

# Ferroutage : des précisions de Robert Lohr

■ Nous avons publié dans nos éditions du 9 mai un article intitulé « Laborieux ferroutage ». Le président des établissements Lohr, Robert Lohr, apporte ci-dessous un certain nombre de précisions.

□ « Début de ferroutage laborieux » : Passer de la route au ferroutage pour les sociétés de transports implique une évolution de culture et d'importantes réorganisations de logistique et de ressources humaines. Il est normal que l'adhésion au ferroutage soit évolutif dans le temps.

Je rappelle ainsi que l'autoroute ferroviaire alpine, lancée en 2003 et dont l'objectif principal était de vérifier le bon fonctionnement du système Modalohr, a sans doute connu un départ laborieux (30 % de remplissage) mais jouit à présent d'un taux de remplissage supérieur à 90 %, tout en atteignant une réduction de CO2 de 6000 tonnes par an.

□ « Défaut de fabrication des wagons Modalohr » : De quoi s'agit-il ? Des spécialistes du transport ferroviaire se sont aperçus en cours de fabrication que les wagons Modalohr avaient à supporter sur une partie du trajet Luxembourg-Perpignan, des vents latéraux de vitesse supérieure à celle prévue à l'origine (et supérieure également à celle appliquée aux autres wagons !) ; ce changement, intervenu après la réception de la commande, a entraîné la nécessité de revoir la fixation et le verrouillage des remorques sur les wagons. Ceci a constitué une modification du cahier des charges initial, mais parler de "défaut de conception" est inexact.

□ « Retards de livraison » : La commande des wagons a été passée à Modalohr en octobre 2006 ; les premiers wagons ont été livrés en mars 2007 et le premier train a pu être mis en service en septembre 2007. Qui connaît le métier ferroviaire sait que ce-

ci constitue un exploit, car le délai moyen de fabrication de wagons est habituellement supérieur à 2 ans.

□ « Autoroute alpine » : Il est vrai que cette autoroute d'une longueur de 175 Km n'a pas encore atteint l'équilibre pour le moment, mais il existe des projets de jonctions avec la ligne Perpignan - Luxembourg qui amélioreraient particulièrement le bilan économique. Je rappelle que cette autoroute, qui accumulait toutes les difficultés imaginables, était surtout considérée comme un test technique du système Modalohr, qui a été réalisé avec succès et qui permet d'étendre la technologie à d'autres projets.

□ « Réduction des gaz à effet de serre » : Le transport de 40 semi-remorques, capacité actuelle d'un train (une augmentation de cette capacité est à l'étude), permet de réduire le CO2 de 80 tonnes par train.

□ « Aspect financier » : Sur la base de la capacité actuelle de transport de 40 semi-remorques, d'un prix au Km de 0.80 et d'un remplissage de 70 %, l'autoroute Perpignan-Luxembourg est à l'équilibre. Rappelons qu'aucune subvention n'a été donnée à cette autoroute pour son exploitation, ce qui n'est pas le cas du transport de caisses mobiles - que certains considèrent comme concurrentiel alors qu'en réalité il est complémentaire au ferroutage.

Par ailleurs, je ne pense pas que l'on puisse considérer comme "niche" un trajet sur lequel circulent 1000 camions par jour et par sens...

En conclusion, voici une citation qui s'applique très bien au contexte donné : *"L'innovation a pour farouches opposants, tous ceux qui réussissent dans les conditions antérieures et pour tièdes défenseurs ceux qui sont susceptibles de réussir dans les nouvelles conditions"* (Machiavel).