

# “Le TGV Fret se ra là en 2015”

► Pour Jean-Pierre Grafé, le projet Eurocarex avance bien : Liège aura son TGV Fret en 2015.

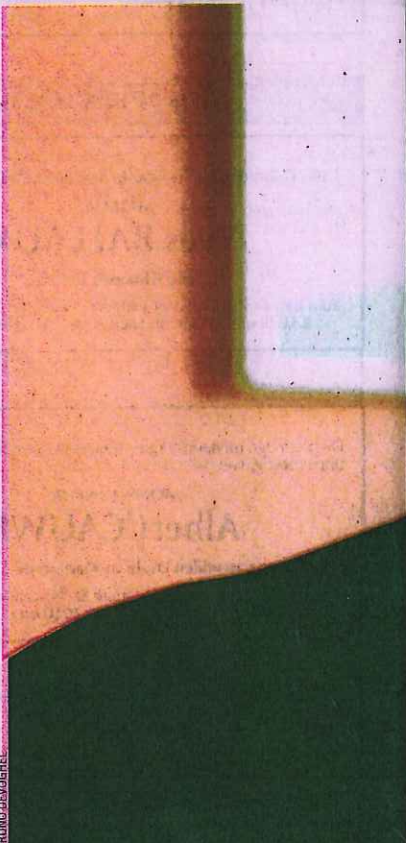
► La France va financer les six premières rames.

**A** lors que notre espace aérien se remet des récentes perturbations islandaises, le projet de TGV Fret européen (Eurocarex) avance bien. C'est en tout cas l'avis de Jean-Pierre Grafé (CDH), président de l'association Liège-Carex. En effet, le gouvernement français va mettre la main au portefeuille.

“La SNCF a obtenu que le gouvernement français paie les six premières rames de TGV Fret, explique l'ancien ministre qui est par ailleurs le premier vice-président de Liège Airport. Cette décision permet de donner des garanties supplémentaires pour la mise en circulation des premiers convois de TGV Fret dès 2015.”

Pour rappel, Liège est fortement impliquée dans le développement du transport de conteneurs (de marchandises à haute valeur ajoutée) par des trains à très grande vitesse (300 km/h) utilisant les lignes TGV déjà existantes.

En effet, c'est Liège qui avait été retenue pour accueillir le seul arrêt en Belgique (sur le site de l'aéroport de Bierset). Cet enjeu est particulièrement important car le TGV Fret viendra compléter le pôle logisti-



Jean-Pierre Grafé est le président de Liège-Carex, l'association qui représente la partie belge du projet Eurocarex.



Frédéric Chardon est le président de Eurocarex, l'association qui représente la partie belge du projet Eurocarex.

que liégeois composé du 8<sup>e</sup> aéroport cargo européen (TNT, etc.), du 3<sup>e</sup> port fluvial d'Europe, d'un nœud autoroutier important (6 axes internationaux), d'un réseau de chemin de fer

classique et de lignes de TGV. Par ailleurs, le transport ferroviaire express devrait contribuer à l'essor du secteur biologique, fort présent à Liège.

Question : l'intervention financière de la France perturbera-t-elle l'attribution du marché de construction des rames ? Actuellement, deux géants se disputent ce lot. Il s'agit de l'allemand Siemens et du français Alstom.

Et l'on pourrait raisonnablement imaginer que la France, sur la base du principe politique “qui paie, décide” puisse placer “son” entreprise dans une position avantageuse pour la construction des 6 premières rames.

Corollaire : l'éviction de Siemens risquerait de mettre les Allemands dans de mauvaises dispositions pour approfondir le projet Eurocarex vers l'Europe de l'Est (on parle d'une ligne vers Varsovie et même vers Moscou)...

Des conséquences pour Liège-Carex et la logistique principautaire ? “Il faudra bien entendu veiller à ce que le choix soit fait dans le respect des règles d'attribution des marchés. De toute façon, personne n'aura de monopole pour les autres rames, précise Jean-Pierre Grafé. Mais, pour Liège, le choix entre

Siemens et Alstom n'est pas tellement important. Ce qui compte ici, c'est que six rames vont pouvoir circuler sur la première phase du circuit en 2015.”

Cette première étape réunira par le TGV Fret la Cité ardente aux sites de Roissy, Lyon, Londres, Amsterdam-Schiphol, Cologne et Francfort. Au total, à l'horizon 2020, 25 rames seront nécessaires pour assurer le service d'Eurocarex qui sera alors étendu à l'Espagne (Madrid, Barcelone) et à l'Italie (Milan, Turin, Bologne). Il est clair que Liège, placée au cœur de ce réseau ultrarapide, a une belle carte à jouer.

Toutefois, pour Jean-Pierre Grafé, Liège ne doit pas pour autant se reposer sur ses lauriers : les autres dossiers logistiques principautaires doivent absolument avancer en parallèle. “Le Trilogiport reste à faire et doit être assorti de la 4<sup>e</sup> écluse de Lanaye (lire ci-contre) qui ouvre l'accès au Rhin et à Rotterdam. La liaison autoroutière de CHB doit être réalisée également, sinon il y aura un détour de 40 km à faire pour les camions. On ne va quand même pas transporter les marchandises par tram ou à vélo...”  
Frédéric Chardon

Épingle

## L'écluse de Lanaye est sauvée (jusqu'au 12 mai)

**Nouveau délai** Le dossier de la quatrième écluse de Lanaye va être débloqué, l'interrogation juridique qui l'entourait ayant été levée. Une expertise juridique a déterminé qu'il s'agissait d'une exploitation de classe 1 et que le délai de recours courrait donc jusqu'au 12 mai. Le dossier est ouvert depuis plus de vingt ans. Sa concrétisation permettra de débloquent l'un des bouchons européens ouvrant le transport fluvial aux péniches de gros tonnage pour rejoindre Anvers via le canal Albert, ou Rotterdam via le canal Juliana. En 2000, des études ont déjà été opérées et en 2006, le début des travaux était annoncé pour le printemps 2008. Le permis unique a finalement été sollicité par l'administration des voies hydrauliques en mai 2009. L'enquête publique sur l'étude d'incidence a été lancée mais une question d'interprétation juridique par les administrations a bloqué le dossier. Il s'agissait de savoir si l'étude devait être faite sur la base des règles liées à une exploitation de classe 1 ou de classe 2, ce qui suppose des délais de recours différents. Les ministres Philippe Henry (Ecolo) et Benoît Lutgen (CDH) ont fait appel à une expertise juridique externe et celle-ci a conclu qu'il s'agissait d'un classement en classe 1. Il en découle la nécessité d'une délivrance du permis pour le 12 mai 2010 au plus tard, en procédure de recours. Le ministre de l'Aménagement du territoire, Philippe Henry, souligne qu'il sera attentif à l'avancée concertée de l'ensemble des acteurs de ce dossier pour permettre l'ouverture de l'écluse dans les meilleurs délais. (Belga)