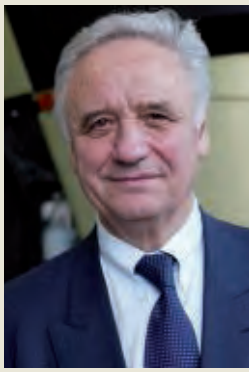




LES AUTOROUTES FERROVIAIRES SONT UN SUCCÈS



Robert Lohr

Interview de Robert Lohr, Président du **Groupe LOHR**.

LOHR Industrie a développé et fabriqué depuis plus de 10 ans le Système LOHR d'Autoroute Ferroviaire. En quoi les Autoroutes Ferroviaires (AF) peuvent participer à la métamorphose du transport ferroviaire de fret ?

En matière de transport de fret en Europe, le mode routier a remporté la bataille avec plus de 80 % du transport terrestre effectué par route. Aujourd'hui l'unité de transport terrestre en Europe est la semi-remorque. Si le rail veut reconquérir des parts de marché, une solution efficace, éprouvée et économique est d'offrir des services de transports massifiés et compétitifs de transports de semi-remorques non-accompagnées.

Le Transport Combiné classique (TC) ne permet-il pas déjà d'offrir ce type de service ?

Seulement partiellement ; en effet, le TC impose aux transporteurs qui veulent « prendre le train » d'investir dans des matériels spécifiques plus coûteux et lourds que les semi-remorques standards. On constate que sur les 1,88 millions de semi-remorques immatriculées en Europe, seulement 50 000 sont compatibles avec le TC, soit 3 % du parc routier ! Les services d'AF Systèmes LOHR permettent le transport des semi-remorques standards et visent donc le marché des 97 % de semi-remorques ; le marché potentiel captable est donc considérable et c'est ce qui assure d'ores et déjà le succès de remplissage de ces services.

Vous confirmez que les services d'AF actuels sont un succès ?

Oui ; les deux lignes d'AF Système LOHR en service depuis 2003 et 2007 affichent des taux de remplissage annuel compris entre 80 % et 90 % ! Moins de 10 ans après son démarrage commercial, ce trafic massif de semi-remorques standards représente déjà, sur les deux lignes d'AF en service entre la France et l'Italie et entre le Luxembourg et Perpignan, 5 % de la totalité du fret ferroviaire Français.

Qu'est-ce qui explique le succès des AF selon vous ?

La capacité à charger des semi-remorques standards ouvre les portes d'un marché potentiel considérable. Ainsi par exemple on constate que plus de 1 000 camions par jour et par sens empruntent les axes routiers entre Luxembourg et Perpignan. Pour remplir à 80 % les 8 trains par jour d'AF de Lorry-Rail, il suffit de capter seulement 13 % de ce marché.

Qu'elles sont les prochains projets d'AF Système LOHR ?

Le nouveau service d'AF entre le Port de Calais et Perpignan débutera fin 2015. Il permettra d'assurer la continuité de service avec les semi-remorques non-accompagnées arrivant d'Angleterre par Ferry à destination de l'Espagne.

Ensuite l'AF Atlantique entrera en service en 2016 ; il s'agit de l'aboutissement d'un long processus qui vient d'être définitivement conforté par l'avis positif rendu cet été par la

Commission Européenne qui a confirmée la pertinence du projet et la non-distorsion de concurrence.

Avez-vous des projets à l'exportation ?

Les Chemins de Fer Luxembourgeois ont un ambitieux programme de développement de trains mixtes AF-TC au départ du Luxembourg vers tous les pays d'Europe. Pour cela ils sont en train de construire un terminal de grande envergure d'AF Système LOHR qui permettra de traiter jusqu'à 32 trains d'AF par jour ! Ils ont signé en juillet un contrat pour la fourniture des équipements LOHR du terminal et nous sommes en discussion avec eux concernant les commandes de wagons LOHR UIC nécessaires à ce programme.

VIA, filiale de la SNCF, développe le projet de l'Autoroute Ferroviaire Transhelvetica qui reliera la Ruhr et Offenburg à Milan, via le Gothard.

Nous finalisons par ailleurs la réalisation de quatre nouveaux terminaux Systèmes LOHR en Pologne, Allemagne et Pays-Bas et sommes en discussion avec des opérateurs privés pour la réalisation d'un service d'AF sur un axe Est-Ouest sur lequel le flux de camions est particulièrement important. ■