



FÉDÉRATION DES ENTREPRISES DE  
TRANSPORT ET LOGISTIQUE DE FRANCE

*site*

Monsieur Jean-Pierre Chaussade  
Président de la Commission Particulière  
du Débat Public  
Projet Ferroviaire Bordeaux – Espagne  
9, rue de Condé  
Buro Club  
33000 Bordeaux

Paris, le 27 Décembre 2006

Monsieur le Président,

Le Délégué à Bordeaux de notre Fédération « Transport et Logistique de France » me fait savoir que l'expertise que vous avez demandée aux bureaux d'études suisses SMA et ProgTrans sur le projet ferroviaire « Bordeaux – Espagne », a critiqué les prévisions de trafic présentées par RFF pour l'activité d'Autoroute Ferroviaire.

Je ne vous cache pas que j'ai été très étonné de cette conclusion qui ne correspond en rien à l'analyse que nous faisons du point de vue de la profession routière.

Nous pensons en effet que le développement de cette activité est extrêmement prometteur et qu'il nous permet d'envisager une réorganisation profonde de notre profession pour pouvoir s'y adapter et en tirer le meilleur parti. Cette analyse est fondée sur les éléments ci-après que je me permets de rappeler.

#### 1) Analyse des flux

Les études prises en référence par les bureaux d'études suisses sont déjà relativement anciennes et les trafics actuellement enregistrés à la frontière espagnole, au pont de Biriadou, sont notablement supérieurs à ceux qui y sont mentionnés. Compte tenu de l'ampleur des trafics routiers de transit à longue distance entre la frontière espagnole, la Région parisienne, le Nord de la France, les pays du Benelux, la Grande Bretagne et l'Allemagne, ce sont plusieurs milliers de Poids Lourds par jour qui sont concernés et qui pourraient être transférés sur le rail si un service adapté était proposé.

#### 2) Organisation du service

Consciente de ce potentiel, la profession routière a fait le choix de poursuivre l'étude des services d'Autoroute Ferroviaire en ne retenant que le mode « non-accompagné », bien évidemment le plus économique, et qui correspond à la meilleure utilisation des infrastructures de transport.

La profession est décidée à modifier son organisation en conséquence, ce mouvement ne pouvant être que bénéfique par rapport aux contraintes que nous avons pour le recrutement des chauffeurs pour les trajets à longue distance.

Ceci nous conduit à privilégier, dans les études de l'Axe Atlantique, des acheminements beaucoup plus longs que ceux qui avaient été imaginés au départ par RFF. Nous n'envisageons aujourd'hui de service d'Autoroute Ferroviaire qu'entre la frontière espagnole d'une part, la Région parisienne et le Nord de la France d'autre part.

### 3) Références techniques

Au plan technique, l'expérience de l'Autoroute Ferroviaire Alpine nous a montré qu'on dispose aujourd'hui de matériels roulants efficaces et fiables, les wagons Modalohr, dans lesquels nous avons toute confiance, ce qui nous a incités à soutenir le projet de création d'un nouveau service utilisant la même technique sur l'axe Rhône - Saône entre Perpignan et Bettembourg. Ce service démarrera, comme vous le savez, au printemps prochain et nous sommes convaincus qu'il rencontrera le plus grand succès.

### 4) Bilans financiers

Le service Perpignan - Bettembourg ne demande aucune subvention publique pour son exploitation, contrairement aux services de « Route Roulante » exploités en Europe Centrale. La différence s'explique facilement par la nature même de l'activité en transport « non accompagné » seulement, et par l'utilisation de matériels roulants à roues classiques dont le coût d'entretien est largement inférieur à celui des petites roues de la technique germano-suisse.

Nous sommes convaincus que les tarifs qui sont annoncés par RFF pour les services d'Autoroute Ferroviaire sur l'axe Atlantique, entre 0,8 et 0,9 euros/km, inférieurs à eux qui sont affichés pour Perpignan - Bettembourg, 0,9 euros/km, sont raisonnables et qu'ils permettront l'équilibre financier de l'opérateur tout en répondant aux exigences de la profession.

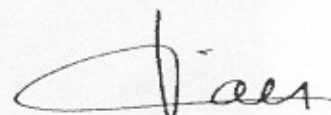
C'est pourquoi nous soutenons très activement les initiatives prises, en particulier par la Région Aquitaine, pour le démarrage de cette activité dès 2008 entre Bayonne et la Région parisienne, en 2009 entre Bayonne et Douges dans le Nord de la France, et ce malgré les contraintes de gabarit qui existent encore sur cet axe.

Nous comptons beaucoup ensuite sur le fort développement de cette activité qui ne manquera pas de suivre l'achèvement des travaux de dégagement du gabarit au début de la prochaine décennie.

Nous considérons donc que les prévisions de trafic retenues par RFF sont parfaitement raisonnables et nous ne pouvons souscrire à l'analyse qui vous a été présentée par les experts suisses SMA et ProgTrans.

En espérant que vous tiendrez compte de notre remarque dans les conclusions de votre Commission, et restant à votre disposition pour toutes précisions que vous souhaiteriez, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes sentiments distingués.

Co-président



Alain BREAU