



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

politiques communautaires

Question écrite n° 72842

## Texte de la question

M. Jean-Pierre Blazy attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur le projet européen de réseau de fret express ferroviaire Euro Carex (Cargo Rail Express), visant à utiliser les lignes à grande vitesse existantes pendant les heures creuses du trafic voyageur (principalement la nuit) par des rames adaptées au transport de colis. Euro Carex relierait ainsi les aéroports d'Amsterdam-Schiphol, Liège, Lyon-Saint-Exupéry, Paris-Charles-de-Gaulle, le bassin londonien, Cologne et Francfort. Dans un second temps, le projet devrait s'étendre vers le réseau ibérique et italien. Ce projet, labellisé Grenelle de l'environnement depuis le 25 octobre 2007 et soutenu par l'Union européenne, serait une alternative à l'avion et au camion pour des distances comprises entre 300 et 800 kilomètres. Euro Carex constitue un véritable projet innovant de développement durable à l'échelle européenne. Avec un effet structurant d'aménagement du territoire qui intéresse tous les élus, les chefs d'entreprises et les habitants des zones aéroportuaires, ce réseau représente une véritable opportunité de report modal du transport de marchandises avec un impact positif sur l'économie, l'emploi et l'environnement. Une étude montre que sur les distances envisagées, le transport par train émettrait 17 fois moins de carbone que le camion et l'avion. Il est une réponse aux coûts énergétiques croissants et participe à la réduction des gaz à effet de serre. Il contribuera à créer une future attractivité pour les entreprises situées autour des *railports*. L'amélioration du réseau ferroviaire européen à grande vitesse et la limitation des vols de nuit amènent une réflexion sur l'avenir du fret à courte et moyenne distance. Déjà évoqué depuis le début des années 1990, Euro Carex n'a pas encore abouti principalement à cause du coût de développement et des volumes nécessaires pour atteindre le seuil de rentabilité. L'opération test réussie entre Lyon-Paris et Londres en mars 2012 a montré la faisabilité du projet. L'ensemble du coût du projet est évalué à 1 milliard d'euros dont 150 millions d'euros pour le site Roissy Carex. Il manque aujourd'hui un plan stratégique au niveau européen conditionnant sa poursuite. Une ligne budgétaire de 170 millions d'euros au titre de l'engagement national ferroviaire avait été inscrite lors du quinquennat précédent. Il lui semble tout à fait nécessaire d'ajouter ce projet à la liste française (32 projets) adressée à Bruxelles dans le cadre du plan d'investissements européen Juncker.

## Texte de la réponse

Le projet Euro Carex, projet ambitieux de fret ferroviaire à grande vitesse reliant l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle à d'importantes plates-formes aéroportuaires européennes comme Amsterdam et Liège au Benelux, Cologne ou Francfort en Allemagne, Londres en Grande-Bretagne ou Lyon-Saint-Exupéry en France, est particulièrement innovant, notamment par la complémentarité avec le mode aérien et les perspectives de report modal qu'il apporte. Remplacer l'utilisation d'avions par celle de trains à grande vitesse de fret permettrait, en effet, aux transporteurs de fret express, qui opèrent majoritairement la nuit, de développer leur activité sans besoin de créneaux aériens supplémentaires. Le bilan carbone du mode ferroviaire pour ce type de marchandises est estimé sensiblement meilleur qu'une combinaison par avion et camion sur la même distance. Si un train expérimental a déjà circulé début 2012 entre Lyon-Saint-Exupéry et Londres, la mise en oeuvre effective de ce projet est toujours confrontée à des questions essentielles portant sur le financement d'investissements importants, tant en termes d'infrastructures notamment l'aménagement de plates-formes

multi-modales dans les zones aéroportuaires qu'en termes de matériel roulant, comme l'acquisition et l'exploitation de rames à grande vitesse spéciales. En outre, la connaissance approfondie de la demande effective du marché européen pour ce type d'offre est absolument nécessaire, notamment au regard des dernières évolutions de ce marché. Ce projet se positionne dans un environnement concurrentiel et il doit avant tout élaborer son plan d'affaires et trouver sa rentabilité en mettant en face les coûts d'investissement très importants et les recettes potentielles. Bien que les réflexions sur ce projet soient engagées depuis plusieurs années, il doit encore faire l'objet d'un travail important, d'une part de démonstration de son potentiel de rentabilité, d'autre part de sa capacité à fédérer les acteurs. Enfin, la capacité du réseau ferroviaire à absorber ce nouveau service, particulièrement sur les lignes à grande vitesse, doit être analysée du point de vue de l'entretien de celles-ci. La nuit, période où sont réalisés de nombreux travaux de maintenance sur les lignes à grande vitesse, est également la plage horaire pertinente pour ce type de circulations. En conséquence, les porteurs du projet Euro Carex doivent impérativement travailler avec SNCF Réseau sur la question de la compatibilité des deux activités. Le plan Juncker ne prévoit pas de subventions directes mais est essentiellement constitué de prêts à long terme, s'adressant ainsi à des projets capables de démarrer rapidement et d'être financièrement équilibrés à une échéance proche. Le projet Euro Carex ne pourra y prétendre que s'il peut démontrer qu'il remplit ces critères. En tout état de cause, il serait opportun que les porteurs de ce projet communiquent aux pouvoirs publics les éléments économiques permettant de donner des assurances en termes de rentabilité et de retour sur investissements.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Pierre Blazy](#)

**Circonscription :** Val-d'Oise (9<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 72842

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Date de signalement :** Question signalée au Gouvernement le 16 juin 2015

**Question publiée au JO le :** [20 janvier 2015](#), page 334

**Réponse publiée au JO le :** [14 juillet 2015](#), page 5492