

Transports / Lancement du Cercle pour l'Optimodalité

Le nouveau carburant de Philippe Mangeard

Pour concrétiser les discours sur le développement durable, l'industriel Philippe Mangeard lance un nouveau fonds d'investissements dédié à l'innovation dans les transports de marchandises, appuyé sur un organe de lobbying.

■ Durant toute sa vie d'homme d'affaires, déjà bien remplie, le Strasbourgeois Philippe Mangeard a toujours su créer de la valeur mais aussi capter et transformer l'air du temps. Pour y greffer de nouveaux modèles de développement. Le lancement, mardi prochain à Paris en présence du ministre des Transports Dominique Perben, du Cercle pour l'Optimodalité en Europe, le COE doté d'une charte ad hoc, en est une nouvelle illustration. Introuvable hier sur Google, Optimodalité a été déposé comme marque française, également sous la forme Optimodality.

« Je marie les routes, le rail et les bateaux... »

Le remuant président de Modalohr, dont beaucoup connaissent le curieux don d'ubiquité, ne veut pas en effet se satisfaire de son seul rôle d'industriel dans le métier du feroutage. L'autoroute ferroviaire fondée sur le nouveau modèle de wagon pivotant conçu par le groupe Lohr, lui, semble désormais bien sur ses rails avec le lancement fin mars du service Bettembourg-Perpignan. D'autres axes européens vont suivre au fur et à mesure que le concept Modalohr prouve

sa viabilité économique. Le continent arrive à un moment clé où la demande de transport, toujours en vive croissance, ne peut plus être servie par la route seule, empiétrée dans les problèmes de coût, de pollution et les freins aux investissements nouveaux.

Mangeard veut aller plus loin, en fait déplacer les lignes du problème: « L'objectif est de ne plus seulement analyser la performance d'une chaîne de transport du seul point de vue de ses coûts et délais mais aussi de son impact global (sécurité, flexibilité, pérennité, dimension sociale, industrielle et écologique). L'Optimodalité est donc définie comme l'optimisation des performances techniques, économiques et environnementales des chaînes de transport de marchandise », affirme Philippe Mangeard, qui aime rappeler sa formation d'ingénieur agronome. Autrement dit, c'est du développement durable.

Mais le patron de Modalohr sait depuis longtemps qu'avoir raison seul n'est pas durable du tout. Aussi a-t-il d'emblée recruté le gratin du transport français et européen, s'assurant de la bienveillance des présidents Alain Bréau (TLF), Jean-François



Philippe Mangeard veut améliorer l'efficacité de chaque maillon de la chaîne des transports. (Photo archives DNA)

Roverato (groupe Eiffage), Philippe Louis-Dreyfus (Louis-Dreyfus Armateur), Christian Gautier (Bateaux à grande vitesse) et des patrons du Fret SNCF, Olivier Marembaud, du Port de Nantes-Saint Nazaire, François Marendet, d'Eurofer Italie, Giuseppe Fabri, pour ne citer que quelques membres fondateurs du COE. « Je marie les routes, le rail et les bateaux », dit Philippe Mangeard, qui aurait dû être officier d'état civil tant il aime marier les gens.

A ces opérateurs industriels se joignent des pointures financières émanant de la Banque européenne d'investissements, grand argentier du transport en Europe, de la Caisse des Dépôts, de Dexia

et d'HSBC. L'épais carnet d'adresses de l'homme d'affaires alsacien a été chauffé à blanc, Philippe Mangeard faisant aussi appel à des responsables d'EDF, d'Alstom, de Véolia, et bien d'autres encore. Sans oublier le feu vert du délégué interministériel au développement durable, Christian Brodhag, ou de Gérard Longuet, président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Un nouveau fonds d'investissements orienté transport

Tout ce petit monde est invité à stimuler les projets, les

évaluer, grâce au secours d'un panel d'experts. Parmi ses objectifs, le COE veut inciter à développer des synergies nouvelles entre modes de transport, afin que chacun y trouve son compte, mais aussi à mettre au point et à financer de nouveaux matériels « améliorant la productivité de chaque maillon de la chaîne : navires à grande vitesse, péniches fluvio-maritimes, terminaux automatisés ». Les besoins sont considérables et très concrets. Ainsi, par exemple, l'amélioration de la performance du fret ferroviaire passe, entre autres, par l'allongement des convois. Et par conséquent la mise au point de nouveaux systèmes de freinage.

Au delà des améliorations techniques de la chaîne du transport, le COE s'est donné pour mission de soutenir les grands projets d'autoroutes « optimodales » en Europe. Une bonne douzaine de liaisons ferroviaires et fluvio-maritimes, assorties de leurs plates-formes d'échanges, sont inscrites à son programme d'ici 2015.

L'intérêt du COE est de proposer d'emblée le montage d'un nouveau fonds européen d'investissements, OptiCapital (lire l'encadré), orienté vers des projets économiquement rentables, socialement utiles et bénéfiques à l'environnement. Ouverts aux investisseurs institutionnels européens, et géré par une société indépendante sous la surveillance des « sages » du COE, OptiCapital aura vocation à drainer à moyen terme 350 millions d'euros de capitaux, selon son initiateur.

L'idée, là encore, est dans l'air du temps puisque Christian Estrosi, ministre délégué à l'Aménagement du territoire, avait évoqué lors d'une récente visite en Alsace (DNA du 27 janvier) un projet de réforme fiscale incitant à ce genre d'investissement. Projet qui ne saurait voir le jour, bien sûr, qu'au terme d'une loi de finance future.

Antoine Latham

OptiCapital, une fusée à trois étages

« Beaucoup de projets n'arrivent pas à avancer faute de financement, notamment dans le fluvio-maritime. Lorsque j'ai évoqué, devant le vice-président de la Banque européenne d'investissements Philippe de Fontaine Vive, l'idée de créer un fonds spécialisé, il m'a vivement encouragé », raconte Philippe Mangeard. Monter un fonds demande des délais et le patron de Modalohr est un homme pressé. C'est pourquoi il commence par créer dès cette année une structure, OptiCapital SAS, qui va émettre pour 5 millions d'euros d'obligations à haut rendement placées auprès d'investisseurs privés. Son objectif est de contribuer au financement de l'autoroute ferroviaire Axe Atlantique de Paris (Brétigny) à Bayonne afin de pouvoir passer commande du matériel.

Dans une deuxième étape, peut-être avant la fin 2007, une première levée de capitaux institutionnels à hauteur de 100 millions d'euros créerait véritablement le fonds d'investissements souhaité, absorbant la première structure. Son objectif est de financer cinq autoroutes ferroviaires. Ultérieurement, à horizon 2010-2011, une troisième phase pourrait drainer 350 millions d'euros, affectés à de nouveaux projets ferroviaires, fluviaux et maritimes, en cours d'études.

A.L.