

Le TGV prend le relais du transport aérien

FRET

Dans les transports intracommunautaires, le fret aérien entre aéroports va passer sur des trains à grande vitesse dédiés.

LE COMPTE à rebours a commencé pour l'avenir du fret aérien intracommunautaire : il sera... ferroviaire et à grande vitesse. Le projet Carex (Cargo Rail Express) vise à transférer sur des rames TGV spécifiquement adaptées le fret aérien acheminé entre des aéroports

situés à des distances comprises entre 300 et 800 km. Plates-formes desservies : Roissy-Charles-de-Gaulle, Lyon-Saint-Exupéry, Lille-Lesquin, Londres, Amsterdam, Liège et Cologne dans un premier temps, avec bien sûr des flux de marchandises dans les deux sens.

Suivront ensuite Bordeaux, Marseille, Strasbourg et Francfort. À ce jour, le début de l'exploitation est prévu pour le 31 mars 2012. Ce projet est porté à Roissy par une association d'entreprises comprenant notamment Air France Cargo,

FedEx, La Poste et TNT Express. La SNCF et Réseau ferré de France (RFF) sont partenaires de l'association. Le gouvernement français apporte son soutien à ce projet, ainsi que la Commission européenne qui a réitéré son engagement en recevant l'association début mars.

Dix-sept fois moins de CO₂

La formule se veut gagnante pour tout le monde. D'une part, elle permettra de libérer des créneaux aériens de nuit, de plus en plus rares en Europe, alors que le fret aérien se développe.

D'autre part, elle optimisera l'utilisation du réseau ferroviaire à grande vitesse qui, sur des durées de transport de deux à trois heures, est moins emprunté la nuit par les TGV transportant des passagers. Par ailleurs, en transférant sur le rail du fret qui circule actuellement par avion ou par camion entre ces aéroports (dans une proportion de l'ordre de 50/50), les émissions de CO₂ seront 17 fois plus basses pour des volumes de fret identiques, indique Carex.

Une consultation des constructeurs de matériel ferro-

viaire est en cours. Les rames du TGV fret comprendront neuf ou dix caisses spécialement conçues pour transporter des palettes et conteneurs aériens. Chaque rame aura une charge utile de 140 tonnes correspondant à sept Airbus A320. D'un point de vue technique, tant que l'harmonisation n'est pas réalisée sur l'ensemble des réseaux concernés (français, allemand, belge et néerlandais dans un premier temps), les motrices devront pouvoir s'adapter aux différents types d'alimentation électrique.

À la suite de la dérégulation européenne du fret ferroviaire, Carex pourra fort bien s'affranchir des opérateurs historiques (comme la SNCF), qui ne seront que partenaires, pour mettre en place un service optimisé qui sera exploité par l'association elle-même. Mais d'autres services fret à grande vitesse auront précédé ceux de Carex. Il s'agit des TGV que La Poste, avec le SNCF, utilise pour son fret postal et qui vont être progressivement ouverts aux services express d'autres transporteurs.