

Bientôt le fret à grande vitesse ?

Le projet avance. Avec, à la clé, de multiples bénéfices: une exploitation maximale du réseau ferroviaire à grande vitesse passagers, une réponse à la hausse du coût de l'énergie et une meilleure sécurité pour le transport de marchandises.

— PAR BARBARA WITKOWSKA

Cest en 1999 que commence l'aventure du TGV-fret. Le contexte s'y prête. Rappelons les faits. A la veille du troisième millénaire, le fret express et cargo connaissent une croissance sans précédent. Or, les restrictions de plus en plus nombreuses des créneaux aériens de nuit en Europe, d'une part, l'explosion de poids lourds soumis à des limitations de vitesse et de temps de conduite imposées aux chauffeurs, d'autre part, compliquent sérieusement le transport de marchandises par voie aérienne et par la route. Roissy (Aéroports de Paris, ADP) commence alors à réfléchir sur la création d'une liaison ferroviaire rapide fret pouvant relier les grands pôles aéroportuaires-fret européens et situés sur les lignes TGV passagers existants. Sans tarder, l'idée arrive aux oreilles des responsables de Liège-Airport. Quoi de plus normal, puisque Roissy détient 25 % de son capital. Le projet séduit à plusieurs titres. Située à un endroit stratégique où convergent six autoroutes internationales, Liège

est la seule ville en Belgique reliée à la ligne TGV passagers et à un aéroport fret. L'aéroport de Bierset, spécialisé depuis vingt ans dans le fret-express aérien, est le premier aéroport de Belgique et le 8^e aéroport européen, en tonnage fret transporté. Enfin, Liège est également le Hub (centre lo-

gistique) de l'intégrateur TNT et toute la flotte de TNT Airways y est immatriculée. « Nous avons poursuivi l'étude de concert avec Roissy, explique Jean-Pierre Grafé, président de Liège Cargo. Elle a démontré la faisabilité technique du projet et sa pertinence économique. Petit à petit, le projet



CAREX, LE FRET À GRANDE VITESSE.

Un projet à l'horizon 2015 où des rames spécialement adaptées (ici, un des TGV fret présenté par Siemens) relieront plusieurs aéroports européens, dont Liège-Bierset.

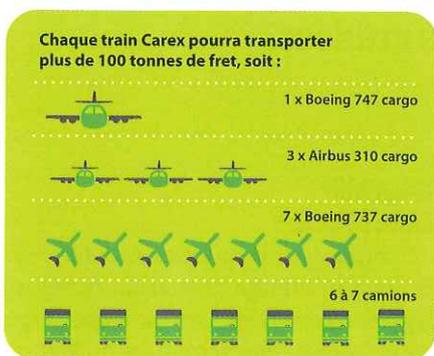
Carex, ou Cargo Rail Express, a pris corps. Les Britanniques et les Néerlandais nous ont rejoints. Les premières structures juridiques se créent à partir de 2006, tout d'abord Roissy Carex, puis, en 2007, Londres Carex et Amsterdam Carex et, en 2008, Liège Carex et Lyon Carex. Un an plus tard, le projet fait un bond en avant grâce à la mise sur pied d'Euro Carex, association internationale sans but lucratif (aisbl) sous la présidence française, regroupant les cinq Carex et ayant son siège social à Bruxelles. Sa mission ? Coordonner les travaux réalisés par chaque Carex et, surtout, établir un business plan européen de la rentabilité du projet (actuellement, le taux de remplissage pourrait être assuré à concurrence de 60% par le fret aérien). De leur côté, les 5 Carex s'activent pour faire connaître le projet auprès des secteurs public et privé et planchent sur l'étude et la réalisation de la gare (railport) sur le site aéroportuaire et sa connexion à la ligne TGV passagers. « Liège Carex est le plus avancé dans cette étude », note Jean-Pierre Grafé.

UNE EFFICACITÉ ENVIRONNEMENTALE SANS RIVALE

Inscrit dans le développement durable, le projet Euro Carex a obtenu le soutien de la Commission européenne. Il est

conforme aux préoccupations de l'Europe et à l'orientation du *Livre Blanc* dans la mesure où il rééquilibre les différents modes de transport en revitalisant le rail et contrôle la croissance du transport aérien. De surcroît, le fret urgent, actuellement transporté par avions ou camions, une fois reporté sur les TGV-fret, permettra de produire en moyenne 35 fois moins d'émissions carbone. Parmi les marchandises justifiant du fret-express, citons des marchandises périssables, des produits frais, des produits médicaux, des pièces détachées, ainsi que des objets de valeur nécessitant une sécurité face aux vols (ordinateurs). Pour mener le projet à terme, Euro Carex s'est entouré de plusieurs partenaires dont les entreprises ferroviaires, propriétaires et gestionnaires des réseaux ferrés (la SNCF, la

SNCB...) et les intégrateurs (FedEx, TNT, DHL, La Poste et UPS). Le programme est bien tracé. La première phase, prévue pour 2015, concerne Lyon, Paris, Liège, Amsterdam et Londres. Dans la deuxième phase (2018), s'y ajouteraient Bordeaux, Marseille et Strasbourg, Cologne, Francfort et, dans la troisième phase (2020), Madrid et Barcelone, Milan, Turin, Bologne et Berlin. Les étapes du projet se succèdent positivement. La configuration des rames spécifiques TGV-fret a été fixée. Alstom et Siemens ont déjà finalisé leurs projets. La SNCF vient d'obtenir du gouvernement français un accord pour prendre en charge le financement des six premières rames du fret-express. La SNCF, la SNCB et Euro Carex viennent de signer un accord déterminant les sillons disponibles sur la ligne TGV existante Paris-Liège-Allemagne. Enfin, la SNCB et Infrabel prendront en charge la réalisation de la connexion ferrée reliant Liège-Airport à la ligne TGV longeant déjà l'aéroport. « Le projet avance bien mais un certain nombre d'obstacles doivent encore être levés, conclut Jean-Pierre Grafé. La mise sur pied du TGV passagers a pris vingt ans. Le projet Euro Carex est tellement vaste et innovant que l'on ne peut pas fixer l'échéance à une année près. L'essentiel est qu'il se réalise. Et nous sommes très optimistes. » ■



Une gare fret à Bierset

