

# COMPTE RENDU RENCONTRE LYON CAREX 25-11-2010



## Rédacteurs :

Mathieu HYPOLITE – CCIL

Marie-Christine BERNIER – Lyon Carex

Lieu : Aéroport Lyon St Exupéry

Horaires : de 9h à 11h30

Date : Jeudi 25 Novembre 2010

## Présents :

M. ALAIMO de DIMOTRANS – Président  
Lyon Carex

MME ASCIAC de CAPI

MM. BEAUVERIE et HYPOLITE de la CCI de  
Lyon

M. BERENGUER de CAPI

MME BERNIER de Lyon Carex

MME BODART des Laboratoires GIFRER  
BARBEZAT

M. BURDIN des Aéroports de Lyon

M CARMELLE de la CCI de l'Ain

M. CARN de TNT – Président du GEC

M. DE BIENASSIS de TLF Rhône-Alpes

M. DELSART de STAUBLI FAVERGES

M. DESCAMPS de MERIAL

MME. DUYCK du Club des entrepreneurs

M. ECKSTEIN de PRD

MM. FAUCOUIT et CLEMENT de BASF BCS

M. FOUGERE de NOVOCAP

M. FRUCHET de Air France – KLM Cargo

M. GARNIER de Roissy Carex

M. GROS de Lafarge

M. JAYET de Lufthansa Cargo

MME LACHARME de DHL

M. LACROIX de EPSILOG

M. LAMARRE de GEODIS Logistics

M. LOZANO de Martinair Cargo

M. MERCIER de Sogaris

MM. REFFIENNA de Air France – KLM  
Cargo

M. SIGAUD de LDPI

MME WEYNAND de Liège Carex

## Salvatore Alaimo, président de Lyon Carex introduit la rencontre

Il rappelle aux chargeurs et partenaires présents les objectifs de la réunion :

- Montrer l'évolution du projet ;
- Faire connaître Euro Carex aux chargeurs et comprendre leurs attentes en termes de service ;
- Capter des volumes de marchandises pour Lyon Carex ;
- Lever des interrogations sur la faisabilité et la réalisation du projet.

Un film de présentation d'environ 8 minutes est diffusé. Il reprend les points importants du projet Euro Carex : origines, finalités, présentation technique, impact économique et sociétal, acteurs.

Salvatore Alaimo effectue une présentation plus détaillée du projet en trois parties :

- Présentation Euro Carex : concept et projet global ;
- Description technique du service ;
- Focus sur Lyon CAREX.

## CONCEPT CAREX

Le projet Euro Carex est décrit comme une innovation en matière de mode de transport. Il s'inscrit dans un environnement favorable à son développement : augmentation des réglementations en matière d'émission carbone, coût de l'énergie fossile instable et voué à augmenter.

Les plateformes du réseau Euro Carex sont considérées comme les seuls endroits où une véritable multi-modalité (présence de plus de deux modes de transport) est mise en place. En effet, Carex réunit les modes de transport ferroviaire, routier et aérien.

L'investissement financier est considéré comme « limité » puisque le projet repose sur l'utilisation du réseau ferré déjà existant et sur une technologie déjà approuvée.

Salvatore Alaimo détaille ensuite les étapes décisives à venir :

- Consolidation du *Business Plan* européen et recherche de nouveaux clients ;
- Etudes techniques approfondies pour les terminaux (embranchement – gare) ;
- Etude portant sur les nuisances sonores ;
- Recherche de financements européens ;
- Finalisation de l'étude sur les sillons (RFF) ;
- Visibilité sur le coût opérationnel et la maintenance (pôle ferroviaire) ;
- Engagement formel des clients (Groupement Européen des Chargeurs - GEC) ;
- Commande du matériel roulant (pôle ferroviaire).

## MODE DE FONCTIONNEMENT

Des détails techniques sont apportés à l'ensemble des chargeurs et partenaires présents.

Il est rappelé que le mode de fonctionnement de la plateforme est fortement dérivé des méthodes appliquées pour l'aérien (chargement, palettisation, sécurisation des marchandises,...).

Concernant l'accès aux services CAREX, les chargeurs auront deux options :

- Un accès direct sans intermédiaire : réservation d'un allotement à l'année avec possibilité de sous-louer l'espace non utilisé ;
- Un accès par l'intermédiaire d'un commissionnaire ou d'un intégrateur (en fonction des besoins et des volumes de l'entreprise).

L'offre de services Euro Carex se divise en trois options :

- Service express : considéré comme plus rapide que l'aérien (si intégration dans le calcul du temps de mise à disposition des marchandises) et équivalent au niveau prix du fret aérien ;
- Service rapide : de 15 à 20% supérieur au tarif express VL avec majoration ;
- Service *differed* : il ne constitue pas le cœur de cible de Carex. Il permet des livraisons de J+1 à J+3 selon l'occupation des rames (principe de *yield management*).

Des précisions techniques sur le fonctionnement du service ont également été apportées :

- Les hauteurs de chargement se déclinent en trois formats (2.05m, 3m ou 3.152m) ;
- Le chargement à l'intérieur des rames est possible à l'aide de plateaux à billes et de rouleaux (similaire au chargement en aérien) ;
- Une rame Carex représente le volume de 6 à 7 semi-remorques ou de 5 à 10 avions moyen porteurs.
- Tous les types de marchandises sont transportables : marchandises dangereuses, petits et gros emballages (dans la limite des caractéristiques techniques des rames).

Concernant le fonctionnement de la gare, le raccordement a un coût estimé entre 25 et 35 millions d'Euros. Le coût de la construction de la gare a été estimé en 1<sup>ère</sup> étude aux environs de 20 M€. Il est rappelé que le projet est inscrit dans le programme de relance du fret ferroviaire avec une enveloppe de 170 M€ pour aider au financement des infrastructures de Roissy et Lyon Carex et qu'Euro Carex sollicite également le soutien financier des instances européennes.

## TEMOIGNAGES

### **La parole est donnée à Christian CARN, président du GEC.**

Tout d'abord il rappelle que Jet Service a été le premier dans les années 90 à envisager des liaisons ferroviaires sur les lignes à grande vitesse pour le fret. Mais à l'époque, c'était le seul opérateur engagé. Le projet actuel montre bien qu'il est nécessaire de mutualiser les acteurs publics et privés pour la rentabilité du service.

Il note que plus que de simples clients pour Carex, les membres du GEC apportent leur contribution à l'avancée du projet. Les expressistes s'engagent à apporter un volume équivalent à plus de 50% de la capacité de Carex. La rapidité et l'aspect environnemental sont importants pour les chargeurs au regard des évolutions futures de la réglementation. Il remarque que de plus en plus dans les appels d'offres, le bilan carbone est demandé et ce sera un critère dans le choix du client final.

Salvatore Alaimo précise qu'un opérateur indépendant sera désigné pour attribuer les allotements et travaillera de manière autonome par rapport aux membres du GEC.

### **Benoît Descamps (MÉRIAL) témoigne en tant qu'utilisateur potentiel du service Carex.**

L'intérêt du projet Euro Carex réside surtout dans la réponse à l'évolution des contraintes réglementaires en matière de pollution et de transport. L'activité de Merial dans les vaccins et les médicaments pour animaux génère des produits à haute valeur ajoutée, avec un transport froid et une livraison à J+1 dans la cible de Carex.

Le problème de fiabilité du service est soulevé ainsi que la « mauvaise image » persistante du fret ferroviaire.

Sur ce point une réponse est apportée. Afin de fiabiliser l'infrastructure, Carex fonctionnera sur la base d'un consortium d'opérateurs nationaux européens (SNCF, SNCB et Europort, voire plus tard la DeutscheBahn).

Le projet Carex semble, par ailleurs, peu connu au sein des entreprises. Il s'agit de convaincre les acteurs que Carex est un nouveau mode de transport et tenter de le dissocier du fret ferroviaire classique.

Les entreprises doivent donc être sensibilisées à ce nouveau service : les structures comme le club des entrepreneurs ou les CCI sont des relais privilégiés pour faire connaître le projet et déceler des volumes potentiels.

### **Salvatore Alaimo prend la parole.**

Concernant les grilles horaires prévisionnelles de Carex, les départs en fin de soirée et de nuit permettent aux entreprises de produire plus longtemps en démarrant le processus d'expédition plus tard dans la journée. C'est un point positif pour le projet.

La gare sera localisée sur le site du cargo Port. Les projets de constructions commenceront théoriquement fin 2012. L'objectif de mise en service en 2015 est crédible sur le plan technique.

Les associations Liège et Roissy CAREX présentes lors de la rencontre ont assuré que tous les membres d'Euro carex tentaient d'avancer à la même vitesse et que l'heure est à la captation de nouveaux volumes auprès des chargeurs.

Si la rentabilité immédiate du projet est prouvée par l'estimation des nouveaux volumes auprès des chargeurs, les investissements publics seront plus facilement mobilisés. Euro Carex doit donc prouver la viabilité du projet en lien avec ces futurs clients, comme c'est déjà en partie le cas avec le GEC.

## **DEBAT AVEC LES CHARGEURS**

### **La parole est donnée aux représentants des entreprises présentes.**

Géraldine FAUCOIT (BASF BCS) note l'intérêt que l'entreprise porte sur ce projet. Toutefois, la fiabilité du service est questionnée (cf. image dégradée du fret ferroviaire en général)

Patrick Lacroix (EPSILOG) remarque le manque de cohérence possible des horaires Carex avec les vols internationaux au départ de Roissy, ce sur quoi il lui est répondu par Christian CARN que des évolutions seront possibles.

Christophe DELSART (STAUBLI FAVERGES) note le fort intérêt porté sur les horaires retardés. Carex permet le désenclavement des zones éloignées des *hubs* traditionnels (e.g. Haute-Savoie, Savoie).

Sur la dimension prix du service *a priori* les chargeurs ne sont pas prêts à payer plus cher, quelque soit le type de service. Toutefois, Carex offre 3 types de services différenciés donc une variété au niveau de l'offre prix. De plus, il s'agit pour les porteurs de réfléchir à long terme en intégrant les évolutions futures du prix de l'énergie et des réglementations.

L'intérêt d'une prise de contact avec l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret a été exprimé même si une première présentation du projet avait été faite au niveau des instances nationales.

La problématique de gestion de la gare a été également abordée. Salvatore Alaimo précise qu'un appel d'offres devra être effectué pour choisir un opérateur en charge de l'exploitation de la gare.

La question sur l'acquisition des rames par les expressistes a été posée. Christian Carn répond que cette éventualité a été étudiée mais n'a pas été retenue pour les prochaines années. Le GEC préfère se mobiliser sur son objectif principal et initial : le remplissage des rames. Ce sera au consortium ferroviaire d'acquérir les rames.

Pour conclure, l'animateur, Régis Guillet, résume : le projet Carex est un nouveau service innovant qui créera de nouveaux besoins de part l'évolution des contraintes réglementaires dans les années à venir.

Il est essentiel de faire connaître ce service aux entreprises pour qu'elles s'intéressent au projet Carex et envisagent la possibilité d'utiliser ce service dans l'organisation de leur plan de transport d'ici à 5 ans.

L'objectif de cette réunion étant de sonder l'opinion des clients et de leurs volumes potentiellement reportables sur Carex, des dossiers sont remis aux clients avec un questionnaire qualitatif et des grilles de volumes à remplir en fonction des destinations, horaires et services. Ces éléments quantitatifs sont soumis à un accord de confidentialité entre l'entreprise et l'association Lyon Carex.

L'équipe Carex remercie les chargeurs de l'intérêt qu'ils portent au projet Carex.