

Alstom débauche le patron d'ArianeGroup pour succéder à Henri Poupart-Lafarge

Le constructeur ferroviaire va confier sa direction générale à Martin Sion, actuel patron d'ArianeGroup pour succéder à Henri Poupart-Lafarge en avril prochain. Alstom vise cette année une marge d'exploitation d'environ 7 %.



Martin Sion est le président exécutif du constructeur de la récente fusée Ariane 6, nouveau cheval de bataille de l'Europe du spatial. (Photo Ludovic MARIN/AFP)

Par [Denis Fainsilber](#)

Publié le 8 oct. 2025 à 18:05 Mis à jour le 9 oct. 2025 à 15:18

Après un peu plus de cinq mois de recherches, Alstom a mis sur orbite son nouveau patron. Le conseil d'administration du groupe ferroviaire a choisi ce mercredi Martin Sion, actuel PDG d'ArianeGroup, le constructeur des fusées Ariane, pour prendre la direction du second constructeur mondial de trains, métros et tramways. Il succédera ainsi à Henri Poupart-Lafarge au poste de directeur général du groupe de Saint-Ouen, au terme d'une période de transition en douceur de six mois.

Concrètement, « HPP » qui avait annoncé en mai son intention de ne pas solliciter un quatrième mandat à la tête du groupe, cédera son poste le 1^{er} avril 2026, juste après la clôture de l'exercice fiscal en cours. En théorie, il aurait pu rester à la tête du groupe d'Alstom au maximum jusqu'à la mi-2027. Mais face à d'importants retards de livraison de certains programmes, et depuis le plongeon mémorable en Bourse de l'action Alstom en octobre 2023 - finalement écartée du CAC 40 quelques mois plus tard -, un consensus avait semblé émerger au conseil d'administration en faveur d'un changement au sommet.

De longues carrières au sein des mêmes groupes

Martin Sion et Henri Poupart-Lafarge ont de nombreux points communs, outre leur âge très voisin (57 ans pour l'un, 56 pour l'autre). Ingénieurs de formation tous les deux, ils ont

surtout effectué la quasi-totalité de leurs carrières respectives [au sein d'un seul groupe industriel tricolore](#).

Montant patiemment les échelons au sein d'entités en perpétuelle mutation, fusions ou recomposition, dans le grand big bang industriel des années 1990-2000 : le secteur aéronautique-spatial-défense pour le premier, finalement réuni dans le champion national Safran - ArianeGroup est détenu à parts égales par Airbus et Safran. Et le pôle transports-turbines-télécoms pour le second, autrefois baptisé GEC-Alsthom, puis renommé Alstom par la suite pour coiffer finalement un « pure player » du ferroviaire.

Philippe Petitcolin, président du conseil d'administration d'Alstom depuis juin 2024 (une fonction [retirée alors à Henri Poupart-Lafarge](#) pour qu'il se concentre sur l'opérationnel et la livraison des projets), n'aura finalement pas eu à chercher trop loin l'oiseau rare. Il fut lui-même directeur général de Safran de 2015 à janvier 2021 et, même, avant cela, a très souvent croisé Martin Sion, de 15 ans son aîné, dans les multiples composantes du groupe aéronautique et spatial (Snecma, Sagem, etc.).

Car l'actuel patron du constructeur de la fusée européenne Ariane a toujours évolué peu ou prou dans la même orbite : celles des moteurs spatiaux à la Société européenne de propulsion ou à la Snecma. Comme Philippe Petitcolin, il a un temps dirigé Sagem, un des gros morceaux qui a permis [la création du groupe Safran](#) en 2005, à l'occasion de sa fusion avec Snecma. Donc au sein de la même galaxie.

Le ouf de soulagement Ariane 6

Plus récemment, Martin Sion a piloté [le premier décollage de la fusée Ariane 6](#) en juillet 2024, livrée avec beaucoup de retard sur le calendrier initial.

Chez Alstom cette fois, un élément a certainement joué au sein du comité des nominations : de Kourou à Belfort, le transport spatial ou le ferroviaire présentent certaines similitudes. Des relatives petites séries à fabriquer (contrairement aux géants de l'automobile abonnés au « just in time »), mais des chaînes de fabrication complexes à piloter, jalonnées par beaucoup de sous-traitants dans divers pays, parfois très critiques en cas de défaillance industrielle.

Au sein du groupe ferroviaire, les candidats n'étaient semble-t-il pas légion. Henri Poupart-Lafarge avait bien, auparavant, marqué sa préférence comme dauphin potentiel envers Jean-François Beaudoin, alors patron des activités numériques et de signalisation, mais il a quitté l'entreprise depuis.

Chiffre d'affaires triplé en 10 ans

Une fois redescendu sur terre pour s'imprégner du transport « horizontal », Martin Sion trouvera un groupe certes perfectible à certains endroits, mais qui n'a pas à rougir en termes de performances et d'empreinte industrielle. Quand Henri Poupart-Lafarge a pris la direction du pôle transport en 2015, avec la cession à l'américain GE des turbines pour centrales nucléaires ou hydroélectriques, son entreprise glanait un chiffre d'affaires tombé à 6 milliards d'euros et n'était que le numéro quatre mondial de la spécialité, avec un marché européen à l'époque très fragmenté.

Dix ans plus tard, après le rachat décisif de Bombardier Transport, il s'est hissé au second rang mondial du ferroviaire, pas si loin de l'intouchable chinois CRRC, avec un chiffre

d'affaires [de 18,5 milliards d'euros l'an dernier](#), qui va encore progresser cette année. L'Alstom d'aujourd'hui englobe 225 sites répartis dans 63 pays, et un effectif de plus de 86.000 employés. Loin des autres européens comme Siemens, Stadler, Hitachi Rail, CAF ou Talgo.

Surtout dépendant à l'origine des trains et métros, Alstom s'est fortement diversifié dans les services associés (maintenance, numérisation...) et la signalisation qui progresse très vite. Des sources de revenus utiles quand les contrats de matériels roulants sont espacés.

Des défis restent évidemment à relever, convient-on en interne. Même si les commandes annuelles, gages de l'activité future, restent supérieures au chiffre d'affaires, qui reflète, lui, les livraisons des contrats antérieurs. Alstom vise cette année une croissance organique de ses ventes de 3 % à 5 %, et une marge d'exploitation d'environ 7 %.

Comme tremplin pour y parvenir, le marché mondial du ferroviaire est calé sur un rythme de croissance moyen de 3 % par an d'ici à 2027, selon l'association des industriels européens du ferroviaire (Unife). La prochaine étape consiste à optimiser son mode de fonctionnement et à « tenir ses promesses, comme tout leader de son secteur », dit-on en interne.

Denis Fainsilber