



AÉROPORTS de **LYON**

«Retombées» Presse

LYON CAREX
Conférence + tables rondes
11-12-2009

Lundi 14 Décembre 2009

Vite

Saint-Exupéry intégré dans un projet de fret ferroviaire à grande vitesse

Le projet de réseau européen EuroCarex (Cargo Rail Express) intègre l'aéroport Saint-Exupéry. Labellisé Grenelle de l'environnement, il développe un nouveau concept de prise en charge du fret aérien en associant celui-ci à des liaisons ferroviaires à grande vitesse entre deux plates-formes aéroportuaires.

L'association Lyon Carex a été créée en 2008 à l'initiative d'Aéroports de

Lyon pour valider la pertinence du projet. Une étude qu'elle a commandée a mis en évidence son intérêt, faisant du parcours Saint Exupéry/Roissy la principale liaison lors de la phase de lancement.

Trois scénarii plus ou moins ambitieux ont été mis en avant, celui de référence prévoyant un train aller-retour quotidien pour transporter un minimum de 66 tonnes/jour lors du démarrage du service pour atteindre

trois trains aller-retour en 2020 transportant 434 tonnes.

Le scénario le plus optimiste envisage à cette échéance de véhiculer à bord de quatre trains quotidiens 775 tonnes entre les aéroports de Paris et Lyon par le ferroviaire à grande vitesse.

16/12/09

EuroCarex : Lyon chiffre le potentiel pour l'express

Par Stéphane Le Hénaff

Lyon Carex a chiffré les potentiels de transport de fret express au départ de l' **aéroport Lyon - Saint - Exupéry** via le réseau Eurocarex. Celui prévoit de relier les plateformes **aéroportuaires** européennes par train à grande vitesse.



Le président du Conseil économique et social remet la Marianne d'Or du développement durable à Yanick Paternotte, président du projet Carex. © DR

La conclusion de l'étude chiffrée menée par **Lyon** Carex est qu'il existe bien un marché sur le transport ferroviaire de type express, particulièrement sur l'axe **Lyon - Saint - Exupéry Paris-Roissy** qui correspondrait à la première phase du réseau. Sur cet axe, le potentiel de volume à traiter en express est estimé à 321 tonnes par jour (t/j) en 2015 et à 383 t/j en 2020. En 2008, le volume atteignait les 262 t/j.

En revanche, sur les axes Lyon-Liège et Lyon Amsterdam, les volumes sont limités, respectivement à 9 t/j et 25 t/j.

Trois scénarios possibles

Partant de ces données, l'étude formule trois scénarios (de référence, médian et optimiste) dans la mise en Puvre de Lyon Carex.

Dans le premier scénario, le démarrage de la ligne s'appuierait sur un seul aller-retour par jour avec un train transportant 66 t. L'objectif à quatre ans étant de passer à deux trains A/R pour un minimum de 226 t/j.

Évaluation du site

WK - Transport - Logistique s'adresse aux acteurs du transport et de la logistique. Le site diffuse l'actualité de ces activités sous forme d'articles. On y trouve également un espace emploi, un agenda des événements et un guide juridique.

Cible
Professionnelle

Dynamisme* :3

* pages nouvelles en moyenne sur une semaine

Dans le scénario optimiste, la liaison démarrerait avec deux trains A/R pour 221 tonnes journalières, avant de programmer 3 puis 4 A/R pour 775 t/j en 2020. Des niveaux d'expéditions obtenus notamment en prenant en compte la part de report modal de la route vers le mode ferré.

Premiers tours de roues pour 2012-2014

Lyon Carex est une des pistes de développement de CargoPort, la zone de fret de **Lyon** - Saint-Exupéry qui réunit 80 opérateurs de transport et activités annexes, dont de nombreux intégrateurs en fret express : UPS, DHL, Chronopost, TNT, FedEx.

La mise en route du projet Carex (Cargo Rail Express), réseau ferroviaire à grande vitesse entre plateformes **aéroportuaires** , est envisagé à l'horizon 2012/2014.



CAREX FERROVIAIRE

Un aimant économique pour les territoires concernés

Carex devrait être mis en service à l'horizon 2012-2015 et les zéloteurs de ce projet espèrent vivement que ce service sera bien sur les rails à court terme. Un point d'étape vient d'être fait à Lyon en présence de Yanick Paternotte, président d'Euro-Carex et député-maire du Val-d'Oise.

Un avant-projet de Cargo Rail Express - Carex, projet de transport de fret par train à grande vitesse entre plates-formes aéroportuaires en Europe - pourrait être réalisé en 2010. Mais M. Paternotte est conscient qu'en France "des procédures peuvent durer quatre ans pour un chantier susceptible d'être concrétisé en un an et demi deux ans".

Carex est une piste de développement de CargoPort, la zone fret de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry souvent qualifiée de "gare routière" avec de nombreux camions qui, chaque jour "montent" vers les hubs européens des compagnies aériennes et notamment vers Roissy. Cette liaison Lyon-Roissy concerne 262 tonnes par jour en 2008, tonnage qui passerait à 321 tonnes en 2015 et 383 tonnes en 2020. Les volumes sur les autres plates-formes sont bien moins importants.

"Carex sera implanté au Sud de CargoPort"

Carex sera implanté au Sud de CargoPort ou il reste de la capacité foncière. Il nécessitera cependant le déplacement du laboratoire d'essais de l'INRETS-Equipements de la route qui est acté et étudié par le pôle de compétitivité Lyon Urban Truck and Bus - LUTB. L'installation terminale embranchée - ITE - serait de 33 millions, selon l'estimation haute de RFF.

Dans le plan gouvernemental pour le fret qui atteint 7 milliards d'euros, 120 millions devraient être affectés au projet Carex. 2010 et 2011 seront pour l'association Carex des années consacrées à l'étude d'avant-projets pour affiner les dossiers sur les embranchements ferroviaires, l'impact environnemental, les études techniques des gares, la consolidation du business plan et la recherche de financement.



Le projet semble dégager un large consensus au niveau local, régional, national et européen mais il nécessitera un montage public-privé pour les investissements puis pour le fonctionnement. "L'infrastructure sera sans doute publique et la gestion privée", lance M. Paternotte. "A Roissy on pense que la mise en place d'une SEI serait une bonne solution. Il faut que le projet dégage des résultats et l'implication d'opérateurs privés donnera une garantie pour les tonnages", ajoute encore M. Paternotte, également président de Roissy-Carex.

DES FLUX ÉQUILIBRÉS

Le transport Carex s'effectuera en soirée et de nuit sur les lignes à grande vitesse entre Lyon et les destinations de la première phase que sont Roissy-CDG, Liège, Londres et Amsterdam avec "des flux qui devront être équilibrés entre

les allers et les retours", insiste M. Paternotte. Les frets concernés par Carex sont ceux transportés par les expressistes et les intégrateurs. Pour Yanick Paternotte, tous les modes de transport doivent être optimisés pour éviter les engorgements. Prônant la mixité d'usages, il estime déjà qu'arrivant par fer à l'aéroport avec Carex, certaines marchandises pourront même ensuite rejoindre le centre de Lyon avec Rhônexpress, la prochaine liaison directe pour les passagers qui sera mise en service en août 2010.

Les entreprises implantées sur CargoPort et l'activité du transport fret aérien sur l'aéroport seront amenées à se développer grâce à une intermodalité fer-air-route. M. Paternotte estime que Carex devrait agir comme un "aimant économique" demarrant avec un certain flux de marchandises s'amplifiant au fil des ans.

Annick BÉROUD



EUROCAREX

Lyon chiffre le potentiel pour l'express

Intégré au réseau EuroCarex, programme de développement du transport de fret par train à grande vitesse entre plateformes aéroportuaires européennes, Lyon Carex a étudié la pertinence du projet et les potentiels de volume au départ de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry. Conclusion : il existe un réel marché sur le transport de type express, particulièrement sur l'axe Lyon-Saint-Exupéry Paris-Roissy. Sur celui-ci, le potentiel de volume à traiter en express est estimé 321 tonnes par jour (t/j) en 2015 et à 383 t/j en 2020. En 2008, le volume atteignait les 262 t/j. En revanche, sur les axes Lyon-Liège et Lyon Amsterdam, les volumes sont limités, respectivement 9 t/j et 25 t/j. Partant de ces don-

nées, l'étude formule trois scénarios, de référence, médian et optimiste, dans la mise en œuvre de Lyon Carex. Dans le premier scénario, le démarrage de la ligne s'appuierait sur un seul aller-retour par jour avec un train transportant 66 t. L'objectif à quatre ans étant de passer à deux trains A/R pour un minimum de 226 t/j. Dans le scénario optimiste, la liaison démarrerait avec deux trains A/R pour 221 tonnes journalières, avant de programmer 3 puis 4 A/R pour 775 t/j en 2020. Des niveaux d'expéditions obtenus notamment en prenant en compte la part de report modal de la route vers le mode ferré. Lyon Carex étant une des pistes de développement de CargoPort, la zone de fret de Lyon-Saint-



Exupéry qui réunit 80 opérateurs de transport et activités annexes, dont de nombreux intégrateurs en fret express : UPS, DHL, Chronopost, TNT, FedEx. La mise en route du réseau EuroCarex est envisagée à l'horizon 2012/2014. **S. L. H.**

Lyon-Saint Exupéry

Un nouveau concept de transport express



L'aéroport Lyon-Saint Exupéry est intégré au projet de réseau européen EuroCarex (Cargo rail express). Labellisé « Grenelle de l'environnement », ce programme donnera naissance à un nouveau concept pour le transport de fret aérien entre plates formes aéroportuaires grâce au réseau ferroviaire de lignes à grande vitesse. L'étude lancée par l'association Lyon Carex en 2008, à l'initiative d'Aéroports de Lyon permet d'évaluer la pertinence du projet et définit des potentiels de volume sur les principales liaisons. Celle-ci porte principalement sur le transport de type « express » et sur la messagerie traditionnelle aérienne. Les caractéristiques de l'offre Carex pressenties dans l'étude en font un mode de transport rapide, sécurisé, fiable, régulier, flexible, adapté au transport de fret aérien et respectueux de l'environnement. En raison de la pression environnementale, le report modal du fret routier devrait s'opérer en fonction des besoins, soit vers une offre de fret ferroviaire classique - à vitesse réduite et à coût limité - soit vers le nouveau service Carex haut de gamme - à grande vitesse - qui pourrait attirer des volumes aujourd'hui transportés en poids lourds traditionnels

Fret. L'aéroport se place aux côtés des plateformes de Roissy, Liège, Amsterdam et Londres.

Lyon-Saint Exupéry intègre EuroCarex

L'aéroport de **Lyon** Saint-Exupéry vient d'entrer au sein du réseau européen EuroCarex (Cargo Rail Express). Labellisé Grenelle de l'environnement, ce projet doit donner naissance à un nouveau concept pour le transport de fret aérien entre

plateformes aéroportuaires, grâce au réseau ferroviaire de lignes à grande vitesse. L'aéroport lyonnais se place ainsi aux côtés des plateformes internationales de Paris Roissy, Liège, Amsterdam et Londres, qui seront bientôt rejoints par celles de Cologne et Francfort.

Créée à l'initiative des Aéroports de Lyon, l'association Lyon Carex a commandé, en septembre 2008, une étude évaluant la pertinence du projet et définissant des potentiels de volume sur les principales liaisons du réseau EuroCarex. Réalisée par le

cabinet Arthur D. Little, l'enquête imagine trois scénarii, dont le médian prévoit un train aller-retour par jour la première année de lancement avec 184 tonnes journalières et un passage à trois trains aller-retour quotidiens pour 638 tonnes estimées en 2020.



> Carex atterrit en gare de Lyon

Carex, projet destiné à développer le fret ferroviaire entre plateformes aéroportuaires, a fait l'objet d'une table-ronde le 11 décembre 2009 à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

La plateforme rhône-alpine, qui prévoit d'être connectée au réseau européen Eurocarex à horizon 2012/2014, a commandité une étude destinée à évaluer la pertinence du projet et a défini le potentiel de volume sur les principales liaisons.

La liaison devrait démarrer à raison d'un train aller-retour quotidien pour transporter un minimum de 66 tonnes par jour. Cargoport, plate-forme fret de Lyon St-Exupéry traite près de 30 000 tonnes de fret (et poste) avionnés par an. Les aéroports de Roissy, Liège, Amsterdam et Londres font partie du réseau Carex.

Econostrum info

FRET FERROVIAIRE

Un «engagement national» ambitieux

Pour aider le fret ferroviaire à reconquérir des parts de marché, un «*engagement national*» prévoit d'investir jusqu'en 2020 dans des secteurs innovants comme les autoroutes ferroviaires et le fret à grande vitesse. Mais aussi dans les infrastructures d'un «*réseau orienté fret*».

«**L'**engagement national pour le fret ferroviaire» annoncé en septembre 2009 par le gouvernement a pour objectif de faire passer à plus de 21% – contre moins de 12% aujourd'hui – la part du rail dans le partage modal du fret en France. Un objectif ambitieux inclus dans le Grenelle de l'environnement assorti de 7 milliards d'euros d'investissements (dont un milliard à la charge de la SNCF) pour la création d'un réseau d'autoroutes ferroviaires à offre cadencée et d'un système de fret à grande vitesse entre les aéroports, le doublement du trafic combiné, la création d'opérateurs ferroviaires de proximité et la desserte ferroviaire des ports (voir encadré). Il s'agit également de mettre

en place un «*réseau orienté fret*» et d'éliminer les goulets d'étranglement du trafic.

Sur les autoroutes ferroviaires existantes (Perpignan - Bettembourg et Ayton - Modane - Turin), l'offre de transport sera doublée fin 2009 et un appel d'offres sera lancé pour prolonger l'autoroute ferroviaire alpine (AFA) vers l'agglomération lyonnaise en 2013. En 2010 Perpignan - Bettembourg bénéficiera d'un cadencement aux quatre heures tandis que la mise au gabarit du tunnel du Mont-Cenis permettra à l'AFA d'accepter tous les types de poids lourds. En 2011, l'AFA bénéficiera d'un cadencement aux deux heures et l'autoroute ferroviaire atlantique sera en service avec 4 à 5 navettes quotidiennes sur l'iti-

néraire Hendaye - Bordeaux - Saintes - Niort - Tours - Juvisy - Dourges. En 2013, l'AFA aura une offre cadencée à l'heure et en 2015 Perpignan - Bettembourg sera connectée à l'AFA et desservie quotidiennement par 10 trains, comme l'autoroute ferroviaire atlantique. L'État demande à RFF d'étudier la mise en place d'une quatrième autoroute ferroviaire reliant Perpignan - Bettembourg et l'AFA selon un axe Thionville - Valenciennes - Dourges, RFF visant également une autoroute ferroviaire Calais - Lyon. La réalisation de ces opérations aboutirait à créer un réseau de 3600 km à l'horizon 2020...

Fret à grande vitesse inter-aéroports en 2015

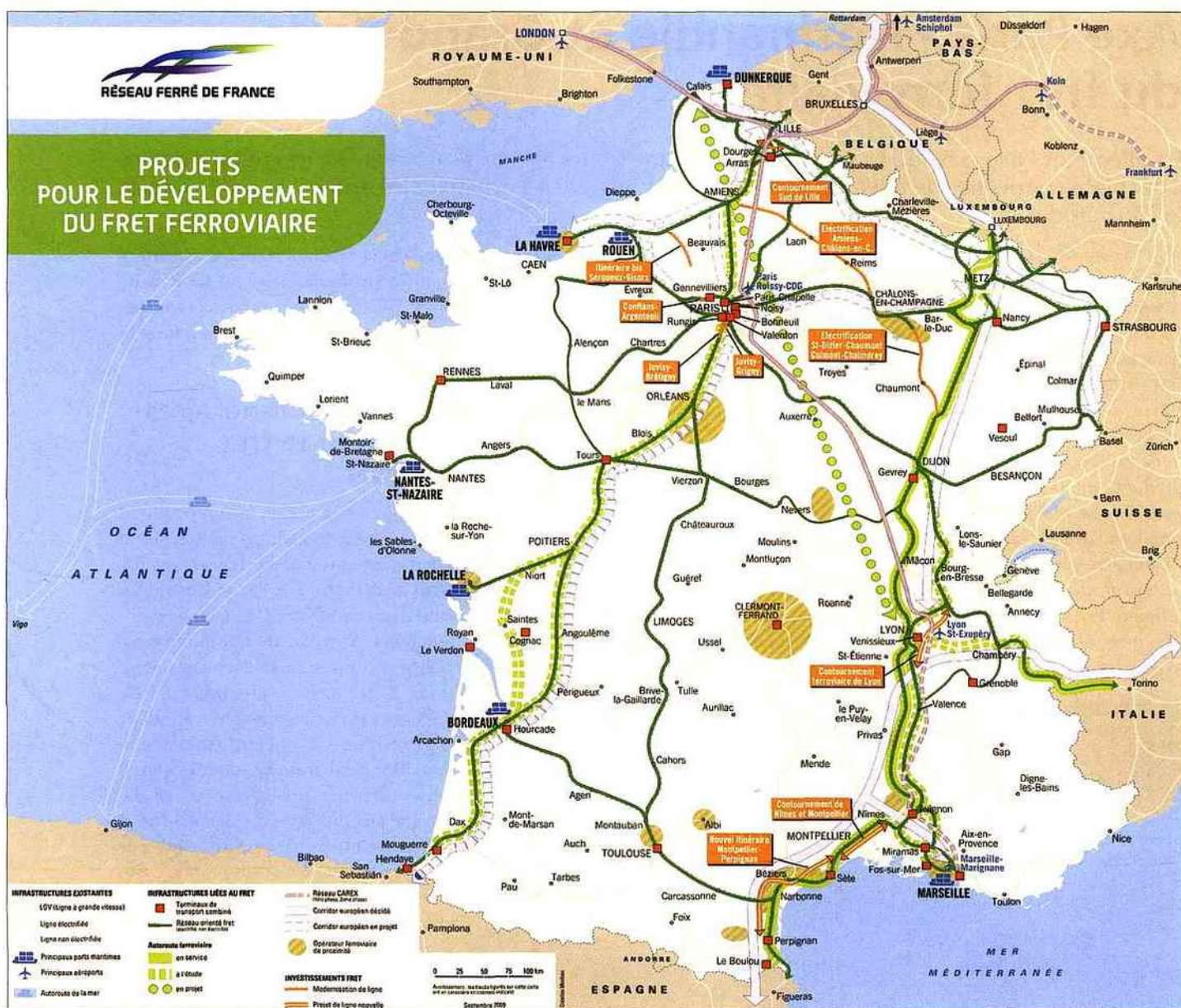
L'utilisation de la grande vitesse au profit du fret vise le report modal de trafics aériens et routiers vers le rail. En participant à l'aménagement de terminaux ferroviaires raccordés aux LGV à Roissy et à Lyon-Saint-Exupéry l'État soutient le projet CAREX de relations messageries ferroviaires à grande vitesse. Créées par étapes à partir de 2015, elles relieront les aéroports situés à moins de trois heures de Roissy (Lyon, Lille, Liège, Amsterdam, Cologne, Londres).

La volonté de doubler le trafic du transport combiné (9 milliards de t.km en 2007) se manifeste par l'augmentation à 12 trains hebdomadaires de l'offre du combiné sur l'axe Lille - Perpignan, la mise en place de trains longs (1000 m) sur l'itinéraire Paris - Marseille et l'accroissement de 30% de l'aide financiè-

Opérateurs ferroviaires de proximité : les ports d'abord !

«L'engagement national pour le fret ferroviaire» préconise de doubler la part du mode ferroviaire dans l'hinterland des ports français alors qu'elle atteint actuellement moins de 10% (voir Transport Public n°1087, janvier 2009). Cette démarche, déclinée port par port dès la fin de 2009, est favorisée par la réforme portuaire qui a remis la propriété et la gestion des réseaux ferrés spécialisés aux ports. Dans ce contexte, la mise en place des premiers opérateurs ferroviaires de proximité portuaires qui figure parmi les objectifs de l'engagement, sera effective au Havre et à La Rochelle fin 2009. Et dès 2010 suivront tous les GPM (grands

ports maritimes : Bordeaux, Dunkerque, Marseille, Nantes et Rouen). Le potentiel de trafic des OFP portuaires atteindrait 2,2 milliards de t.km par an. Afin de favoriser l'éclosion et le développement d'OFP qui revitaliseraient et élargiraient le marché du fret ferroviaire diffus, les conditions d'obtention de la licence et du certificat de sécurité par les futurs opérateurs ont été réévaluées, tandis que RFF pourra confier à des OFP des missions de gestion du trafic et d'entretien des infrastructures sur les petites lignes dédiées fret. Parallèlement, 16 millions d'euros (50% RFF et 50% AFITF) seront annuellement consacrés à la rénovation de ces lignes.



re au transbordement. Toutefois, l'engagement n'évoque pas les plates-formes multimodales pour lesquels les opérateurs demandent l'accès libre, voire leur gestion par RFF.

Outre la liquidation programmée de goulets d'étranglement du trafic (Nîmes - Montpellier et contournement de Lyon), la création d'un «réseau orienté fret» d'ici 2020 nécessite 1,5 milliard d'euros d'investissements supplémentaires afin de mettre en place des itinéraires alternatifs, d'installer des équipements de capacité sur les itinéraires

existants, d'aménager la partie française des corridors fret européens, d'électrifier des sections de lignes et de programmer le renouvellement de la voie de certains axes. Et alors que la loi Grenelle I prévoit l'opportunité d'interdire la circulation des trains diesel sous caténaires à partir de la fin 2015, on envisage, à partir d'études déjà lancées, outre le renforcement de la capacité électrique de la ligne de la Bresse (Dijon - Ambérieu), d'électrifier les axes Amiens - Reims - Châlons - Saint-Dizier - Culmont-Chalindrey (rocade nord-est),

Saint-Germain-des-Fossés - Lyon (partie terminale de Nantes - Lyon) et Gisors - Serqueux (voir page suivante) : au total 514 km de lignes et 600 millions d'euros d'investissements (*).

Michel Chlatacz

(* La mise en place fin 2009 d'un Conseil de coordination interportuaire de la façade atlantique réunissant les ports de Nantes, La Rochelle et Bordeaux accélérerait l'électrification de (Nantes) La Roche-sur-Yon - La Rochelle - Bordeaux (299 km).

Fret. L'aéroport se place aux côtés des plateformes internationales de Paris Roissy, Liège, Amsterdam et Londres.

Lyon-Saint Exupéry intègre EuroCarex



PHOTO : J.-F. MARTIN/AÉROPORTS DE LYON.

Le Carex doit compléter l'offre d'outils logistiques.

L'aéroport de Lyon Saint-Exupéry vient d'entrer au sein du réseau européen EuroCarex (Cargo Rail Express). Labellisé Grenelle de l'environnement, ce projet doit donner naissance à un nouveau concept pour le transport de fret aérien entre

plateformes aéroportuaires, grâce au réseau ferroviaire de lignes à grande vitesse. L'aéroport lyonnais se place ainsi aux côtés des plateformes internationales de Paris Roissy, Liège, Amsterdam et Londres, qui seront bientôt rejoints par celles de Cologne et Francfort.

Créée à l'initiative des Aéroports de Lyon, l'association Lyon Carex a commandé, en septembre 2008, une étude évaluant la pertinence du projet et définissant des potentiels de volume sur les principales liaisons du réseau EuroCarex. Réalisée par le cabinet Arthur D. Little, l'enquête imagine trois scénarii plus ou moins optimistes, dont le médian prévoit un train aller-retour par jour la première année de lancement avec 184 tonnes journalières et un passage à trois trains aller-retour quotidiens pour 638 tonnes estimées en 2020. Mode de transport rapide, sécurisé, adapté au transport de fret aérien et respectueux de l'environnement, le Carex doit compléter l'offre d'outils logistiques utilisée par les 80 opérateurs du site Cargo-Port de la plateforme Lyon Saint-Exupéry.



Pour du ferroviaire à grande vitesse

Le projet de développement du fret à grande vitesse entre plateformes aéroportuaires place Cargoport, la zone fret de **Lyon Saint Exupéry**, au centre des flux européens.



Depuis 2005, les acteurs politiques Lyonnais ont été alertés du projet Carex (cargo rail express) qui consiste à développer le fret à grande vitesse entre plateformes aéroportuaires en France et en Europe. Dans une première phase qui débute en 2012, les aéroports de Roissy, Lyon, Liège, Amsterdam, Londres et à terme Cologne travailleront main dans la main pour acheminer des conteneurs par train à grande vitesse sur le réseau européen de ligne à grande vitesse.

L'aéroport de Lyon Saint Exupéry représente plus de 146 000 tonnes de fret en 2007., dont 37 000 tonnes de fret avionné et 109 000 tonnes de fret camionné, ce qui le positionne au premier rang des aéroports français après Paris. A l'horizon 2012,

une gare ferroviaire fret à grande vitesse permettra le report modal du fret camionné et court courrier avionné de l'aéroport vers le ferré sur Cargoport, la zone fret de l'aéroport. Toutes les marchandises ne se prêtent pas à ce mode de transport. Les marchandises en vrac et les produits lourds (sidérurgie, automobile, bâtiment...) sont d'emblée exclues de ce trafic. Mais tout ce qui relève du transport express, des vaccins aux pièces détachées, des fleurs aux consommables, peuvent relever du TGV Fret. Ce qui est différent des TGV postaux qui sont des TGV de voyageurs dont les sièges ont été enlevés. « Il faudra que les TGV fret supportent les conteneurs. Un dialogue a été lancé avec Alstom et Siemens », indique Marie Christine Bernier responsable du développement de l'intermodalité de l'aéroport de Lyon et chef de projet de l'association Lyon Carex. Dans une première phase, la construction de 8

rames a été lancé sur un total de 20 rames à terme pour un chiffre d'affaire de 600 0 à 700 millions d'euros sur l'ensemble du réseau. Le projet a d'autant plus de chance d'aboutir qu'il a été labellisé au Grenelle de l'environnement, qu'il est soutenu par les Etats et qu'il jouit d'une reconnaissance européenne. A Lyon, le « railport » (plateforme aéroportuaire) devra effectuer les études de faisabilité du projet concernant la standardisation des gares, la définition du matériel roulant, l'organisation des sites mais aussi la mobilisation des acteurs, la promotion du projet et sa concrétisation. « On sent une volonté publique mais aussi privée pour trouver des solutions mais la difficulté était de faire parler ensemble des entreprises concurrentes », indique Marie-Christine Bernier. Ainsi Fedex, TNT, Geodis, le groupe Dimotrans, AF Cargo, La Poste ou WFS sont parties prenantes d'Euro Carex, aux côtés de la

région Rhône-Alpes, du département du Rhône, du Grand Lyon, de la CRCII ou de la CCI de Lyon, créateurs de l'association Lyon Carex en septembre 2008. L'enjeu de Lyon Carex consiste à renforcer l'attractivité de la plateforme Lyon Saint Exupéry et de son territoire au niveau international pour développer l'activité fret aérien, capter de nouvelles compagnies aériennes moyen et long courrier et générer de l'activité économique dans le cadre d'une politique de développement durable. 2012 n'est d'ailleurs que le premier jalon. Une deuxième phase en 2020 permettra de réaliser des liaisons avec Marseille, Bordeaux, Lille et Strasbourg. Et au-delà, dans une troisième phase à l'horizon 2025, avec la ligne Lyon-Turin mais aussi Barcelone et Madrid. « Lyon est la porte d'entrée du sud de l'Europe », note Marie-Christine Bernier. Une place vraiment privilégiée...

● GILLES SOLARD