

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 octobre 2011

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à la promotion
du projet Euro Carex au niveau européen
et à la désignation du premier ministre
pour représenter la Belgique
en ce qui concerne ce dossier**

(déposée par Mme Linda Musin et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 oktober 2011

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over de bevordering
van het Euro Carex-project
op Europees vlak en over de aanwijzing
van de eerste minister om België in verband
met dat dossier te vertegenwoordigen**

(ingediend door mevrouw Linda Musin c.s.)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie	
PS	:	Parti Socialiste	
MR	:	Mouvement Réformateur	
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams	
sp.a	:	socialistische partij anders	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales — Groen	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
VB	:	Vlaams Belang	
cdH	:	centre démocrate Humaniste	
LDD	:	Lijst Dedecker	
INDEP-ONAFH	:	Indépendant - Onafhankelijk	

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>		<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	
<i>Commandes:</i>		<i>Bestellingen:</i>	
Place de la Nation 2		Natieplein 2	
1008 Bruxelles		1008 Brussel	
Tél.: 02/ 549 81 60		Tel.: 02/ 549 81 60	
Fax: 02/549 82 74		Fax: 02/549 82 74	
www.lachambre.be		www.dekamer.be	
e-mail: publications@lachambre.be		e-mail: publicaties@dekamer.be	

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. 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.

Euro-Carex est résolument ancré dans une perspective de développement durable. Il s'inscrit également dans la lignée du Livre blanc des transports, qui prône le développement de transports compétitifs et économes en ressources énergétiques.

Pragmatiquement, les trains Carex émettront au minimum 17 fois moins de carbone que les avions et les camions actuellement utilisés. En comparant la valeur haute des émissions du train avec la valeur basse du camion et de l'avion, le rapport monte à 52 au profit du train Carex¹.

Chaque TGV-fret pourra transporter plus de 100 tonnes de fret, soit:

- 1 Boeing 747 cargo;
- 3 Airbus 310 Cargo;
- 7 Boeing 737 cargo.

À l'heure où le fret express connaît une croissance exponentielle, celui-ci doit s'articuler intelligemment avec le bien-être des riverains ainsi qu'avec le renforcement indispensable des normes environnementales. Euro-Carex, en optimisant le réseau TGV existant, est une réponse concrète à l'équation du développement durable et permettra clairement de diminuer la pression routière ainsi que les vols de nuit à l'aéroport de Bierset.

¹ Bilan carbone réalisé en 2006 selon la méthodologie de l'ADEME, (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie).

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. Euro Carex — een trans-Europees netwerk voor hogesnelheidsvrachtverkeer per spoor

Euro Carex (*Cargo Rail Express*) stelt voor het bestaande hst-netwerk te gebruiken om er treinstellen over te laten rijden die uitsluitend voor snelvrachtvervoer dienen. Dit is een volledig nieuw transportmodel dat milieuvordelen zal opleveren (CO₂-uitstoot, mobiliteit, veiligheid enzovoort) en dat de multimodale bestemming van de Europese luchthavengebieden zal versterken.

De vervoerde goederen zullen goederen met hoge toegevoegde waarde zijn, waaraan specifieke veiligheids- en snelheidsvereisten gekoppeld zijn.

Euro-Carex sluit nauw aan bij een perspectief van duurzame ontwikkeling. Het ligt ook in de lijn van het Witboek Transport, dat de ontwikkeling voorstaat van concurrentiële en energiezuinige vervoervormen.

Pragmatisch gesproken, zullen de Carex-treinen ten minste 17 maal minder koolstof uitstoten dan de vliegtuigen en vrachtwagens die momenteel in gebruik zijn. Bij een vergelijking van de hoge grenswaarde van de uitstoot van de treinen met de lage grenswaarde van vrachtwagens en vliegtuigen, stijgt de verhouding tot 52 in het voordeel van de Carex-trein¹.

Elke vracht-HST kan meer dan 100 ton vracht vervoeren, wat overeenkomt met:

- 1 Boeing 747-vrachtvliegtuig;
- 3 Airbus 310-vrachtvliegtuigen;
- 7 Boeing 737-vrachtvliegtuigen.

Op een ogenblik waarop het snelvrachtvervoer een exponentiële groei doormaakt, moet dat vervoer op intelligente wijze kunnen samengaan met het welzijn van de omwonenden en met de onontbeerlijke verstrenging van de milieunormen. Door een optimalisering van het bestaande HST-netwerk is Euro Carex een concreet antwoord op het streven tot een afstemming op duurzame ontwikkeling te komen, en zal het de verkeersdruk op het wegennet en het aantal nachtvluchten op de luchthaven van Bierset duidelijk kunnen verminderen.

¹ In 2006 berekende koolstofbalans volgens de methode van het Franse Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME).

II. Genèse du projet Euro-Carex

Utiliser des trains à grande 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 raccordement 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 en développent le projet dans le cadre d'une étude de faisabilité, économique et technique.

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).

II. Ontstaan van het Euro Carex-project

Hogesnelheidstreinen voor goederenvervoer inzetten, is een vrij oud idee. Al in 1994 boog de Franse spoorwegmaatschappij SNCF zich over dat innovatieve concept als een mogelijk alternatief voor de exploitatie van sommige nachtvluchten van vrachtliegtuigen. De SNCF liet toen de basisconcepten van een zogenaamd "TGV Fret"- vrachttreinstel bestuderen.

Tegelijkertijd vond in verscheidene Europese landen reflectie plaats door spelers die vervolgens zouden toetreden tot Euro Carex. Zo kan het initiatief worden vermeld van SAB, de beheerder van de luchthaven van Luik, die in 2000 samen met *Aéroports de Paris* een "TGV Fret"-werkgroep oprichtte, die bestond uit de snelvrachtvervoerders en de spoorwegmaatschappijen.

In het kielzog daarvan werden voorstudies uitgevoerd in verband met de aansluiting op en het rijden over het net. In 2003 zette de luchthaven van Amsterdam-Schiphol, in het kader van een financieringsprogramma van de Europese Commissie, het onderzoeksproject Co-Act op (voluit *Creating Viable Concepts for Combined Air/Rail Cargo Transport*). Co-Act strekt ertoe zich een voorstelling te maken van wat een toekomstige snelle of hst-spoordienstverlening zou kunnen betekenen voor het luchtvracht- en snelvrachtvervoer (bijvoorbeeld van bloemen), alsmede een proefverbinding op te starten tussen de luchthavens van Amsterdam en Frankfurt.

De belangrijkste conclusie van die reflecties is dat een hst-vrachtdienst onmiskenbaar potentieel heeft en dat hij perfect op zijn plaats zou zijn binnen de Europese strategie voor de heropleving van het goederenvervoer per spoor. Euro Carex is dus alleen realistisch en haalbaar als het wordt ingepast in een echt netwerk op Europese schaal.

Omdat privé- en overheidsspelers van het gebied rond Roissy (overheidscollectiviteiten, grote luchtvrachtvervoerders van de luchthaven Paris-Charles de Gaulle en van *Aéroports de Paris*) overtuigd waren van het belang van het concept en omdat zij een versnelling hoger wensten te schakelen, besloten zij hun middelen en inspanningen te bundelen door in februari 2006 de vereniging Roissy Carex op te richten. Samen bepaalden zij nauwkeurig het Carex-concept, en bouwden zij het desbetreffende project uit, als onderdeel van een economische en technische haalbaarheidsstudie.

Tot dusver zijn er vijf entiteiten ontstaan: naast Roissy Carex (8 februari 2006), gaat het om Amsterdam Carex (september 2007), London Carex (29 november 2007), Liège Carex (21 maart 2008) en, ten slotte, Lyon Carex (24 september 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.

III. 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, d'une part, les contacts pris par Euro Carex, notamment par le truchement de son président Yanick Paternotte, ainsi que, d'autre part, 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

Op 26 april 2009 werd de vereniging Euro Carex, een internationale organisatie zonder winstoogmerk met zetel in Brussel, opgericht om alle bestaande Carex-entiteiten Carex in een vereniging onder te brengen. Doel daarvan is de verwezenlijking van het project te coördineren, de resultaten van de verschillende economische studies te consolideren en EU-financiering binnen te halen.

Op termijn heeft de Euro Carex-dienstverlening de ambitie zich open te stellen voor Spanje (Madrid en Barcelona), Italië (Milaan, Turijn en Bologna) en Polen (Warschau). Sommigen overwegen zelfs een uitbreiding van het netwerk tot Rusland.

De verwezenlijking van dit buitengewoon snelle netwerk is van essentieel belang voor België, dat door zijn strategische centrumligging in dit netwerk, een ongevenaarde kans heeft om zijn logistieke troeven uit te bouwen via het goederenvervoer per spoor.

Gezien de voortgang van het project zouden de eerste hst-vrachttreinstellen tegen 2015 in dienst moeten zijn.

III. Ontsluiting van het Oosten via Keulen-Bonn en Frankfurt

Al meteen bij de aanvang van het project heeft Euro Carex te kennen gegeven dat het een uitbreiding naar Oost-Europa ambieerde. Het is niet meer dan logisch dat de voortrekkers van het project zich in eerste instantie tot Duitsland hebben gewend.

Zo hebben nauwe contacten plaatsgevonden met de luchthavens van Keulen-Bonn en Frankfurt. Tot nu toe is Duitsland echter niet overtuigd en overweegt het land niet om op het Euro Carex-netwerk aan te sluiten, althans toch niet in een eerste fase.

Ondanks enerzijds de contacten die Euro Carex, met name via zijn voorzitter Yanick Paternotte, heeft gelegd en, anderzijds, het optreden van FedEx en UPS die actief zijn op de luchthaven Keulen-Bonn, heeft de luchthavenbeheerder tot dusver nog niet veel belangstelling voor het project getoond.

Ook *Fraport*, de beheerder van de luchthaven van Frankfurt, geeft aan dat hij de uitbouw van het project aandachtig volgt, maar vooralsnog heeft hij zich nog niet willen engageren.

Op initiatief van Liège Carex hebben onlangs verschillende uitwisselingen plaatsgevonden met de Duitse ambassadeur in Brussel en met het Waals Agentschap

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, certains 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'offres 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, même seulement 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 proposition de 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.

Linda MUSIN (PS)
André FRÉDÉRIC (PS)
Anthony DUFRANE (PS)

voor Export en Buitenlandse Investerings, teneinde in contact te komen met Duitse correspondenten.

Tot slot heeft de Duitse ambassade in Parijs, onder impuls van *FedEx* en *UPS*, het initiatief genomen om het project in Duitsland een duw in de rug te geven, teneinde met name een politieke speler te vinden die bij machte is er zijn schouders onder te zetten.

De onverkorte en volledige deelname van Duitsland aan het project is van essentieel belang als toegangspoort tot Oost-Europa. Een ambitieus project zoals Euro Carex is alleen echt zinvol uit trans-Europees oogpunt en moet aansluiten bij het perspectief om het Europese goederenvervoer te reorganiseren.

Er is niet alleen de Duitse terughoudendheid; sommigen vrezen ook dat het besluit van Frankrijk om de aankoop van de eerste zes tgv-vrachttreinstellen te financieren de gunning van de aanbesteding voor de treinstellen zou kunnen verstoren. De twee grote spelers, het Franse *Alstom* en het Duitse *Siemens*, hebben namelijk ingetekend op de op de door Euro Carex uitgeschreven offerteaanvraag. Het is echter onmogelijk voorbij te gaan aan de strijd die Frankrijk en Duitsland leveren omtrent de gunning aan *Siemens* ten koste van *Alstom*, van de opdracht voor de vernieuwing van de Eurostar-treinstellen.

Het is niet zeker in hoeverre de mogelijke uitsluiting van Siemens de terughoudendheid van Duitsland nog wat meer op de spits zou drijven. Dat zou de uitbreiding van Euro Carex naar Oost-Europa belemmeren.

De ontsluiting van het Oosten — al was het maar tijdelijk — opgeven, kan echter alleen maar nadelig zijn voor de ambities van België als draaischijf voor het hogesnelheidsvrachtvervoer per spoor.

Daarom verzoeken de indieners van dit voorstel van resolutie de federale regering contact op te nemen met haar Duitse en Franse tegenhangers om hen enerzijds te overtuigen van de noodzaak het Euro Carex-netwerk te integreren om concreet vorm te geven aan het trans-Europees netwerk voor hst-vrachtvervoer en, anderzijds, ervoor te zorgen dat bij de keuze voor de treinstellen ten volle rekening wordt gehouden met het onontbeerlijke trans-Europese belang.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant l'ancrage positif, en termes de développement durable, du projet Euro Carex;

B. considérant le très haut potentiel du fret ferroviaire à grande vitesse;

C. considérant la position stratégique de la Belgique au cœur même de réseau Euro Carex;

D. 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 afin de le sensibiliser quant à la nécessité d'intégrer le réseau Euro Carex et, de ce fait, de 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'offres concernant les rames fret prenne pleinement en considération l'indispensable intérêt transeuropéen;

3. de désigner le premier ministre fédéral pour représenter notre pays en ce qui concerne l'accompagnement du dossier Euro Carex.

18 juillet 2011

Linda MUSIN (PS)
André FRÉDÉRIC (PS)
Anthony DUFRANE (PS)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. overwegende dat het Euro Carexproject nauw aansluit bij een perspectief van duurzame ontwikkeling;

B. gelet op het grote potentieel van het hogesnelheidsvrachtvervoer per spoor;

C. gelet op de strategische centrumligging van België in het Euro Carex-netwerk;

D. gelet op het ontwikkelingspotentieel van de Belgische logistieke troeven via het goederenvervoer per spoor;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. contact op te nemen met de Duitse regering om haar bewust te maken van de noodzaak het Euro Carex-netwerk te integreren en daardoor concreet vorm te geven aan het trans-Europese hogesnelheidsvrachtvervoer per spoor;

2. contact op te nemen met de Franse en de Duitse regering om ervoor te zorgen dat bij de aanbesteding voor vrachttreinstellen ten volle rekening wordt gehouden met het onontbeerlijke trans-Europese belang;

3. de federale eerste minister aan te wijzen om ons land te vertegenwoordigen wat de begeleiding van het Euro Carex-dossier betreft.

18 juli 2011