

## Le TGV fret va-t-il sauver Liege Airport ?

Mars 2002, Liege Airport et les Aéroports de Paris, (actionnaire à 25 % de l'aéroport liégeois) invitent la SNCB, la SNCF et les gros « intégrateurs » (Fedex, DHL, TNT, UPS) à réfléchir à la création d'un « TGV-fret » entre Paris et Bierset. Dix ans plus tard, l'idée de profiter du réseau européen à grande vitesse pour faire circuler des TGV remplis de marchandises « express » la nuit, quand il n'y a pas de trafic passager, est toujours séduisante. Mais tarde à se concrétiser.

Liège vient toutefois de marquer un nouveau pas : la Communauté européenne vient de subsidier à 50 % l'étude d'implantation d'une gare TGV en bordure de piste (2,2 millions d'euros). Une étude de « railport », selon le terme technique, qui pourrait servir d'exemple aux autres partenaires du réseau « Carex » (cargo

rail express) : les aéroports de Paris, Lyon, Amsterdam et Londres, indirectement via Eurotunnel. Leur objectif commun : disposer d'un réseau de TGV-fret exploitable dès 2017, dont un railport achevé au nord des pistes liégeoises (investissement total estimé à 30 millions d'euros).

Une nouvelle inconnue s'est toutefois ajoutée dans l'équation. Le rachat de TNT, dont le hub européen est déployé à Liège, par le géant américain UPS, dont le hub européen sous-employé est installé à Cologne, à 150 km de Liège. En toute logique, UPS va déménager une partie des activités de TNT vers Cologne quand les autorités européennes de la concurrence autoriseront le rachat (décision fin novembre). Est-il toujours utile/raisonnable de développer un projet de TGV fret à Liège ? « Plus que jamais, argu-

mente Jean-Pierre Grafé, président de Liège Carex. *C'est même un élément qui joue en faveur de l'aéroport de Liège. La configuration à Cologne rend l'installation d'un railport très difficile et très chère. Ça donne donc de la valeur au hub de Liège dans ce dossier mais aussi pour attirer d'autres opérateurs si une partie des activités de TNT venait jamais à déménager...* »

Reste qu'un railport, il y en a par exemple déjà un à Leipzig, en Allemagne, dans les nouvelles installations pour lesquelles DHL a quitté Brussels Airport. Il est désespérément vide. La Deutsche Bahn ne croit pas au projet de TGV-fret. L'autre grand chantier du réseau EuroCarex sera donc de convaincre les opérateurs ferroviaires à croire dans leur projet. Avant 2017 si possible... ■

ÉRIC RENETTE