

# ENTREPRISES

Business & Stratégies, Valeurs, PME



## BUSINESS & STRATÉGIE.

PSA PREND PIED  
EN RUSSIE EN Y CRÉANT  
SA PROPRE USINE **P. 6**

## LES DÉFIS DU FUTUR.

LE CNRS ET THALES TRAQUENT  
ENSEMBLE DE GRANDES CHOSES  
DANS L'INFINIMENT PETIT **P. 8**

## VALEURS.

LA PART RUSSE  
AU CAPITAL D'EADS  
CHANGE DE MAIN **P. 9**



## AÉRONAUTIQUE

### Boeing achète du titane au russe VSMPO

Le producteur russe de titane VSMPO-Avisma livrera à Boeing du titane pour plus d'un milliard de dollars en 2011-2015 aux termes d'un contrat signé hier à Moscou. « C'est le contrat le plus important de l'histoire de Boeing en Russie », a déclaré le représentant de l'avionneur en Russie Sergueï Kravtchenko. Boeing et VSMPO-Avisma ont par ailleurs créé en août 2006 une société commune de composants aéronautiques.

### GOL commande 40 Boeing supplémentaires

La compagnie aérienne GOL, la seconde du Brésil, a relancé son plan de croissance en annonçant hier la commande ferme de 40 avions à Boeing, faisant passer ses commandes fermes de 121 à 161 appareils à l'avionneur américain. Les quarante nouveaux appareils seront livrés entre 2012 et 2014, selon GOL. « Ce nouveau contrat réduira encore plus nos coûts », selon la direction de GOL.

## CHIMIE

### Lonza sort de Polynt

Propriétaire de 31 % de l'italien Polynt (intermédiaires pour polymères) depuis octobre 2006, le suisse Lonza vient de céder l'essentiel de sa participation au groupe transalpin Polimeri Speciali pour 105 millions d'euros. Il s'agit de la dernière étape stratégique de recentrage de Lonza sur les sciences de la vie qui représentent désormais plus de 90 % de son chiffre d'affaires.

## TABAC

### OPA réussie de Japan Tobacco sur Katokichi

Le fabricant de cigarettes Japan Tobacco, qui cherche à se diversifier pour faire face à la baisse du nombre de fumeurs au Japon, a annoncé hier la réussite de son OPA lancée sur la firme de surgelés nipponne Katokichi. Il devra déboursier 102,1 milliards de yens (623 millions d'euros).

# Philippe Mangeard, chantre du ferroutage pour Modalohr

## TRANSPORTS

Le patron de Modalohr s'active pour vendre dans l'Europe entière ses wagons pivotants, qui permettent de charger des semi-remorques sur les trains. Une solution écologique, qui ne démarre que lentement sur deux axes français.

## À STRASBOURG

Les wagons, dans le monde ferroviaire, c'est une affaire d'ingénieurs. Quand une PME comme Lohr propose un modèle articulé, sur lequel les remorques stationnent comme sur un parking en épi et pivotent ensuite dans le sens de la voie, les techniciens ont tendance à serrer les freins. C'est sans doute pourquoi le président de la société, Robert Lohr, a créé sa filiale Modalohr, et en a confié la direction à Philippe Mangeard. Mission : vendre le concept aux clients chargeurs, aux routiers et à la SNCF. Le parcours d'obstacles dure depuis huit ans.

## LÉGER RETARD

Pourtant, la SNCF se défend d'avoir freiné l'homologation des wagons Modalohr qui circulent depuis la fin de l'été entre Bettembourg (Luxembourg) et Perpignan. Et la livraison des deux rames (40 wagons) nécessaires à l'exploitation de cette liaison par Lorry-Rail n'a pris qu'un léger retard. « Trois mois, au plus », reconnaît Philippe Mangeard. « La SNCF a changé les spécifications techniques en cours de commande, précise-t-il. Pour résister aux bourrasques qui menacent le trafic de fret 50 jours par an entre Nîmes et Narbonne, il a fallu renforcer le système de calage des semi-remorques. C'est tout. »

Le concept, testé à l'époque où Louis Gallois présidait la SNCF, n'a fait ses preuves qu'à petite échelle entre Aiton, près de Chambéry, et la banlieue de Turin. Trop courte pour être rentable, la ligne a permis de valider l'organisation d'une autoroute ferroviaire cadencée, sur la-



EMMANUELLE SOULINSKI

## LE GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT EST ARRIVÉ À POINT NOMMÉ POUR VALORISER CE CONCEPT FRANÇAIS.

quelle les remorques peuvent en théorie voyager sans leurs chauffeurs. Le Grenelle de l'environnement est arrivé à point nommé pour valoriser ce concept français, qui se démarque depuis une vingtaine d'années des expériences allemandes, suisses et autrichiennes de transport combiné. « Leurs wagons à petites roues, qui permettent d'abaisser la hauteur de l'ensemble pour passer dans les tunnels, sont une technologie dépassée et bien trop coûteuse », juge Philippe Mangeard. Modalohr reste, lui, sans rival pour filer sous les tunnels français au gabarit international. D'où l'optimisme de la société, qui prévoit de réaliser 800 millions d'euros de chiffre d'affaires sur dix ans. Soit l'intégralité

des investissements promis par le ministre de l'Écologie, Jean-Louis Borloo, dans son plan pour réduire la présence des camions sur les autoroutes françaises.

Reste à trouver les investisseurs et les exploitants, sur un réseau que Philippe Mangeard suggère de développer dès 2008 entre Lille et Irun, à la frontière espagnole. Lorry-Rail, qui encaisse entre 900 et 1.030 euros par semi-remorque transportée sur sa ligne franco-luxembourgeoise, regroupe plusieurs acteurs de la filière à son tour de table : la Caisse des dépôts est majoritaire (42,6 %), aux côtés de Vinci Concessions (19,9 %), de la SNCF, des Chemins de fer luxembourgeois et de Modalohr (12,5 % chacun). « L'ouverture de lignes relève d'initiatives commerciales », indique Patrick Vandevoorde, en charge du financement des infrastructures d'intérêt général à la Caisse des dépôts, et président de Lorry-Rail. Une ligne mobilise au bas mot un investissement de 30 millions d'euros ». À ajouter aux travaux de mise au gabarit assurés par Réseau Ferré de France. À ce tarif, sur Bettembourg-Perpignan, les transporteurs rou-

## À l'affiche

### PHILIPPE MANGEARD

Président de Modalohr

Né en 1955, ingénieur agronome et titulaire d'un DEA de gestion industrielle, Philippe Mangeard a connu ses premiers succès d'entrepreneur en commercialisant des bennes à fond rond, que ses concurrents jugeaient invendables. Il dirige désormais Modalohr, filiale créée par la société Lohr pour promouvoir sa technologie de ferroutage, et dont il détient personnellement 12 %. Il est parallèlement vice-président d'Ubifrance, l'Agence pour développement international des entreprises.

tiers ont droit à une offre minimale : deux trains, un seul aller-retour quotidien.

### UN SECTEUR MAL-AIMÉ DES FINANCIERS

Robert Lohr, dont les équipes alsaciennes ont assuré la mise au point et la fabrication des premières séries de wagons, attend tranquillement la suite. D'ici là, il poursuit ses autres activités, les tramways sur pneus et un prototype de métro automatique. Les prochaines commandes de Modalohr devraient être liées à l'extension de la ligne prévue en 2009, du Luxembourg jusqu'à Poznan. Deux branches orientales fileraient ensuite vers la Biélorussie et la Lituanie. Mais qui investira ? Sans modèle économique, le ferroutage passe pour un secteur mal-aimé des financiers. « Quand appliquera-t-on enfin aux matériels de transport performants les avantages fiscaux dont bénéficient les chauffe-eau solaires et éoliennes pour attirer l'épargne populaire ou institutionnelle ? » demande Philippe Mangeard. En attendant, il s'active. Il vient de convaincre les gestionnaires du fonds luxembourgeois Galaxie, émanation de la Caisse des dépôts et de ses homologues italienne et allemande, de mobiliser 25 millions d'euros dans des projets d'infrastructures à sélectionner partout en Europe. Peut-être un bon début.

OLIVIER MIRGUET ■