

En Italie, la bataille du rail public-privé est lancée

NTV mettra ses TGV en service en septembre 2011 pour concurrencer l'opérateur public Trenitalia

Rome

Correspondant

Attention, ça va couper, le train entre dans un tunnel.» Cet avertissement par lequel les usagers des chemins de fer italiens prévenaient leur correspondant que la conversation allait s'interrompre ne sera bientôt plus qu'un souvenir. Dans les TGV baptisés Italo que la société privée NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori) mettra en service en septembre 2011 sur le réseau italien en concurrence avec l'opérateur public Trenitalia, les voyageurs « pourront rester connectés au monde pendant tout le trajet ».

Cet argument se veut le symbole de cette nouvelle société qui parcourt les mêmes lignes que son concurrent entre Salerne et Turin, faisant de l'Italie le laboratoire de la libéralisation du transport ferroviaire voulue par la Commission européenne.

Un milliard d'euros investis

Fondée par Luca Cordero Di Montezemolo (Ferrari), Diego Della Valle (Tod's) et l'industriel Gianni Punzo, qui détiennent 30 % du capital, NTV, soutenue par la banque Intesa San Paolo (20 % du capital), l'assureur Generali (15 %) et la SNCF (20 %), a les moyens de tenir le choc. Un milliard d'euros ont été investis, dont 600 millions pour l'achat de vingt-cinq rames AGV (automotrice à grande vitesse) de onze wagons chacune à l'usine Alstom de La Rochelle. La première, en cours de test, a été livrée le 10 mai. Un millier d'embauches sont prévues.

Présentant, mardi 25 mai à Rome, le nouveau centre de maintenance en cours de construction à Nola (Campanie), les dirigeants de NTV ont mis en avant une « nouvelle philosophie » du voyage qui ne sera plus synonyme de « temps perdu ». A bord, les voyageurs trouveront des connexions Web infaillibles et pourront regarder la télévision ou un film sur des écrans individuels. La création d'un « wagon silence » est également à l'étude.

NTV, dont les trains ne rouleront pas plus vite que ceux de Trenitalia, veut jouer la qualité du service et mettra en place son propre réseau d'assistance au client dans les gares, espérant profiter de la mauvaise réputation du transport public transalpin et de ses retards légendaires. Souhaitant porter les voyageurs « au plus près de leur centre d'activité », la société a fait le choix de délaissier la gare centrale de Milan au profit des stations Porta Garibaldi et Rogoredo. A Rome, les stations Tiburtina et Ostiense sont préférées à Termini.

La future concurrence public-privé ne va pas sans quelques querelles. M. Montezemolo s'est plaint d'être arrivé, en avril, avec une heure en retard à la gare de Padoue à bord d'un TGV Trenitalia. L'opérateur national a répliqué que les tests des futures rames NTV perturbaient le trafic. Lors d'une prochaine conférence de presse, NTV dévoilera sa politique tarifaire, le véritable nerf de la guerre. Il est à souhaiter qu'elle ne commence pas avec 20 minutes de retard, comme ce fut le cas mardi. S'agissant de trains, ça la fiche mal. ■

Philippe Ridet

