

Serge Kreins à propos de Liège Carex

« LE TGV FRET ?

UN AVION SANS AILES »

Le TGV fret à Liège, ce n'est plus un doux rêve. Le projet est désormais bel et bien sur les rails. Avec un objectif : commencer l'activité à l'horizon 2015. Serge Kreins, qui fut dans une autre vie le « Monsieur Transport ferroviaire » chez ArcelorMittal, en est le coordinateur général. Où en est-on aujourd'hui ?

■ Gregory Livis – gregory.livis@transportmedia.be

LOGISTICS Management : Commentons par le début. Liège Carex s'inscrit dans Euro Carex (Cargo Rail Express). De quoi s'agit-il ?

Serge Kreins : Euro Carex est un organisme de coordination générale, constitué en AISBL, appelé à piloter le projet du système Carex. Dans chaque pôle/nœud, il existe une association locale qui est chargée du développement des infrastructures et du marketing locaux. Un cahier des charges global des prestations est en cours de finalisation, avec un détail des volumes captables par le système. Et une ossature du plan de transport (horaires prévisionnels) a été conçue. Aujourd'hui, le concept de fret express est repris dans les schémas de la Communauté européenne.

LM : Comment le projet Carex est-il arrivé à Liège ?

SK : L'idée du transport de fret par un train à grande vitesse est née autour de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Vu les liens étroits entre celui-ci et Liege Airport, une étude a très vite été lancée en vue de créer un réseau – au minimum – entre Liège et Roissy. Cela remonte à 2006. Plusieurs études ont été menées entre-temps, dont une très détaillée en 2007, sur base d'un réseau couvrant Roissy, Liège, Lyon, Londres, Amsterdam, Paris et Cologne et qui a permis à l'aéroport liégeois de valider le concept et sa pertinence économique.

LM : Pourquoi Liège et pas Bruxelles, par exemple ?

SK : Liège a fortement développé son activité fret, au point de devenir le plus grand aéroport de fret en Belgique et huitième aéroport de fret européen. Liège dispose aussi d'un hinterland énorme. Enfin, il est relativement facile d'intégrer une activité ferroviaire express dans le schéma ferroviaire liégeois, à proximité de l'aéroport. A Zaventem par exemple, c'est autre chose... Sans oublier que nous avons l'avantage supplémentaire de permettre les activités nocturnes, l'aéroport étant opérationnel 24 heures sur 24 !

LM : Où en est le projet à Liège ?

SK : Nous sommes en phase de clôture de l'étude de principe. Nous connaissons la localisation. Nous avons défini ce que devrait être l'infrastructure d'un point de vue opérationnel. Nous avons situé le point de raccordement au réseau princi-

pal. Nous avons déjà réglé une série de questions concernant la gestion de la sécurité. A la rentrée, nous passerons à la sélection d'un bureau d'engineering pour réaliser les plans de détails de la plateforme. Quand nous en disposerons, nous pourrons alors effectuer les appels d'offre pour la construction. Nous sommes donc clairement dans une phase d'exécution, l'objectif étant de commencer l'activité en 2015.

LM : Quelle est la spécificité du transport ferroviaire à grande vitesse ?

SK : Le train est un avion sans aile, en quelque sorte. Nous allons travailler avec des conteneurs aériens. Les marchandises, y compris celles qui seront arrivées au Railport par la route, seront conditionnées selon le gabarit aérien. Et la manutention se déroulera selon le fonctionnement aérien. Autant dire que le niveau de sécurité y est très élevé. Quand on voit le prix des marchandises et le coût des vols



« De projet utopique, le TGV s'est imposé comme véritable alternative pour le transport de passagers. »

C'est un train de ce type (à double étage) qui devrait être utilisé pour Carex.

de celles-ci dans le transport routier, je pense que nous détenons là un argument intéressant en faveur de Carex.

LM : Et quid du matériel roulant ?

SK : Il correspond bien au fret express. Il s'agit d'un ensemble qui ressemblerait, en terme de gabarit extérieur, à une rame Alstom duplex telle que celles exploitées par la SNCF entre Paris et Lyon par exemple, avec un plancher roulant de type « avion ». Mais le matériel est en fait encore à l'étape du prototypage. Alstom et Siemens ont marqué leur intérêt. Bombardier se manifeste maintenant. Nous avons des offres avec des capacités d'emport de 120 à 140 tonnes. Mais nous visons le transport de volume, davantage que le poids. Nous devrions donc utiliser dans les faits la capacité à hauteur d'environ 100 tonnes par train.

LM : Le TGV reste un train. Avec une priorité au transport de passagers... C'est souvent l'une des critiques à l'encontre du ferroviaire.

SK : C'est vrai que la base reste le fret ferroviaire classique. Mais avec, dans le cas des applications à grande vitesse, nous allons utiliser majoritairement des sites (lignes LGV) et du matériel roulant spécifiques. Or, nos activités seront essentiellement concentrées la nuit. Les périodes diurnes seront peu utilisées pour le transport express, sauf par exemple pour repositionner des trains en gare de départ. Et quand bien même nous aurions besoin de sillons durant la journée, ce serait possible. Même sur le trajet le plus chargé, à savoir Paris-Lille, il existe encore des disponibilités, tant que nous n'évoquons pas les heures de pointe. Carex nécessite un système propre et autonome. Davantage que le train classique ! Et puis, ne nous voilons pas la face : le routier a aussi ses propres contraintes qui augmentent sans cesse et de façon croissante.

LM : Les lignes à grande vitesse demandent une perfection extrême.

SK : Ce qui nécessite pas mal de maintenance (surtout la nuit). Il faudra donc adapter les temps de passage aux temps de tra-

vail d'entretien. Cet exercice a déjà été mené par les gestionnaires d'infrastructure qui ont trouvé des solutions.

LM : Connaissez-vous déjà le gestionnaire qui va opérer le système Carex ?

SK : A ce stade, aucun choix n'a été posé. Néanmoins, la SNCF, en association avec EUROTUNNEL ont marqué leur intérêt. La SNCB a annoncé sa volonté de rejoindre cette association. De toute façon, nous nous dirigeons vers un système géré indépendamment. Un peu comme l'est, non sans succès, le Thalys en fait.

LM : Et qu'en est-il du prix du transport ?

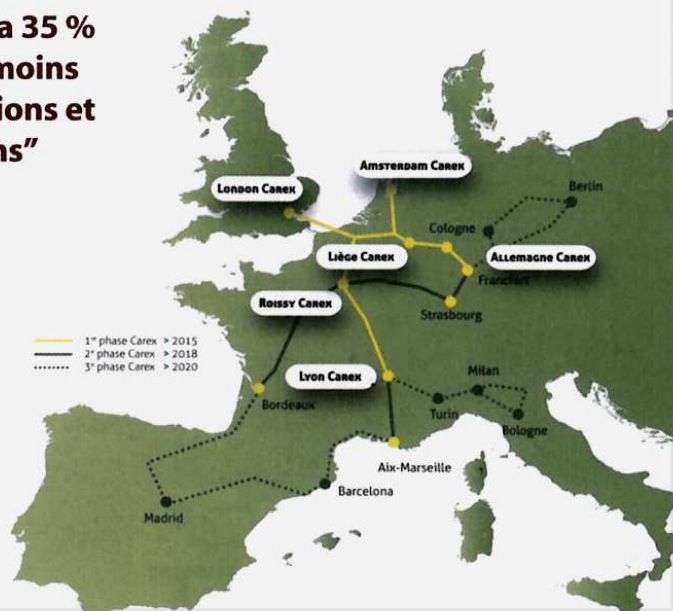
SK : Il va falloir travailler sur les coûts que nous ne connaissons pas encore. Ce qui est sûr, c'est que le prix devra être attractif dès le démarrage de l'activité, sous peine d'avoir un démarrage lent. Nous devons être compétitifs par rapport aux autres modes (et pas que l'aérien !), même si nous offrons de gros avantages : la régularité des trajets, la sécurité des marchandises due au système fermé (et donc, pas besoin de parkings sécurisés), etc. Mais nous n'en sommes qu'aux prémices de l'étude économique. Il y a encore trop d'inconnues à ce jour : le tarif des

sillons, le type de matériel, le taux de maintenance de celui-ci, etc. Mais, dès qu'ils se rendront compte du potentiel, les grands logisticiens vont se déchaîner. D'autant que, ne l'oublions pas – certainement à un moment où l'on évoque de plus en plus une taxe carbone –, nous affichons un taux d'émissions de CO₂ 35 fois inférieur à celui des camions et des avions utilisés actuellement.

LM : Quelle est l'ambition du réseau Carex ?

SK : Couvrir le réseau à grande vitesse européen. L'Allemagne devrait s'intégrer rapidement à l'offre CAREX, avec en point de mire, une ouverture vers l'Est à partir de Berlin. En Espagne, ça commence. On va bien finir par connecter notre réseau à grande vitesse à celui du nord de l'Italie. Vous savez, j'ai une conviction : quand la SNCF a lancé le TGV (à l'époque où il était encore propulsé avec une turbine d'avion pour la réalisation des premiers essais, personne n'y croyait. Aujourd'hui, là où il y a un TGV, il n'y a quasiment plus de liaison aérienne. De projet utopique, le TGV s'est imposé comme véritable alternative. D'autant que, nous ne l'oublions pas, le TGV arrive directement dans les villes... à forte densité de population et donc, à consommation plus forte ! ■

“Le TGV fret consommera 35 % de CO₂ en moins que les camions et les avions”



Le futur réseau européen de fret ferroviaire à grande vitesse