



Proposition de résolution relative à la promotion du projet Euro Carex au niveau européen et la désignation du 1^{er} Ministre pour représenter la Belgique en ce qui concerne l'accompagnement du dossier Euro Carex

Auteurs: Linda Musin, André Frédéric, Anthony Dufrane ...

Développements

Euro Carex – un réseau transeuropéen de fret ferroviaire à grande vitesse

Euro Carex – Cargo Rail Express - propose d'utiliser le réseau TGV existant pour y faire circuler des trains exclusivement destinés au fret express. C'est un tout nouveau modèle de transport qui apportera des bénéfices en termes d'environnement (émissions de CO₂, mobilité, sécurité...) et qui renforcera la vocation multimodale des zones aéroportuaires européennes.

Les marchandises transportées seront des marchandises à haute valeur ajoutée, présentant des exigences particulières en matière de sécurité et de rapidité.

Utiliser des trains à grande de vitesse pour le transport des marchandises est une idée relativement ancienne. En 1994 déjà, la SNCF se penche sur ce concept innovant comme alternative possible à certains vols de nuit exploités en avions cargo. C'est à cette époque que la SNCF fait étudier les principes d'une rame "TGV Fret".

Parallèlement, des réflexions sont conduites dans plusieurs pays européens par des acteurs qui rejoindront Euro Carex par la suite. Ainsi, nous pouvons citer l'initiative de la SAB gestionnaire de l'aéroport de Liège qui, en 2000, constitue avec Aéroports de Paris un groupe de travail "TGV Fret" réunissant les opérateurs de fret express et les compagnies ferroviaires.

Des pré-études de raccordements et de circulation sont menées dans la foulée. En 2003, l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol mène le projet de recherche Co-Act (Creating Viable Concepts for Combined Air/Rail Cargo transport) dans le cadre d'un programme de financement de la Commission Européenne. L'objectif de Co-ACT est d'imaginer ce que pourrait être un futur service ferroviaire pour le transport du fret aérien et urgent (les fleurs, par exemple) à vitesse élevée ou grande vitesse, et d'initier une liaison test entre les aéroports d'Amsterdam et de Francfort

La principale conclusion qui se dégage de ces réflexions est qu'un service de fret ferroviaire à grande vitesse a un potentiel incontestable et trouverait tout à fait sa place au sein de la stratégie européenne de relance du fret ferroviaire. Euro Carex n'est donc réaliste et viable que s'il s'inscrit à l'échelle d'un véritable réseau européen.

Convaincus de l'intérêt du concept et décidés de passer à la vitesse supérieure, des acteurs privés et publics de la zone de Roissy - collectivités publiques, grands opérateurs de fret aérien de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et Aéroports de Paris - décident d'unir leurs moyens et leurs efforts en créant en février 2006 l'association Roissy Carex. Ensemble, ils



définissent précisément le concept Carex et développe le projet dans le cadre d'une étude de faisabilité économique et technique.

PRÉSIDENT DE GROUPE

À l'heure actuelle, cinq entités ont déjà vu le jour : outre Roissy Carex (8 février 2006), il s'agit d'Amsterdam Carex (septembre 2007), de London Carex (29 novembre 2007), de Liège Carex (21 mars 2008) et, enfin, de Lyon Carex (24 septembre 2008).

Le 26 avril 2009 la fédération Euro Carex, association internationale sans but lucratif dont le siège est à Bruxelles, a été constituée afin de fédérer l'ensemble des entités Carex existantes. Son objectif est de coordonner la réalisation du projet, de consolider les résultats des différentes études économiques et d'obtenir des financements européens.

À terme, le service Euro Carex a l'ambition de s'ouvrir à l'Espagne (Madrid et Barcelone), à l'Italie (Milan, Turin, Bologne), ainsi qu'à la Pologne (Varsovie). Certains envisagent même l'extension du réseau à la Russie.

La concrétisation de ce réseau ultrarapide est essentielle pour la Belgique qui, de par sa position stratégique au cœur même de ce réseau, jouit d'une opportunité sans égal afin de développer ses atouts logistiques par le biais du fret ferroviaire.

À l'heure actuelle, compte tenu de l'état d'avancement du projet, les premières rames TGV fret devraient circuler en 2015.

L'ouverture à l'est via Cologne-Bonn et Francfort

Dès l'origine du projet, Euro Carex a donc marqué son ambition de s'étendre vers l'Europe de l'Est. C'est tout naturellement que les promoteurs du projet se sont tout d'abord tournés vers l'Allemagne.

C'est ainsi que des contacts rapprochés ont eu lieu avec les aéroports de Cologne-Bonn et de Francfort. Or, jusqu'à présent, l'Allemagne n'est pas convaincue et n'envisage pas d'intégrer le réseau Euro Carex, du moins dans un premier temps.

C'est ainsi que, malgré les contacts pris par Euro Carex, notamment par le truchement de son président Yanick Paternotte, ainsi que l'intervention de FedEx et UPS opérant sur l'aéroport de Cologne-Bonn, le gestionnaire de l'aéroport n'a pas marqué jusqu'à présent un fort intérêt pour le projet.

De même, Fraport, le gestionnaire de l'aéroport de Francfort, indique suivre le développement du projet avec attention mais n'a pas encore souhaité s'engager.

À l'initiative de Liège Carex, plusieurs échanges ont eu lieu récemment avec l'Ambassadeur d'Allemagne à Bruxelles et l'Agence wallonne à l'exportation et aux investissements pour une mise en contact avec des correspondants allemands.

Enfin, sous l'impulsion de FedEx et UPS, l'Ambassade d'Allemagne à Paris a pris l'initiative de pousser le projet outre-Rhin afin de trouver un acteur politique apte à le porter.

La participation pleine et entière de l'Allemagne au projet est essentielle en tant que porte d'accès vers l'Europe de l'Est. Un projet ambitieux tel qu'Euro Carex n'a réellement de sens que dans une optique transeuropéenne et doit s'inscrire dans l'optique de la réorganisation et du développement du fret européen.

Parallèlement aux réticences allemandes, d'aucun craignent également que la décision de la France de financer l'achat des six premières rames TGV fret perturbe éventuellement l'attribution du marché des rames. En effet, les deux géants, le français Alstom et l'allemand Siemens, ont répondu à l'appel d'offre lancé par Euro Carex. Or, il est impossible de faire fi de la guerre que se livrent la France et l'Allemagne concernant l'attribution du marché du renouvellement des rames Eurostar à Siemens au détriment d'Alstom.

Dans quelle mesure l'éventuelle éviction de Siemens risquerait d'approfondir encore un peu plus les réticences de l'Allemagne, ce qui mettrait un coup de frein à l'extension d'Euro Carex vers l'Europe de l'Est.

Or, l'abandon, ne fût que temporaire, de l'ouverture à l'Est ne saurait que porter préjudice aux ambitions de la Belgique comme plaque tournante du fret ferroviaire à grande vitesse.

C'est pourquoi, les auteurs de la présente résolution demandent au gouvernement fédéral de prendre contact avec ses homologues allemand et français afin de les convaincre, d'une part, de la nécessité d'intégrer le réseau Euro Carex afin de concrétiser le réseau TGV fret transeuropéen et, d'autre part, de veiller à ce que le choix des rames prenne pleinement en considération l'intérêt transeuropéen indispensable.

Proposition de résolution

La Chambre des Représentants,

- A. considérant le très haut potentiel du fret ferroviaire à grande vitesse ;
- B. considérant la position stratégique de la Belgique au cœur même de réseau Euro Carex ;
- C. Considérant le potentiel de développement de ses atouts logistiques par le biais du fret ferroviaire ;

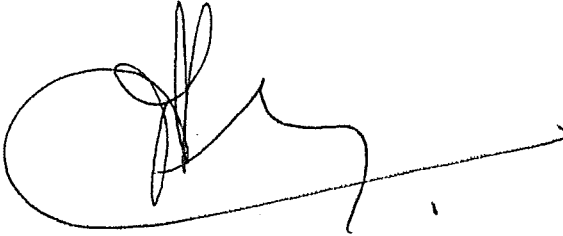
Demande au Gouvernement fédéral :

1. de prendre contact avec le gouvernement allemand quant à la nécessité d'intégrer le réseau Euro Carex et, de ce fait, concrétiser le réseau transeuropéen de fret ferroviaire à grande vitesse ;
2. de prendre contact avec les gouvernements français et allemand afin de veiller à ce que l'appel d'offre concernant les rames fret prenne pleinement en considération l'intérêt transeuropéen indispensable ;
3. de désigner le premier ministre fédéral pour représenter notre pays en ce qui concerne l'accompagnement du dossier Euro Carex.

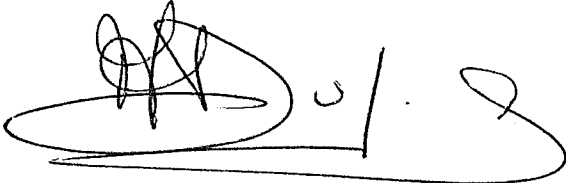
Linda MUSIN

Handwritten signature of Linda Musin, featuring a large, stylized initial 'L' and 'M' followed by the name 'Musin' in a cursive script.

André FREDERIC

Handwritten signature of André Frederic, featuring a large, stylized initial 'A' and 'F' followed by the name 'Frederic' in a cursive script.

Anthony DUFRANE

Handwritten signature of Anthony Dufrane, featuring a large, stylized initial 'A' and 'D' followed by the name 'Dufrane' in a cursive script.