



TRANSPORTS



OSÉ Diego Della Valle (2^e en partant de la g.), Luca di Montezemolo (4^e) et Gianni Punzo (5^e) défient le service public avec leur train privé Italo.

Les condottieres du rail

DE NOTRE ENVOYÉE SPÉCIALE

Il fut un temps où Luca Cordero di Montezemolo se plaisait à recevoir les journalistes du monde entier. A l'époque, l'ancien protégé de Gianni Agnelli, patron de Fiat, défendait les couleurs de l'Italie à la tête de la Confindustria, le Medef transalpin. Aujourd'hui, cette figure du capitalisme italien, président de Ferrari, s'adresse exclusivement aux médias de son pays. C'est que la petite entreprise qu'il a créée voilà quatre ans, Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), est au cœur d'une incroyable polémique qui occupe, depuis la rentrée, les manchettes des grands quotidiens. Au point que le « cas » de cette start-up d'une centaine de personnes a été traité en haut lieu, par le bras droit

Trois capitaines d'industrie italiens lancent la première firme privée de transport de voyageurs en Europe. Avec l'appui de la SNCF. Leur audace en inquiète plus d'un.

de Silvio Berlusconi. Et pour cause : NTV, financée par le CAC 40 italien, incarne pour certains le mal absolu, l'irruption de la concurrence sur les rails du service public. De quoi alimenter un véritable psychodrame, version comedia dell'arte, observé à la loupe par tous les monopoles ferroviaires européens. Côté jardin, trois capitaines d'industrie réputés partis à l'assaut du marché de la grande vitesse : Montezemolo, donc, Diego Della Valle, père des célèbres chaussures Tod's, et le Napolitain Gianni Punzo, roi de la logistique

dans le sud de la péninsule. Ces trois mousquetaires ont puisé dans leur fortune personnelle pour créer la première entreprise privée de transport ferroviaire en Europe. Si tout va bien, leur train aux couleurs de la Scuderia, rouge sang, et baptisé Italo, transportera dès septembre 2011 ses premiers voyageurs entre Milan et Rome. Côté cour, Mauro Moretti, patron du groupe Ferrovie dello Stato (FS), la SNCF italienne, que cet ancien syndicaliste a l'intention de défendre bec et ongles face à l'arrivée de la concurrence.

A la tête du futur ex-monopole, il a aussi la haute main sur Rete ferroviaria italiana (RFI), gestionnaire des voies ferrées, qui a un droit de vie et de mort sur NTV. Ainsi, des retards d'autorisations pour les essais de l'Italo sont susceptibles de compromettre la mise en service du train à l'automne prochain. C'est précisément ce problème qui a mis le feu aux poudres voilà un mois. Lors d'une conférence de presse, Montezemolo a interpellé Berlusconi, dénonçant, l'« obstruction anticoncurrentielle des FS » et réclamant la création d'une autorité de régulation indépendante. « Le président du Conseil a cassé un monopole et juge positive notre démarche », avait-il alors fait valoir, tandis que le très pollicé Della Valle demandait la tête de Moretti, stigmatisant

une attitude de marxiste léniniste d'un autre temps et préconisant de le renvoyer « a casa ». Ambiance...

Tout avait bien commencé, pourtant, entre l'impétrant et l'opérateur historique. Ainsi, en janvier 2008, un an après avoir porté NTV sur les fonds baptismaux, les trois fondateurs signaient un accord-cadre avec RFI, les autorisant à réaliser les essais nécessaires pour l'Italo et leur garantissant une cadence de circulation pour leur futur service. « Nous sommes assurés de pouvoir faire partir un train toutes les heures sur l'axe Milan-Rome », certifie Giuseppe Sciarrone, administrateur délégué de NTV et ancien dirigeant de Trenitalia, la filiale voyageurs des FS, que le triumvirat a judicieusement embarqué dans l'aventure.

C'est lui qui bataille depuis trois ans pour que la PME puisse faire rouler son train à grande vitesse sur les voies italiennes. « Il a d'abord fallu décrocher une licence, signer avec RFI et, surtout, gérer l'appel d'offres pour la fourniture des rames », égrène-t-il, un peu tendu par les derniers événements. Attaquer un monopole nécessite un certain culot, mais aussi une solide assise financière. La seule commande de 25 rames à Alstom a coûté la modique

somme de 600 millions d'euros... Aussi, nonobstant sa réputation et son aisance, le trio a dû faire appel à des institutionnels pour consolider le projet. Banca Intesa Sanpaolo, première banque italienne, les a soutenus dès janvier 2008 en prenant 20 % du capital, moyennant 60 millions d'euros. Tandis que l'assureur Generali les rejoignait quelques mois plus tard à hauteur de 15 %. Ces deux alliés, proches des fondateurs, les ont pressés de trouver un partenaire industriel, afin de crédibiliser l'affaire.

UNE INCROYABLE POLÉMIQUE QUI OCCUPE LES MANCHETTES DES QUOTIDIENS

« Dès novembre 2007, j'avais appelé Sciarrone, raconte Frank Bernard, directeur Europe et développement à la SNCF. Pour nous, c'était le match avec la Deutsche Bahn qui commençait, il fallait aller très vite, car, évidemment, les Allemands étaient sur le coup. » Une quinzaine de réunions plus tard, l'entreprise française est prête à signer avec NTV. « On a épluché tous leurs contrats dans notre chambre d'hôtel, car leurs

bureaux étaient trop petits », se souvient encore ce responsable. En octobre 2008, la SNCF fait un chèque de 80 millions d'euros : de quoi s'arroger 20 % du capital et récupérer deux sièges au conseil d'administration. Actionnaire minoritaire, la compagnie française signe aussi un contrat de coopération commerciale. Logiciel de vente de billets, marketing, maintenance, elle vend son expertise et, en échange, peut assister en direct à la naissance du premier concurrent ferroviaire européen. « C'est un fantastique laboratoire qui nous aidera à nous préparer à l'ouverture du marché en France », souligne Frank Bernard. Bien vu... A une nuance près. L'alliance de la SNCF avec NTV a sérieusement plombé la relation avec le groupe FS et sa filiale Trenitalia, associée à la SNCF dans Artesia pour les liaisons entre Paris et l'Italie.

1 milliard d'euros investi dans le projet

Dans son bureau décoré aux couleurs de l'Italo, Giuseppe Sciarrone se veut confiant. « 85 % des gens que nous avons interrogés sont favorables à l'arrivée de la concurrence dans le train. Et, contrairement à la France, le Parlement italien a souhaité lancer très rapidement la libéralisation du rail », glisse-t-il. Pour rentabiliser le milliard d'euros investi dans le projet, le trio fondateur compte sur son génie marketing. Politique tarifaire adaptée à toutes les bourses, services à bord et communication constituent la martingale grâce à laquelle il espère rafler, d'ici à 2015, un quart du très profitable marché de la grande vitesse italien. Dans le petit immeuble de cinq étages du siège de

LA SNCF BIENTÔT ATTAQUÉE ?

Après le marché du fret, ouvert à la concurrence en 2006, le transport de voyageurs sur les liaisons internationales a été libéralisé le 13 décembre 2009.

Si aucun acteur n'entame pour l'heure le monopole de la SNCF, plusieurs sont dans les starting-blocks.

● **La Deutsche Bahn** a l'intention de défier l'Eurostar et de faire rouler des trains sur une ligne Francfort-Londres (via Lille) en 2012. Elle pourrait aussi concurrencer le Thalys sur Paris-Bruxelles-Cologne.

● **Veolia Transport**, qui travaillait avec Air France à la création d'un concurrent, s'alliera finalement avec Trenitalia et annoncera en décembre la mise en service, en 2011, d'un train de nuit entre la France et l'Italie.

● **Trenitalia** envisagerait par ailleurs de faire circuler ses trains à grande vitesse sur l'axe Milan-Paris. ■

NTV à Rome, à quelques dizaines de mètres des monumentales bâtisses des FS, l'équipe peaufine l'offre de services qui sera disponible à bord de l'Italo. Wi-Fi, wagon cinéma doté d'écrans individuels, comme dans les avions, restauration, la « petite entreprise », ainsi qualifiée avec mépris par Mauro Moretti, mise aussi sur la qualité de l'accueil et a créé une école de formation pour son futur personnel. Quant à l'ambiance électrique qui règne ces jours-ci autour de la PME, Giuseppe Sciarrone refuse de s'y attarder : « Tout grand changement s'accompagne d'un peu de folie. »

● LIBIE COUSTEAU



PARTENAIRES Guillaume Pepy (à g.), président de la SNCF, et Luca di Montezemolo, président de NTV : une association inédite.