département qui lui propose de rejoindre leur équipe.

**Alors que ses supérieurs le destinaient à une carrière dans la maintenance, il décide de changer et d'entrer au département des transports de banlieue, aujourd'hui direction de l'Ile de France, pour mener des études socio-économiques et faire des prévisions de trafic pour les projets d'extension de lignes.**

Ses études portent sur l'évaluation de la fréquentation, l'estimation du temps gagné par les utilisateurs et l'analyse de l'impact sur l'économie

de la SNCF des modifications de desserte. Son travail est apprécié et en 1982 on lui propose de partir faire, pour le compte de Sofrerail, la filiale ingénierie de la SNCF, une étude de trafic au Mexique en basse Californie où le développement d'un transport public à Mexicali et Tijuana est en cours de réflexion. Il prend quelques cours d'espagnol et part avec un collègue chargé d'étudier la faisabilité technique du projet. Trois mois plus tard, il rentre avec un rapport bien ficelé. Il reprend ses études sur les extensions de lignes franciliennes mais, après son expérience au Mexique qui lui a beaucoup plu, il commence à s'intéresser aux opportunités de carrière à l'international. En 1986, il part à Sofrerail pour travailler sur la partie commerciale. Son rôle est d'identifier les projets et les clients potentiels, répondre aux appels d'offre et suivre la réalisation des contrats gagnés. A son arrivée, on l'envoie mener des investigations en Australie où des rumeurs courent sur la création d'une ligne à grande vitesse pour desservir Sydney, Canberra et Melbourne. Le projet n'aboutit pas mais il lui a permis de découvrir les méthodes de travail anglo-saxonnes. Fort de cet expérience, il intervient ensuite sur le montage du consortium franco-anglais pour l'ingénierie du tunnel sous la Manche. Il se spécialise très vite sur les activités commerciales en Europe, décroche des contrats au Portugal et en Italie mais aussi aux Etats-Unis et se retrouve directeur Europe de Sofrerail. En 1989, on lui propose de passer un an à la Commission européenne à la DG7, direction chargée des transports. A cette époque, les réseaux ferroviaires entreprennent une action de promotion des lignes à grande vitesse. La mission de Luc Aliadière est de faire accepter ce projet qui est celui d'un lobby, par la Communauté européenne. Elle aboutira à une résolution historique: en 1990, la Communauté prend enfin en considération les projets de ligne à grande vitesse. Luc Aliadière reprend ses fonctions de directeur commercial à Sofrerail qui fusionne en 1993 avec Sofretud pour donner naissance à Systra.



Avec le Président des Chemins de fer Coréens, Mr Lee



Avec le Ministre suisse des transports, Moritz Leuenberger



Avec le Président de Deutsche Bahn, Hartmut Mehdorn

**Il se pose alors la question de rester à Systra ou bien réintégrer la SNCF. Il choisit cette seconde option pour aller travailler sur le développement des lignes à grande vitesse d'abord comme directeur adjoint puis comme directeur de la stratégie et du développement.**

Les réflexions qu'il mène à ce poste vont principalement porter sur les dessertes des villes par les gares existantes ou par la création de nouvelles, en partenariat avec les régions et les villes. Il découvre à cette occasion le monde politique et le travail avec les élus et les préfets dans les comités de pilotage. A ce poste, il est en relation directe avec les hauts dirigeants de la SNCF et dès 1997 côtoie fréquemment le président Louis Gallois. C'est à cette période que sa carrière prend son essor. Il est nommé Directeur adjoint de l'Île de France, poste qu'il occupe pendant trois ans, puis directeur environnement également pendant trois ans. En 2002, il devient directeur des affaires européennes rattaché au président. Européen convaincu, il va intervenir sur des sujets tels que l'ouverture à la concurrence alors que le tissu social de l'entreprise y est hostile. Pour Luc Aliadière, c'est une période de travail très enrichissante intellectuellement. En 2005, les collègues européens de Louis Gallois le proposent pour prendre la tête de l'Union Internationale des Chemins de Fer. Le président qui souhaiterait le garder dans son équipe n'y est pas favorable mais se résigne finalement à le voir partir.

**L'Union Internationale des Chemins de Fer – UIC – est l'association historique de coopération internationale des sociétés ferroviaires. Honoré de cette nomination prestigieuse – il est le premier président à ne pas être**

**issu de l'Ecole nationale des Ponts et chaussée-, il va tenter de faire évoluer cette institution qui regroupe plus de deux cent membres et qui est confrontée à des problématiques qui ont beaucoup évolué durant les vingt dernières années.**

Ces problématiques c'est, pour beaucoup de société de chemin de fer, la fin du monopole et du principe d'intégration de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation, l'ouverture à la concurrence. A son arrivée, il va mettre en œuvre une réforme des statuts afin de renforcer le principe de plateforme technique de coopération qui ne revêt pas les mêmes aspects quand il s'agit des sociétés de chemins de fer européennes ou africaines. L'association peine à trouver ses marques au côté de l'Agence ferroviaire européenne qui élabore les textes réglementaires. Sous son impulsion, l'UIC va être moteur dans le développement de projets contribuant à améliorer l'acheminement des marchandises, en concurrence avec le transport routier. L'UIC va être le lieu de la promotion de ces nouveaux produits communs qui seront ensuite mis en œuvre par chaque société. Ses bonnes relations avec le président de la Deutsch Bahn qui préside la branche européenne de l'UIC vont lui permettre de fédérer les différentes sociétés autour de projets compétitifs face au transport routier alors que les cultures historiques poussent plutôt vers une concurrence des unes par rapport aux autres.

Dans quelques mois, Luc Aliadière va terminer son mandat à l'UIC pour retourner à la SNCF comme chargé de mission auprès du président. S'il pense de temps à autres à prendre sa retraite, il réfléchit à une activité qui serait dans le prolongement de sa vie professionnelle, une activité au service du ferroviaire.

Stéphanie Nègre