

■ Transport ferroviaire | Liège Carex

Henry "oublie" le TGV fret

► Ce projet ne se retrouve ni dans les priorités de l'Europe ni dans le plan d'investissements SNCB.

► La faute, selon J.-P. Grafé, au gouvernement wallon.

Ce n'est pas un secret : la logistique constitue un des secteurs piliers du redéploiement économique liégeois. Notre région qui est souvent considérée comme un véritable nœud intermodal de par ses infrastructures qui ont trait tant à l'air et à l'eau qu'au train et à la route. Afin de positionner plus encore Liège au cœur du réseau de transport européen, un projet de TGV fret (destiné à compléter l'activité du 7^e aéroport fret européen qu'est Liège Airport) a été mis sur les rails il y a plusieurs années. Derrière ce projet jugé porteur puisque, selon les chiffres fournis, le marché du TGV fret croît de 15 % chaque année, on retrouve Jean-Pierre Grafé (CDH), par ailleurs vice-président de l'aéroport et président de Liège Carex. Carex pour "Cargo Rail Express", soit la structure mise sur pied, dans le cadre plus large du projet Eurocarex auquel participent également les aéroports de Paris, Lyon et Londres.

Il y a deux semaines, Jean-Pierre Grafé avait tiré la sonnette d'alarme en dénonçant la "négligence" du gouvernement wallon et singulière-



Liège Airport est le 7^e aéroport européen en ma-

tière de fret. Mais le TGV fret, quant à lui, est encore loin d'y être une réalité.

ment de son ministre en charge de la Mobilité Philippe Henry (Ecolo) dans la non-éligibilité de Liège, de son aéroport et du projet Liège Carex au programme prioritaire ("core network") du réseau transeuropéen de transport, financé par la Commission européenne. En date du 19 octobre dernier, un projet de règlement

adopté par cette dernière, qui doit le soumettre au Parlement européen, ne retenait pas Liège, au contraire par exemple d'Anvers et de son canal Albert ou encore de l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg, parmi les priorités. Ainsi que le rappelle le président de Liège Carex, ce sont pourtant 31,7 milliards d'euros qui étaient disponibles dans ce cadre. Pour ce dernier, c'est un véritable gâchis, difficilement rattrapable compte tenu du fait que, selon ses termes, "le gâteau est désormais partagé entre les autres pays".

Comme si cela ne suffisait pas, récemment, le ministre Henry - et son cabinet - a "oublié" de présenter le TGV fret à grande vitesse et le projet de "railport" sur le site aéroportuaire liégeois dans ses propositions relatives au plan d'investissements pluriannuel de la SNCB et d'Infrabel. Et ce n'est pas faute, selon Jean-Pierre Grafé, d'avoir alerté tant le cabinet Henry que les autres membres du gouvernement wallon. Courriers à l'appui, ce dernier affirme ainsi que le ministre ne pouvait pas dire qu'il n'était pas au courant. Et pourtant : dans la note présentée au dernier gouvernement wallon, on ne retrouve aucune trace du projet liégeois. Le président de Liège Carex dit ne pas comprendre cet "oubli" et n'ose croire qu'il s'agit en l'espèce de "sous-régionalisme wallon". Il fait également référé-

rence à un courrier du patron de la SNCB-Holding Jean-Claude Fontinoy, ce dernier disant tout le bien qu'il pense de ce projet, ainsi qu'aux besoins d'investissement tant de la SNCB que d'Infrabel relativement au projet Liège Carex.

Contacté par nos soins, le cabinet du ministre Henry dit s'étonner de la "surenchère" qui est selon lui celle de Jean-Pierre Grafé. "Dans l'ensemble, la Wallonie a obtenu de bons résultats dans le cadre du "core network" et Philippe Henry a défendu l'inclusion des plates-formes multimodales dont Liège Carex dans le "core network", affirme son porte-parole, qui poursuit : "Seule la SNCB a été consultée. Le gouvernement wallon s'est mis d'accord pour compléter la note gouvernementale et le projet de plan de desserte en intégrant des informations supplémentaires sur Liège Carex". Enfin, il est rappelé qu'une étude a été réalisée sur les priorités en matière ferroviaire pour la Wallonie et que 34 dossiers d'infrastructures ont été identifiés. Parmi ceux-ci, on note l'aménagement prévu d'un nouveau corridor fret transitant par la dorsale wallonne, soit Namur et Charleroi. "Une aberration", selon Jean-Pierre Grafé, qui préconise d'utiliser la ligne TGV existante Liège-Bruxelles. Bruno Boutsen

Épinglé

Centre sportif : définitivement aux oubliettes ?

Projet Speed Aura-t-on un jour un centre pour élites sportives en Communauté française ? La réponse est encore loin d'être claire. En effet, lors de la session budgétaire du gouvernement communautaire, on apprenait qu'il n'y aurait pas de budget consacré en 2012 à ce centre sportif de haut niveau, projet pourtant phare de la législature. C'est le ministre en charge des Sports, André Antoine (CDH), qui avait lui-même relancé ce dossier initié par son prédécesseur. On le sait, le dossier est très chargé politiquement - le ministre Antoine étant brabançon et Louvain-la-Neuve étant la concurrente de Liège. Pour Christine Defraigne (MR), "si ce dossier était déjà un grand absent au niveau communal, il est maintenant un grand disparu du budget communautaire". La conseillère et députée liégeoise déplore le fait qu'"il faudra encore attendre pour former nos athlètes" et épingle l'attitude des ministres liégeois qu'"on n'entend pas beaucoup". "Vu que le ministre Antoine n'aura pas son hochet néolouvaniste, le projet pourrait être abandonné purement et simplement", dit-elle. Car c'est bien le risque ultime dans ce dossier où l'ULg a fondé beaucoup d'espoirs. Coordinateur du projet liégeois Speed, Marc Cloes (ULg) affirme que "Liège a toujours répondu à ce qui était demandé", notamment en termes de possibilités de synergies. S'il regrette la politisation de ce dossier et le sous-régionalisme existant, il dit tout de même encore croire à une issue favorable dans ce dossier où, estime-t-il, "la mauvaise foi est de mise". (B.B.)