

Décryptage

→ *il l'a dit*

**YANICK  
PATERNOTTE**  
Président  
d'Euro Carex

“ *L'année 2012 va être riche en événements pour le projet de TGV fret européen.* ”

### L'A-T-IL FAIT ?

**V**oici un an se tenait une réunion qualifiée de «décisive» sur le projet Carex, qui cherche à relier les zones logistiques de différents aéroports européens en utilisant les lignes TGV. L'idée a été lancée en 2006 par l'aéroport de Roissy et ses opérateurs de fret. Bientôt, ils ont été rejoints par quatre autres sites aéroportuaires: Liège, Lyon, Londres et Amsterdam. En avril 2009, tous se sont regroupés en une association, Euro Carex, présidée par Yanick Paternotte, un homme politique du Val-d'Oise.

Euro Carex entend reporter sur le chemin de fer à grande vitesse les colis — essentiellement express — qui pour le moment sont convoyés par avion ou par camion. Il s'agit en fait de profiter d'une opportunité: des lignes TGV passent à proximité de chacun desdits aéroports (sauf à Londres) et celles-ci ne sont pas utilisées la nuit (hormis pour des travaux de manutention). De courts embranchements seraient donc construits pour les relier aux pistes. Là, seraient implantées des gares de fret, appelées «Railports». Les rames utilisées seraient adaptées pour recevoir les palettes et conteneurs de l'aviation cargo.

De prime abord, les avantages sont nombreux: réduire les émissions de CO<sub>2</sub>; répondre à la saturation du transport routier; contourner la raréfaction des créneaux aériens de nuit; économiser sur le prix du kérosène; et, bien sûr, proposer des liaisons rapides (Liège serait à 2h20 de Roissy). L'initiative est en tout cas une première mondiale. Elle est aussi une véritable aventure: tout est à concevoir, étudier, construire, financer. Cela explique la lenteur du dossier. A l'origine, le réseau devait démarrer en 2015. L'objectif a ensuite été reporté à la fin 2017. Qu'en est-il aujourd'hui?

«L'année 2012 s'est effectivement révélée cruciale, affirme Serge Kreins, le coordinateur général de Liège Carex, l'association qui

s'occupe du volet belge. Les études destinées à la faisabilité économique et technique sur chacun des sites ont été lancées. Leurs conclusions sont attendues pour 2014. A partir de là, Euro Carex pourra prendre la décision de lancer (ou non) le projet. Entre le 'go' du départ et la réalisation, cinq ans seront ensuite nécessaires. Ce qui nous amènera en 2017 comme espéré.»

Sur le plan de ces études, Liège est plutôt en avance. Pour les coordonner, un gestionnaire a été désigné: Liège Airport Business Park, une filiale de l'aéroport dédiée à la valorisation économique. Pour les payer, un cofinancement européen a pu être décroché *in extremis*. Enfin, pour les réaliser, trois appels d'offres vont être lancés prochainement.

Mais quid de la rentabilité? «Nous avons identifié des volumes susceptibles d'être concernés, poursuit Serge Kreins. Pour le moment, nous disposons d'un niveau de fret minimum pour être rentable. Trouver les compléments ne devrait pas poser de gros soucis».

Le fait que les aéroports et logisticiens allemands, à l'activité fret considérable, refusent de jouer le jeu, constitue-t-il un problème? Apparemment pas. «Euro Carex peut démarrer sans eux. Il n'est d'ailleurs pas exclu qu'ils nous rejoignent par la suite. C'est ce qu'ils ont fait avec les lignes à grande vitesse: ils n'y croyaient pas, avant de lancer leur ICE.»

Reste le plus gros écueil: qui prendra en charge les investissements? Les montants sont en effet considérables, autant que peu évidents à trouver dans le contexte actuel d'endettement public et de ralentissement économique. En gros, 150 millions d'euros seraient nécessaires pour acheter les six premières rames et 150 autres millions — au minimum — pour créer et raccorder les cinq Railports. Mais cela n'entame pas l'optimisme des responsables d'Euro Carex qui tablent sur une aide de l'Europe.