

Liège Airport est candidat à l'accueil du trafic cargo de Brussels Airport

Vice-président de Liège Airport, Jean-Pierre Grafé (cdH) estime que la proposition de Melchior Wathelet de délocaliser les vols fret de Brussels Airport vers les aéroports régionaux est logique. Il défend la piste du site liégeois.

PHILIPPE LAWSON

Après la proposition du secrétaire d'État à la Mobilité, Melchior Wathelet (cdH), de délocaliser les vols fret de l'aéroport de Bruxelles-National vers les aéroports régionaux, Liège Airport est le premier site à dégainer et à proposer ses services. «*Les vols fret n'ont guère leur place dans un aéroport passagers, situé en pleine agglomération urbaine, densément habitée et de plus en plus difficilement accessible! Le cargo est par contre bienvenu à Liège-Airport, aisément accessible et seul aéroport belge ouvert jour et nuit, 7 jours sur 7, grâce à d'efficaces mesures de protection de l'environnement réalisées par le gouvernement wallon*», nous a indiqué Jean-Pierre Grafé (cdH), vice-président de Liège Airport, la société gestionnaire de l'aéroport liégeois.

Il estime que la proposition du

secrétaire d'État (L'Echo du 12 avril) de délocaliser une partie des vols de transport de marchandises de Brussels Airport vers Liège «*est logique et cohérente*». Il met également en avant les atouts supplémentaires qu'apportera bientôt la concrétisation du projet Liège Carex à l'aéroport liégeois.

Atouts renforcés par le projet du TGV fret

Liège Carex vise la construction d'une gare TGV dédiée au trafic de marchandises (railport) dans les environs immédiats de Liège Airport. L'infrastructure permettra d'acheminer des tonnes de marchandises — arrivées par avion sur le tarmac liégeois — par l'intermédiaire de trains à grande vitesse vers d'autres aéroports européens (Lyon, Paris, Londres, Amsterdam).

Ces derniers aéroports développent le projet du TGV fret avec leur homologue liégeois au sein de la structure européenne Eurocarex, dont Jean-Pierre Grafé est le vice-président. Ainsi, on évitera de les charger sur des camions qui arpentent les routes avec des risques de congestion. Les promoteurs espè-

561.000

Liège Airport reste le premier aéroport fret du pays avec 561.000 tonnes marchandises accueillies en 2013.

rent que Liège Carex sera opérationnel à l'horizon 2017. Même s'il accueille des vols passagers, Liège Airport est une plate-forme dédiée principalement au transport de marchandises. Il reste le premier aéroport fret du pays devant Brussels Airport. Liège Airport a accueilli sur son tarmac 561.000 tonnes en 2013 (576.664 tonnes en 2012). Dans le même temps, Brussels Airport voyait transiter dans ses infrastructures, près de 429.938 tonnes de marchandises en 2013 (459.265 tonnes en 2012).

Parallèlement à la délocalisation du fret, le secrétaire d'État à la Mobilité suggère que les aéroports régionaux (Brussels South Charleroi Airport/BSCA, Liège Airport, Anvers, Ostende) ouvrent leur capital aux actionnaires privés de Brussels Airport. Macquarie et le Fonds (canadien) de pension des enseignants de l'Ontario (OTTP) détiennent respectivement 36% et 39% dans Brussels Airport Company (BAC), la société de gestion de l'aéroport national, contre 25% pour l'État belge. «*Les actionnaires de Brussels Airport sont des gens sensés qui ne sont pas à la recherche d'une rentabilité excessive. Si*

on leur explique que le développement des activités de Brussels Airport passe par celui des aéroports régionaux, ils ne seront pas opposés à cette démarche», nous avait-il précisé (L'Echo du 12/04).

Guerre des chiffres

Sur le terrain, la guerre des chiffres continue de faire rage entre les riverains de Bruxelles-National. L'Union belge contre les nuisances aériennes (UBCNA) a encore critiqué hier les données du mouvement «*Pas question*». «*Ce collectif citoyen s'évertue à tenter de faire croire qu'avant le 6 février 2014 (date de l'entrée en vigueur de nouvelles mesures du Plan de répartition de Melchior Wathelet, NDLR), seuls 14.236 bruxellois étaient survolés par le virage 25R vers la gauche, ce qui n'est pas correct, puisque les communes bruxelloises d'Haren, Evere, Schaerbeek, Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre étaient déjà depuis dix années survolées par les décollages depuis cette procédure, soit au moins une population de +/- 200.000 bruxellois déjà fortement survolés et de +/- 35.000 personnes en périphérie bruxelloise*», soutient Peggy Cortois, présidente de l'UBCNA.