

EuroCarex cherche du fret complémentaire

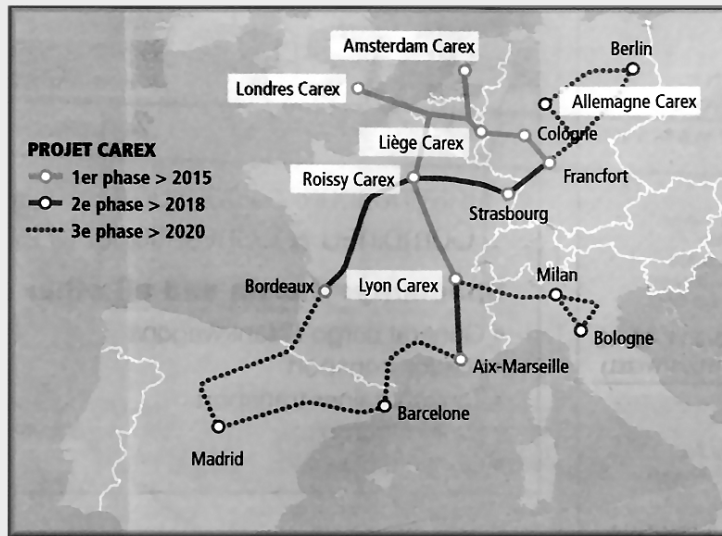
Le projet Eurocarex de trains à grande vitesse entre Amsterdam, Londres, Paris, Liège et Cologne ou Francfort prévoit toujours de commencer les opérations en 2015. Pour arriver à un taux de remplissage suffisant, il faudra toutefois que le projet s'ouvre à d'autres types de fret que ceux prévus initialement.

Alain Leglay

Le projet EuroCarex prévoit de transporter du fret express et des marchandises à haute valeur ajoutée par TGV Fret au lieu de par avion ou par camion moyen-et long courrier. Il a fait l'objet d'une présentation à l'aéroport de Liège par son coordinateur général pour l'Europe, Serge Kreins.

Ce nouveau mode de transport entend apporter une réponse au problème des coûts énergétiques croissants, à la difficulté d'opérer des avions pendant la nuit, à la nécessité de réduire les émissions de CO2 et d'offrir une meilleure sécurité pour le transport de marchandises, etc.

L'écueil principal pour ce projet est de remplir les rames de train fret rapide. Or, une telle rame (qu'elle soit d'Alstom ou de Siemens), représente au moins une centaine de tonnes de



Le projet EuroCarex va progressivement s'étendre à toute l'Europe.

fret, soit l'équivalent d'un Boeing 747, trois Airbus A 310, sept Boeing 737, ou six à sept camions. La clé du projet réside dès lors dans la constitution d'un Business Plan au niveau européen très solide.

Or il appert de l'étude de la volumétrie des flux prévisionnels de marchandises susceptibles d'être acheminées que le taux de remplissage ne pourrait franchir le seuil minimal de 60% que si l'on peut également transporter du fret aérien conventionnel et/ou du fret routier de haute valeur.

D'où l'idée d'attirer d'autres parties potentiellement intéressées. C'est

ce qui a été fait dans la zone d'activité de l'aéroport de Roissy, par le Groupement Européen des Chargeurs (GEC). La coupole européenne du projet, EuroCarex, a étendu cette étude à l'ensemble des pôles participant au projet. C'est ce qui s'est fait à Liège au début de la semaine dernière, en présence d'une centaine de personnes. Liège sera le seul aéroport belge concerné, a d'ailleurs rappelé le président de l'ASBL Liège Carex, Jean-Pierre Grafé.

Kreins y a dressé le tableau de la situation actuelle, les projets de rames déposés par Alstom et Siemens, la commande confirmée de huit rames

par la SNCF, le projet de dépôt d'un dossier INTERREG IVB (programme opérationnel de coopération transnationale de la zone Europe du Nord-Ouest alimenté par le FEDER), et l'introduction d'un dossier pour le programme Marco Polo.

Les personnes invitées représentaient des sociétés susceptibles d'apporter des chargements additionnels pour remplir les rames. On leur a remis un dossier détaillé sur les trois services qui seraient offerts: Express, Rapide et Deferred, les horaires prévisionnels dans l'état actuel des connaissances, les types de containers utilisables. Ces informations sont assorties d'un engagement mutuel de confidentialité concernant les besoins et les volumes à charger.

Miguel Cortes, de TNT Express, a souligné combien le client des compagnies express souhaite savoir à tout moment où se trouve son envoi et que le service soit fiable. Pour le reste, il n'est pas intéressé de savoir par quel mode il est acheminé...

Des questions ont aussi été posées, comme celle du régime IATA ou CMR, du cautionnement bancaire, de la sécurisation du terminal (qui sera comparable à ce qu'on connaît pour les Eurostar), des types de produits qu'on pourra transporter dans les rames (tout ce qu'on transporte déjà par avion fut la réponse) ou certainement pas transporter: des animaux sur pied comme des chevaux.

www.liegecarex.com