

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Délégation à l'aménagement et au développement durable du territoire

– Audition de M. Yanick Paternotte, député du Val-d'Oise, en sa qualité de président de l'association Carex (Roissy Cargo Rail Express), et de plusieurs membres fondateurs ou associés à ce projet 2

Mardi

11 décembre 2007

Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 11

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

Présidence
de M. Christian Jacob
Président



Le président Christian Jacob a souhaité la bienvenue à M. Yanick Paternotte, président de Roissy Carex (Cargo Rail Express), et lui a demandé de présenter l'ensemble du projet, son état d'avancement et les éventuels obstacles auxquels il était confronté.

M. Yanick Paternotte, a souligné que depuis plusieurs années, de nombreuses entreprises s'intéressaient à la possibilité de réaliser du fret ferroviaire à grande vitesse dans un rayon situé entre 200 et 800 kilomètres de Roissy. Le réseau européen à grande vitesse comprend le réseau TGV de la SNCF ainsi qu'Eurostar et Thalys. L'avenir du réseau peut être décliné comme suit : achèvement de la LGV Est, mise en place de la délégation de service public entre Tours et Bordeaux, élaboration de la ligne Perpignan-Figueras, développement des réseaux allemand et Rhin-Rhône ainsi qu'un développement TGV depuis Madrid jusqu'à Barcelone et du pendulaire en Allemagne et en Italie. Manqueront un chaînon entre Barcelone et Figueras, le contournement de Nîmes et de Montpellier ainsi que la connexion Avignon-Perpignan pour une desserte de la péninsule ibérique par sa façade méditerranéenne.

Les opérateurs ont le choix entre deux flux : l'express, qui privilégie le délai d'acheminement - mais le prix est élevé -, le flux étant réalisé actuellement principalement par les avions ; le cargo, qui privilégie le coût - mais le délai peut-être assez long - le flux étant alors réalisé en bateau, lorsqu'il s'agit de trajets intercontinentaux, ou par camion ou fret ferroviaire de petite vitesse.

L'activité Fret Express et Cargo des hubs de Roissy est en forte augmentation - plus 8,4% en 2005 - et il en est de même pour les principales plateformes aéroportuaires d'Europe. La raréfaction des créneaux aériens de nuit, le coût de l'énergie et la limitation de vitesse des poids lourds soulèvent de plus en plus de problèmes pour les opérateurs. Or le développement du réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse permet d'envisager des complémentarités entre l'avion et le train par report modal. L'ouverture du marché du transport ferroviaire de fret depuis le 1^{er} avril 2006 en Europe constitue également un atout supplémentaire. Les collectivités concernées et les opérateurs du fret aérien sont motivés par un projet qui relève également du développement durable. La hausse du prix du baril de pétrole, enfin, constitue un élément important du contexte global de développement.

M. Yanick Paternotte a déclaré avoir proposé ce concept de TGV Fret dès 1994, puis l'avoir relancé en 2004 avec M. Alain Chaillé et les responsables d'Aéroports de Paris. Une réflexion a eu lieu en 2005 sur la gouvernance de cette structure qui a abouti à la création d'une association loi 1901. Le bureau comprend des partenaires des secteurs public et privé : des élus - tels que MM. Christian Nahon, Antoine Casula, ou Patrick Renault - quatre représentants des fondateurs - MM. Alain Chaillé, vice-président de Fedex, Pascal Morvan, vice-président d'Air France Cargo, Jean-Paul Bailly, PDG de La Poste et Franck Mereyde, directeur adjoint d'ADP, remplacé par Gérard Lefevre, directeur des opérations aéroportuaires de CDG-ADP.

Le collège des membres fondateurs est composé de trois membres publics et de trois membres issus du monde de l'entreprise ; un collège des membres associés a été créé avec des membres institutionnels publics et privés ; un collège Eurocarex a également été créé comprenant l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, Liège Carex et Eurotunnel pour exporter le modèle rail/aéroport ; High Speed trains (HST), Cargo Schipol (Amsterdam Carex) et Köln-Bonn Airport Carex sont en cours de constitution. Des discussions sont en cours avec DHL et UPS. Le club des partenaires comprend quant à lui la SNCF, la direction régionale de l'équipement d'Île-de-France, l'établissement public d'aménagement de Plaine de France, l'IAURIF et Alstom.

Parmi les grandes étapes figurent la création de l'association Roissy Cargo Rail le 8 février 2006, l'élaboration du cahier des charges de février à avril 2006 ou la rencontre avec le ministre délégué à l'aménagement du territoire, M. Estrosi, le 6 avril 2006. M. Jacques Barrot, Commissaire européen délégué aux transports, a envoyé une première lettre de soutien le 2 mai 2006. L'annonce du choix du bureau d'étude - l'étude de faisabilité ayant été financée sur fonds privés avec le soutien logistique des collectivités et de la communauté de communes - a été faite le 21 juin 2006. La rencontre à Bruxelles avec le commissaire européen délégué aux transports s'est déroulée le 27 juin 2006. Le rendu final de l'étude de faisabilité a eu lieu le 22 novembre 2006 et, enfin, les conclusions de cette étude ont été présentées à la presse le 8 décembre 2006. Il s'agissait alors d'examiner la pertinence technique et financière du projet mais également du choix des sites. Le projet Carex vient en outre d'être retenu dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Il importe aujourd'hui de s'atteler à la construction des terminaux autour de Roissy, de l'aéroport Saint-Exupéry de Lyon puis de Lille-Lesquin. La bonne réalisation du projet impliquera la mise à disposition simultanée de gares et de sillons LGV dans le cadre d'un mode de gouvernance adéquat, ainsi que d'un matériel adéquat. Le principe de base consistant à organiser un report modal de l'avion et du camion vers le TGV, il convient de connecter l'aéroport au réseau LGV de manière à transborder bord à bord des conteneurs aériens dans un délai de quinze à trente minutes. A cet effet, il est nécessaire de prévoir des nouvelles rames TGV configurées à l'image des carlingues des avions. M. Jacques Barrot a demandé par ailleurs que Carex soit ouvert à toutes les entreprises et que les terminaux soient créés dans le cadre de partenariats public-privé (PPP). Les temps de parcours doivent en outre être compatibles avec les besoins des opérateurs et des grilles horaires seront disponibles au départ de Roissy.

Les atouts de Carex sont la mutualisation – chaque partenaire a élaboré des flux de principe en Express et en Cargo - et la confidentialité – aucune information stratégique des entreprises ne sera révélée. La gouvernance, enfin, doit être fondée si possible sur l'unanimité à chaque étape stratégique.

Le mode de fonctionnement est dérivé du secteur aérien : Eurocarex – à terme, structure privée – sera une « agence de voyage » qui prendra les réservations des opérateurs, lesquels s'engageront sur une durée et un tonnage en échange de quoi un prix leur sera proposé. Plus la réservation sera précoce, plus ce prix sera favorable. La capacité réservée mais non utilisée pourra quant à elle être sous-traitée par l'opérateur à un autre opérateur. Le matériel roulant comporte trois types de motrices : le TRI courant type POS, qui est disponible, le TRI courant type PBA qui demande trois ans de délai et le TRI courant type Eurostar qui lui en requiert cinq.

M. Yanick Paternotte a ajouté que la définition des wagons avait également été étudiée en fonction des conteneurs avion. Ils sont au nombre de trois : le grand gabarit avec plancher en col de cygne – deux conteneurs AKE et quatre conteneurs AMJ -, qui est préconisé ; l'IATA de 20 pieds, dont la faisabilité est à prouver, et le wagon de type plancher plat, qui n'a pas été retenu car la hauteur des contenants est limitée à 2,5 mètres. A terme, vingt rames seront nécessaires. Le prix d'une rame – huit wagons et deux motrices pour un emport de 100 tonnes – est évalué entre 25 et 30 millions ; la fabrication des caisses requiert un délai de trois à quatre ans en raison de la création d'un nouveau chaudron en acier. Trois typologies de gares ont également été examinées en fonction des quais, de l'accès des camions ou à un aéroport.

Le bilan économique prévisionnel sur un marché estimé, à terme, à 270 000 palettes, se décompose comme suit : exploitation – 60 millions par an, dont 38 millions pour les sillons -, investissements totaux de 925 millions – deux tiers pour les rames, un tiers pour les terminaux – coût de remboursement des investissements : 40 millions par an, dont 28 millions pour le matériel roulant. L'externalisation des rames est par ailleurs envisagée, de même que la location du service et du matériel. Le bilan carbone se situe entre 17 et 52 fois moins que le niveau d'émissions atteint avec un mode tout avion ou tout camion, la moyenne se situant vraisemblablement à 30 fois moins d'émissions.

Les propositions de mise en service des sites sont les suivantes : première étape, le 31 mars 2012 : Roissy, Lyon, Liège, Amsterdam, Cologne, Londres, Francfort et Lille ; deuxième étape, entre cinq et sept ans : extension française vers Bordeaux, Aix-Marseille et Strasbourg ; troisième étape, sept à neuf ans, péninsule ibérique, Italie, Allemagne.

A Lyon, par exemple, un emplacement a d'ores et déjà été bien identifié et la faisabilité technique étudiée. Le *business plan* n'est pas encore finalisé.

A Roissy, deux sites potentiels, Goussainville et Tremblay-en-France, ont été inscrits au Schéma directeur régional d'Île-de-France ; une subvention a été votée par le conseil régional ; les établissements publics fonciers du Val d'Oise et de la région Île-de-France ont été saisis.

Le site de Lille est quant à lui particulièrement important par son ouverture vers Londres, Bruxelles, Liège, Cologne et Amsterdam ; la situation de l'aéroport Lille-Lesquin, entre la LGV et l'autoroute, devrait permettre de trouver un site comparable à celui de Roissy de manière à optimiser la logique multimodale.

Liège Airport accueille sur son site le centre européen de tri Thomas Nationwide Transport (TNT) ; Liège Carex est arrivé à un *business plan* financé à hauteur de 400 000 euros permettant de déterminer les possibilités d'implantation autour de l'aéroport. Trois sites ont été étudiés, mais les autorités préconisent une installation au sein de l'aéroport ; un véritable travail en réseau a permis de susciter des « filiales » qui bénéficient de l'expertise de la maison mère, laquelle essaie de les rendre autonomes tout en les coordonnant.

Amsterdam Carex – Schiphol – a été le point de départ de l'aventure à travers l'alliance entre Air France et KLM. L'utilisation du TGV avait déjà été envisagée pour le transport des fleurs. Des implantations ont là encore été examinées. Des PPP et un *business plan* sont en cours de montage.

Sachant que le degré d'information et de motivation n'est pas partout le même en Europe, l'association Carex a demandé à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports, de bien vouloir organiser un rendez-vous avec les ministres des transports de l'Union européenne afin d'évoquer ce projet d'une manière transversale. Si le ministre hollandais des transports, en particulier, est très motivé, il n'est pas possible d'en dire autant de son homologue allemand, la Lufthansa n'étant pas membre de la même alliance qu'Air France-KLM. Avec un hub à Leipzig, DHL a en outre fait un choix stratégique différent des autres intégrateurs. La question du site demeure ouverte mais le retard est patent.

Londres, selon les opérateurs Fedex, Air France, TNT et DHL, constitue un site majeur, le volume potentiel y étant le plus important. Eurotunnel a été désigné comme coordinateur pour la mise en place de Londres Carex et des contacts sont en cours avec RFG – *Rail Freight Group* – TLF, CTRL. Un emplacement a été repéré en face d'un futur site des jeux olympiques de 2012, dans l'*east London*.

Plusieurs rencontres ont eu lieu au siège de la SNCF avec M. Guillaume Pépy, l'enjeu principal étant l'obtention de sillons de nuit. Aujourd'hui, le réseau TGV, qui n'est ouvert qu'aux passagers, est fermé la nuit. La question n'est pas simple en raison de possibles nuisances sonores, ce qui implique la mise en place d'aménagements de protection phonique ou des modes de fonctionnement, mais le développement durable est à ce prix. La procédure relative au matériel roulant a été lancée ; le cahier des charges a été envoyé à Alstom, Siemens et Bombardier. Une étude sera lancée sur chaque site, l'idée étant que chacun d'entre eux dispose de sa propre économie, avec le paiement de droits de passage par d'autres réseaux ou de l'immobilier d'entreprise par exemple.

Sachant que, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, 2 000 kilomètres de lignes à grande vitesse (LGV) ont été programmées d'ici à 2020, il a été demandé au Gouvernement d'inscrire le projet Lille-Lyon par Reims afin de favoriser un véritable aménagement du territoire - le réseau LGV devant épouser le réseau autoroutier - et de sécuriser le réseau LGV, l'ensemble du réseau SNCF passant par les deux gares d'interconnexion de Roissy et de Marne-la-Vallée.

Aller de Lille à Strasbourg implique, aujourd'hui, de passer par Roissy, de même que le trajet Lille-Lyon implique un passage par Paris. Il conviendrait d'élaborer un tracé de Lille à Montbard, les sillons au sud et au nord de Paris, qui seront saturés d'ici à 2020, étant d'ores et déjà très chargés.

Le président Christian Jacob a remercié M. Paternotte pour cette présentation très intéressante et concrète et a souhaité savoir ce qui avait motivé le choix de 2012 comme échéance.

M. Yanick Paternotte a indiqué que Carex s'était toujours fixé des contrats d'objectifs. La date de 2012 a été déterminée en référence aux Jeux olympiques de Londres : lancer la première étape de réseau trois mois avant leur début constitue un enjeu essentiel pour répondre à la demande, qui sera très importante. A cela s'ajoute le fait que le site pour London Carex est quasiment efficient à peu de frais. Il ne faut pas perdre de temps et tous les acteurs doivent se mobiliser. Si le terminal de Goussainville est achevé avant le 31 mars 2012, une liaison avec Londres sera tout à fait possible. Des liaisons Roissy-Lille-Londres peuvent être également envisagées.

M. Pascal Morvan, *vice-président d’Air France Cargo*, a indiqué que si deux à trois ans étaient nécessaires pour réaliser les terminaux, il est en revanche très délicat de négocier des créneaux sur les voies ferroviaires existantes ou d’aménager des circulations de nuit, car cela implique des protocoles d’aménagement de maintenance des LGV qui doivent être d’ores et déjà pris en compte. La fabrication du matériel roulant est quant à elle particulièrement préoccupante puisque les délais sont d’environ quatre ans. C’est sans doute le point le plus critique. A ce stade, 2012 est une date réaliste, mais à condition de ne pas perdre de temps.

Le président Christian Jacob a demandé quelle structure – la SNCF, Air France ? – finançait les rames.

M. Pascal Morvan, *vice-président d’Air France Cargo*, a répondu que ce n’était en tout cas pas Air France.

M. Yanick Paternotte a relevé que l’investissement global – terminaux et rames – s’élevait à moins d’un milliard d’euros. La Banque européenne d’investissement, mais également d’autres partenaires, se disent prêts à le financer. Stratégiquement, le financement des rames doit, selon Carex, être externalisé auprès des entreprises partenaires qui fonderont le consortium privé, le projet d’entreprise réalisé par des entrepreneurs pour des entrepreneurs ne devant pas tomber sous la maîtrise des banquiers. Le problème majeur est celui de l’harmonisation du service.

Carex constitue également un projet d’aménagement du territoire, chaque site générant une économie comparable à celle d’un aéroport : de nombreuses entreprises, ainsi que des sous-traitants, seront attirés dans le domaine des transports ; des activités de recherche et développement verront aussi sans doute le jour. Les entreprises pharmaceutiques, par exemple, sont d’ores et déjà très intéressées : en cas de pandémie, un acheminement de vaccin, de nuit, par TGV et dans toute l’Europe peut fort bien être envisagé. L’atout stratégique compétitif lié à la proximité du terminal et au gain potentiel en termes de réactivité est particulièrement important. La maîtrise du foncier autour des sites est donc essentielle, si l’on veut éviter que des plates-formes logistiques s’implantent de façon anarchique, au détriment des entreprises de haute technologie qui voudront utiliser le service. De ce point de vue-là, le partenariat public-privé est essentiel et les élus, en particulier, doivent fortement s’impliquer.

L’étude des sillons a été réalisée gratuitement autour de Roissy par Réseau ferré de France, qui est un précieux allié.

Sur le point de savoir si le nouveau tracé passant par Vatry relancerait cet aéroport et si cela impliquait de renoncer à l’idée d’en faire un troisième aéroport, **M. Yanick Paternotte** a rappelé que le Grenelle de l’environnement ayant envisagé de créer 2 000 kilomètres de LGV supplémentaires à l’horizon de 2020, Vatry pourrait travailler en bi-pôle avec Roissy. L’avenir de Vatry passerait néanmoins par une liaison en site propre en TGV. Enfin, le développement du fret implique la présence d’une compagnie de passagers, le fret représentant 50% des soutes des avions de passagers. Or ce n’est pas le cas à Vatry.

Alain Chaillé, *vice-président de Fedex*, a considéré que Vatry ne constituait pas une solution pour un opérateur comme Fedex, surtout présent à Roissy. Il est en outre essentiel d'être situé dans une zone qui comporte beaucoup de clients potentiels. Fedex a par ailleurs créé un nouveau hub à Cologne avec une connexion par train avec la France, d'où l'importance du lancement du projet avant 2012.

M. Pascal Morvan, *vice-président d'Air France Cargo*, a rappelé l'importance de la synergie entre avions cargos et passagers. Exclure les avions cargos de Roissy entraînerait leur départ pour Amsterdam et sûrement pas pour Vatry, compte tenu de la faiblesse du marché local. Vatry ne peut pas être un aéroport de dégagement pour Air France-KLM.

M. Alain Chaillé, *vice-président de Fedex*, a ajouté qu'il n'y avait pas de bassin d'emplois.

M. Yanick Paternotte a considéré que le site manquait en effet d'attractivité.

Le président Christian Jacob a souligné que l'attractivité de Vatry repose sur Reims, la nationale 4 et l'autoroute A 4.

M. Yanick Paternotte a ajouté que l'aéroport de Vatry n'est pas vraiment connecté par une ligne ferroviaire attractive : sans desserte LGV, pas d'avenir.

Le président Christian Jacob a demandé si la relance serait effective avec une desserte LGV.

M. Alain Chaillé, *vice-président de Fedex*, a considéré que, même dans ce cas-là, cela n'avait pas d'intérêt faute de clientèle sur site.

M. Pascal Morvan, *vice-président d'Air France Cargo*, a précisé que cela pouvait éventuellement représenter un intérêt pour une compagnie qui ne serait pas basée à Paris.

M. Yanick Paternotte a indiqué que toutes les nouvelles LGV pourraient être mixtes et associer trains de marchandises et trains de passagers. Si, par exemple, Carex doit effectuer une mission Londres-Lyon, il serait dommageable de devoir passer par Paris, une solution d'évitement étant préférable. Il en irait de même dans le cas d'une mission Londres-Strasbourg. Cela présente des avantages en termes d'aménagement du territoire et de dévolution du trafic entre passagers et fret.

Le président Christian Jacob a rappelé que, lors de son audition, le directeur du fret à la SNCF avait souligné qu'il était très difficile de partager l'utilisation des lignes compte tenu de la pression de la demande du transport voyageurs, d'où l'idée de réaliser des lignes dédiées. Comment la SNCF perçoit-elle la mixité des lignes ?

M. Yanick Paternotte a rappelé que le problème ne se posait pas en circulation de nuit.

Mme Juliette Collin, *directrice projet à la direction du fret SNCF représentant M. Guillaume Pépy, directeur général exécutif de la SNCF*, a souligné que l'utilisation des sillons de nuit soulevait un certain nombre de problèmes pour Réseau Ferré de France, les lignes TGV étant réservées à ce moment-là à la maintenance et au renouvellement et n'étant pas conçues pour recevoir de la circulation. Le gestionnaire d'infrastructures, en cas de circulation nocturne, devrait donc travailler différemment, par exemple en ne fermant pas les deux voies - comme c'est le cas actuellement, afin d'éviter des accidents. Une ouverture est donc possible à condition de mettre en place de nouvelles mesures de sécurité, d'où des coûts supplémentaires pour RFF. Cette requête de Carex et de Fret-SNCF est à l'étude. Le marché est là aujourd'hui et il faut trouver des solutions pour répondre à la demande.

M. Yanick Paternotte a souligné que ce sont la faisabilité technique du projet et la volonté politique qui importent au premier chef. Il convient de laisser des voies ouvertes, comme cela a été fait avec les autoroutes : on ne ferme plus totalement une autoroute pour intervenir sur une voie. La saturation prévisible des sillons, de jour comme de nuit, est par contre très inquiétante si l'on n'améliore pas le réseau LGV.

M. Yanick Paternotte a précisé que l'utilisation de la totalité des sillons disponibles n'avait pas été envisagée pour le projet Carex, l'essentiel étant de trouver des sillons correspondant aux besoins économiques des entreprises. Il a indiqué par ailleurs que la construction de la gare de Goussainville devrait être lancée un peu avant 2012 pour respecter l'échéance fixée pour le projet Carex. Des discussions ont lieu en ce moment avec le président du conseil général s'agissant de la maîtrise du foncier. La priorité demeure la construction de la gare de Goussainville, plus que celle de Tremblay-en-France, car elle permettra d'organiser la desserte nord-sud ainsi que celle de l'ensemble des clients potentiels.

S'agissant des intentions futures de La Poste, **M. Pascal Morvan**, *vice-président d'Air France Cargo*, a souligné qu'une partie de sa clientèle étant internationale, il importait pour elle de rejoindre les flux internationaux vers le nord de l'Europe. Sur ce plan-là, l'entreprise ne peut qu'être satisfaite de disposer de solutions communautaires.

Le président Christian Jacob a demandé quel pourcentage du fret arrivant aujourd'hui à Roissy pourrait être capté par Carex.

Selon **M. Pascal Morvan**, *vice-président d'Air France Cargo*, 40% du fret de pré et post-acheminement d'Air France pourrait être basculé sur le rail dès la première tranche, ce qui n'est pas négligeable.

M. Alain Chaillé, *vice-président de Fedex*, a envisagé que 10% du fret aujourd'hui avionné devrait être capté. Compte tenu de la croissance prévisible du fret et de l'impossibilité de rajouter des créneaux horaires entre minuit et cinq heures à Roissy, il faudra impérativement trouver des moyens d'acheminement de ce fret qui devrait représenter, au moins, 20% du volume global.

M. Yanick Paternotte a rappelé que, si la réglementation était trop contraignante, il serait toujours possible de se diriger vers d'autres hubs, tels ceux d'Amsterdam ou de Cologne. *In situ*, la seule marge de progrès sera le report modal.

M. Alain Chaillé, *vice-président de Fedex*, a souligné qu'il serait possible d'utiliser le train le week-end, dans les pays du sud de l'Europe compte tenu des contraintes pesant sur les autoroutes pour les camions à ce moment-là.

M. Yanick Paternotte a considéré que Milan-Turin voire Vérone-Bologne ou Barcelone-Madrid-Bilbao pourraient être desservies le week-end, la difficulté étant de rester en site propre à ce moment-là : hors LGV se posent les questions de la sécurisation et du respect des délais d'acheminement.

M. William Zerbib, *délégué de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris pour la Seine-Saint-Denis*, a demandé si un bilan en termes de créations d'emplois avait été réalisé.

M. Yanick Paternotte a estimé que 3 000 emplois environ devraient être créés au terme de la deuxième étape, même si, faute de modèle, il est très difficile de se prononcer. Il faut également tenir compte des emplois induits pour les constructeurs de matériels ainsi que pour les services.

M. Yanick Paternotte a ajouté que le nombre d'emplois susceptibles d'être créés à Roissy devrait être supérieur à 500. Goussainville, qui devrait être le cœur du réseau européen, bénéficiera peut-être d'une zone de stockage et d'entretien ainsi que d'une plateforme logistique. La Fédération des entreprises de transport et logistique de France considère par ailleurs Carex comme un complément de la chaîne logistique et non un concurrent. Le projet devrait renforcer l'attractivité des pôles existants en multimodaux.

Le président Christian Jacob a remercié M. Yanick Paternotte pour cette présentation d'un projet concret en lien avec le Grenelle de l'environnement et les différentes auditions qui ont eu lieu à ce jour.