INNOVATION
ET
RECONVERSION
INDUSTRIELLE
a.s.b.l.

LE TGV EUROPEEN

ANIMATEUR DE L'ESPACE REGIONAL

Le T.G.V. européen animateur de l'espace régional

Table des matières

Préface, P. Clerdent, Président de l'I.R.I. 2

1. Pourquoi la grande vitesse ferroviaire ? 5
2. Elles courent, elles courent les rumeurs... 11
3. Le T.V.G. Nord 14
4. Trois itinéraires sous la loupe 16
5. Singularité de la position belge 22
6. Une politique de la grande vitesse ferroviaire 25

Couverture : Le T.G.V. français et l'I.C.E. allemand à Kehl. Une façon rapide de faire l'Europe.
Photo La Vie du Rail, Broncard, Paris.

Ce titre est un acte de foi. Qu'il soit exprimé par une association liégeoise n'a rien de surprenant. La Wallonie, voie traditionnelle des relations entre la Seine et le Rhin, et Liège sont bien placées pour croire aux virtualités du train à grande vitesse et être des étapes du nouveau réseau, ouverture sur le grand large européen. Les avis du Conseil Economique et Social de la Région Wallonne expriment clairement cette conviction. Mais l'enjeu est aussi national.

Après le Japon, lointain précurseur, tous les pays de la Communauté, l'Autriche et la Suisse, s'emploient à ordonner sur leur territoire un réseau de trains à grande vitesse. La Commission de la C.E.E. et la Commission des Transports du Parlement Européen s'efforcent d'intégrer ces projets en une structure cohérente, capable de contribuer à l'organisation d'une Europe plus vivante, plus consciente de son unité économique et culturelle. Abordée par le T.G.V. français à l'ouest, par l'I.C.E. allemand à l'est, la Belgique est le chaînon central de l'axe Paris-Cologne. Elle ne peut s'abstenir — certains, pusillanimes ou astucieux, y pensent — d'accomplir à nouveau sa fonction internationale, ni d'exécuter ses obligations envers l'Europe, dont Bruxelles est la capitale.

En apportant la grande vitesse aux relations ferroviaires, le T.G.V., l'I.C.E., le Direttissima, le Shinkansen,... introduisent, dans la vie quotidienne, un ferment dynamique : raccourcir le temps, allonger les distances utiles, c'est multiplier les contacts humains, accroître les mouvements d'affaires, doter les régions d'un remarquable instrument de progrès ou d'un indispensable outil de redressement. Ainsi, cette nouvelle révolution de la vitesse, alliée à cette autre révolution extraordinaire des télécommunications, aura engendré sous peu un réseau ramifié d'échanges et d'impulsions, véritable système nerveux d'un monde nouveau. Liège et Anvers, entendant bien y participer pleinement, ont exprimé leur commune volonté de voir le train à grande vitesse les desservir.

S'il est vrai que l'infrastructure ne provoque pas, à elle seule, la prospérité, du moins lui reconnaît-on d'être une des conditions premières de la vie économique. On ose à peine se demander ce que serait encore la région liégeoise, dans les graves difficultés qui l'accablent, si sa situation géographique n'avait cessé d'être mise en valeur grâce aux autoroutes, à la modernisation du système hydraulique

mosan, au réseau ferroviaire. Liège est assurée d'être dépossédée de sa fonction ferroviaire internationale si demain le T.G.V. ne s'arrête pas chez elle, car il est hors de doute que le nouveau réseau européen des trains à grande vitesse aura vite supplanté l'ancien réseau classique international. Sur les 312 trains qui quittent quotidiennement (horaire du 1er juin 1986) la gare des Guillemins pour diverses destinations, 47 sont internationaux ; la plupart seraient détournés si le T.G.V. évitait Liège. Prise au hasard parmi plusieurs, la feuille reproduite ici illustre cette éventualité.

La revendication des Liégeois se justifie d'autant plus que l'Allemagne, fidèle à sa politique dans le domaine des relations ferroviaires rapides, exige l'arrêt du T.G.V. Paris-Cologne à la gare principale d'Aix-la-Chapelle. Par ailleurs, l'avion, redevenant de plus en plus compétitif sur les distances moyennes, grâce à l'abaissement systématique du prix du billet, oblige le train à grande vitesse, pour sauvegarder sa rentabilité, à desservir des villes intermédiaires, assurées de la clientèle d'une importante zone d'influence. C'est bien le cas de Liège.

A l'est de Bruxelles, trois tracés se disputent l'accès à Cologne. La ligne Bruxelles - Liège - Aix-la-Chapelle surclasse nettement ses concurrentes. Ainsi qu'on le verra tout au long de ces pages, elle est la seule à répondre pleinement, et dans les meilleures conditions, aux objectifs poursuivis par les promoteurs de l'axe T.G.V. Paris-Cologne.

En effet, le tracé liégeois avec arrêt à la gare des Guillemins

- est aisément réalisable en site propre de Bruxelles à Aix-la-Chapelle et même jusqu'à Stolberg, le passage de la vallée de la Vesdre vers le plateau de Herve se faisant par un tunnel qui ne soulève aucune difficulté technique ;
- porte, moins que les autres, atteinte à l'environnement et respecte mieux les activités agricoles ;
- est le moins coûteux ;
- permet un temps de parcours compétitif ;
- ajoute aux voyageurs internationaux, la clientèle intérieure venant de Liège, de sa province et des régions limitrophes, ainsi que la clientèle allemande entre Aix-la-Chapelle et Cologne.

Seul, le tracé liégeois

- valorise le réseau T.G.V. par le trafic intérieur effectuant des relations directes ;
- permet des économies grâce à la suppression de trains devenus inutiles dans les relations intérieures ;
- dessert directement Aix-la-Chapelle par la gare d'Aachen Hbf.

Les deux autres tracés se présentent en contrepoint. Plus spécialement :

- l'itinéraire qui passe par Visé et évite Liège, ne permettra pas au T.G.V. de remplir son rôle d'animateur régional, car ce n'est qu'à la gare des Guillemins que s'opère le mélange de tous les réseaux dans la zone d'influence : autobus, métro, trains ordinaires, routes et autoroutes ;
- l'itinéraire Amsterdam-Cologne, qui passe par Herentals, ne comportant aucun arrêt en Belgique, n'apporterait rien à notre pays, mais celui-ci en supporterait toutes les contraintes et la charge financière, au seul profit des Pays-Bas qui s'attribueraient, à peu de frais, un arrêt à Beek et une liaison directe entre Amsterdam et le Limbourg néerlandais.

Il est donc clair que c'est le tracé liégeois qui, en concentrant — ce que ne font pas les deux autres — les voyageurs internationaux et la clientèle intérieure de Liège-Bruxelles et au-delà, offre les meilleurs résultats économiques et sociaux. Lui seul peut se flatter de démocratiser la vitesse et, modifiant les relations interrégionales, d'être un élément fondamental de l'aménagement du territoire. De plus, le tracé liégeois, s'inspirant de l'exemple des pays européens, invite à élaborer une politique nationale de la grande vitesse ferroviaire qui animerait Bruxelles, Anvers, Liège, Gand, Ostende, tandis que Mons et Charleroi seraient aussi rattachés au réseau T.G.V. et que Namur, sur l'axe modernisé Bruxelles-Arlon-Luxembourg, réaliserait sa vocation de carrefour central de la Wallonie. Reliée à ses deux extrémités aux lignes T.G.V., la dorsale wallonne serait mieux armée pour remplir sa fonction régionale.

Cette politique n'implique pas de lourdes exigences financières, le train à grande vitesse étant très compétitif par rapport à ses concurrents : il est plus économique en énergie que l'avion et la voiture individuelle, et il se contente d'investissements bien moins lourds que l'autoroute. Mais surtout, cette politique, concernant le pays tout entier, suppose que la S.N.C.B. renforce sa compétitivité en se dotant de moyens d'exploitation modernes ; que les impulsions du réseau nouveau à grande vitesse viennent animer, jusqu'en ses extrémités, le réseau classique modernisé ; et que la gestion en soit assurée dans cet esprit.

En publiant cette brochure sous le signe de l'intégration européenne et du développement régional, l'I.R.I. a voulu, avec tous les Liégeois soucieux d'obtenir l'arrêt du T.G.V. en leur ville, exprimer sa préoccupation constante : procurer à la région un avenir meilleur. Mais c'est avec une égale conviction qu'elle invite ceux qui participent à l'élaboration et à la réalisation de la politique ferroviaire belge, à dépasser les divisions dans lesquelles nos régions se complaisent trop souvent, pour s'attacher à une œuvre qui tirera sa grandeur du souci, qu'auront eu ses artisans, de rencontrer l'intérêt général.

Pierre Clerdent,
Président de l'I.R.I.

1. Pourquoi la grande vitesse ferroviaire?

Ils étaient nombreux ceux qui pensaient, au début des années '60, que le chemin de fer ne résisterait pas à la concurrence des nouveaux moyens de transport. La voiture connaissait un boom spectaculaire, la route s'imposait d'autant mieux dans les échanges entre les entreprises que le maillage autoroutier de l'Europe s'étendait. L'avion lui-même ravissait au rail des parts de marché considérables dans les relations inter-villes des grands pays européens. La voie d'eau enfin se modernisait, concurrent redoutable dans les approvisionnements en pondéreux.

Le rail avait presque disparu aux Etats-Unis, surtout pour le transport des voyageurs : allait-il connaître le même sort en Europe ? Beaucoup d'économistes lui prédisaient une lente agonie, et les états s'inquiétaient d'autant plus du déficit croissant des compagnies de chemin de fer que le rail avait perdu la fonction-clef qu'il avait assumée dans le développement économique du continent.

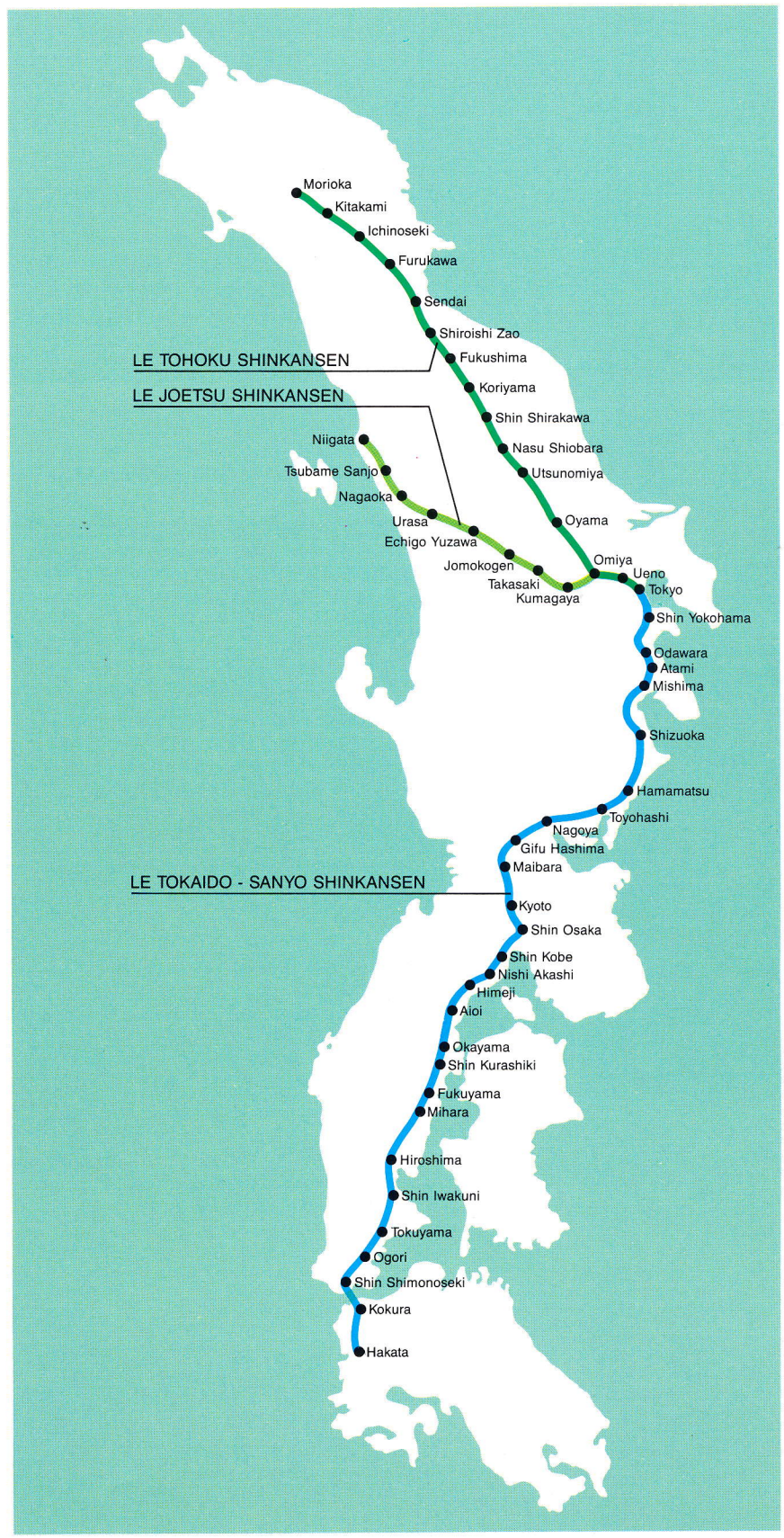
Reconquérir leur part du marché : tel est aujourd'hui l'objectif, du moins pour les sociétés de chemins de fer les plus dynamiques. Dans le transport des voyageurs, une nouvelle technologie est accessible : la grande vitesse ferroviaire. Deux fois plus vite que la voiture, deux fois moins vite que l'avion mais de centre urbain à centre urbain : voilà l'un des axes de la reconquête dans lequel s'inscrit le combat de Liège et de sa région pour le T.G.V.

Du Japon à l'Europe : un peu d'histoire déjà...

En inaugurant, au moins d'octobre 1964, la ligne à 210 km/h entre Tokyo et Shin Osaka, le Japon signe la première exploitation au monde d'un réseau ferroviaire rapide. Aujourd'hui, long de 1.832 km, il est composé de trois segments (carte 1) :

- à l'est de Tokyo : le Tokaido-Sanyo Shinkansen relie Tokyo à Hakata (1.069 km) en desservant 26 villes intermédiaires. Sa vitesse de pointe est de 210 km/h ;
- au nord de Tokyo : le Joetsu Shinkansen relie Ueno (banlieue de Tokyo) à Niigata (296 km) en desservant 8 villes intermédiaires. Sa vitesse de pointe est de 210 km/h ;
- au nord-est de Tokyo : le Tohoku Shinkansen relie Ueno (banlieue de Tokyo) à Morioka (492 km) en desservant 14 villes intermédiaires. Sa vitesse de pointe est de 240 km/h.

Carte 1 Le Shinkansen (mars 1985)



Source : Japanese National Railways

Le réseau Shinkansen est un réseau neuf. L'écartement de ses voies (1,43 m) est différent de l'écartement habituel des voies japonaises (1,06 m). De même la tension électrique, différente, elle aussi.

Depuis 1964, le Shinkansen a transporté 2,2 milliards de voyageurs[1] ; 450.000 personnes l'utilisent chaque jour. Le réseau est loin d'être terminé : la construction de 1.500 km de lignes est décidée. Lorsqu'elle sera achevée, le Japon disposera d'un système ferroviaire moderne, couvrant l'ensemble du territoire de ses îles.

Lignes nouvelles, mais aussi accroissement de la vitesse que les Japanese National Railways projettent de porter à 260 et 300 km/h, notamment par la mise en service d'une nouvelle génération de rames Shinkansen.

Quelques moments forts de l'exploitation ferroviaire à grande vitesse en Europe[2].

1967 : le « Capitole » circule à 200 km/h sur certaines sections de la ligne Paris-Toulouse. Le 200 km/h s'étendra par la suite à des sections de l'axe Paris-Bordeaux, Paris-Nantes, Paris-Marseille.

1976 : les rames diesel « HST » anglaises circulent à 200 km/h sur l'axe Londres-Bristol. Ce service s'étendra par la suite à la ligne Londres-Edimbourg.

1977 : la première section du Direttissima Rome-Florence (122 km) est mise en service entre Rome Settebagni et Città della Pieve (vitesse maximum : 250 km/h).

1981 : la S.N.C.F. inaugure la première section de la ligne pour trains à grande vitesse (T.G.V.) Paris-Lyon (vitesse maximum : 270 km/h).

1983 : mise en service complète de Paris-Lyon. Temps de parcours : 2 heures.

1985 : inauguration du chantier T.G.V.-Atlantique (Ouest et Sud-Ouest de la France). Mise en service : 1990.

1985 : l'Intercity Experimental (I.C.E.) de la Deutsche Bundesbahn atteint la vitesse de 317 km/h.

Et l'Europe ?
Dix ans de retard sur le Japon, mais des atouts majeurs

Le plus petit des continents se prête bien, en raison de sa dimension géographique et de la densité de sa population, au développement de liaisons ferroviaires à grande vitesse pour voyageurs. De telles liaisons assurent, en effet, la compétitivité du chemin de fer par rapport à la voiture individuelle et à l'avion. Par rapport à la voiture, parce que la norme de vitesse commerciale se situe aux environs de 200-250 km/h. Par rapport à l'avion, parce que les liaisons inter-villes se font de centre urbain à centre urbain, alors que les infrastructures aéroportuaires doivent se situer à la périphérie des métropoles.

Source de renouveau pour les sociétés de chemins de fer européennes, les réalisations achevées ou en cours et les projets à l'étude s'appellent Direttissima Rome-Florence, train X2 en Suède, Talgo en Espagne, Maglev et I.C.E. en Allemagne, T.G.V. en France.

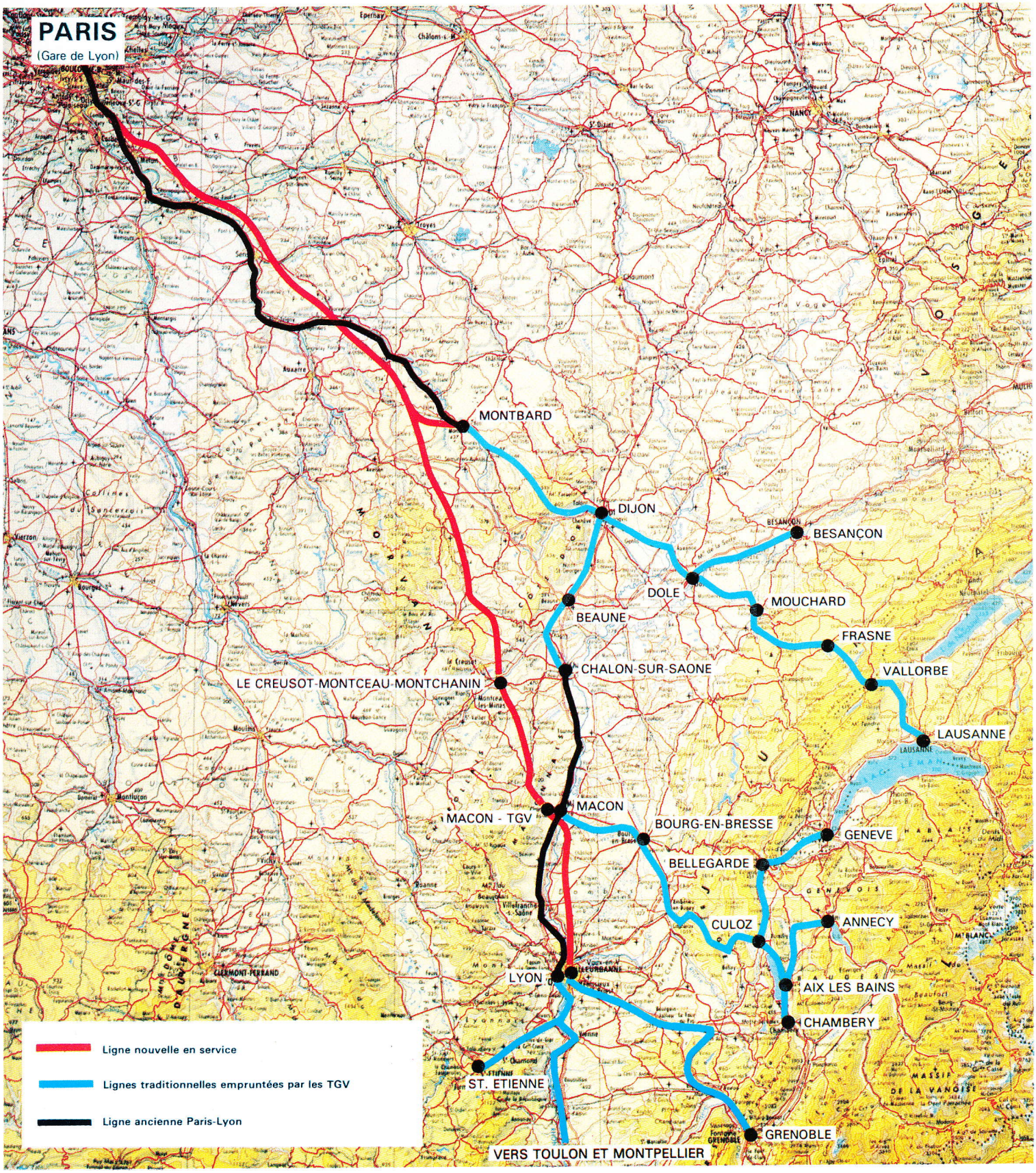
La Commission des Transports du Parlement Européen et la Commission Economique Européenne se préoccupent d'intégrer les projets nationaux dans un véritable réseau européen. Les Directions générales des Chemins de Fer des pays de la Communauté, auxquelles se sont associées celles d'Autriche et de Suisse, s'y emploient. Cependant, en engageant quatre pays dans sa réalisation, le T.V.G. Nord sera la première expérience de coopération inter-étatique en ce domaine.

Les expériences françaises et les projets allemands méritent une attention toute particulière en raison de l'influence majeure qu'ils exerceront sur le mode d'exploitation du corridor Paris-Bruxelles-Cologne.

La France et le T.G.V. Sud-Est

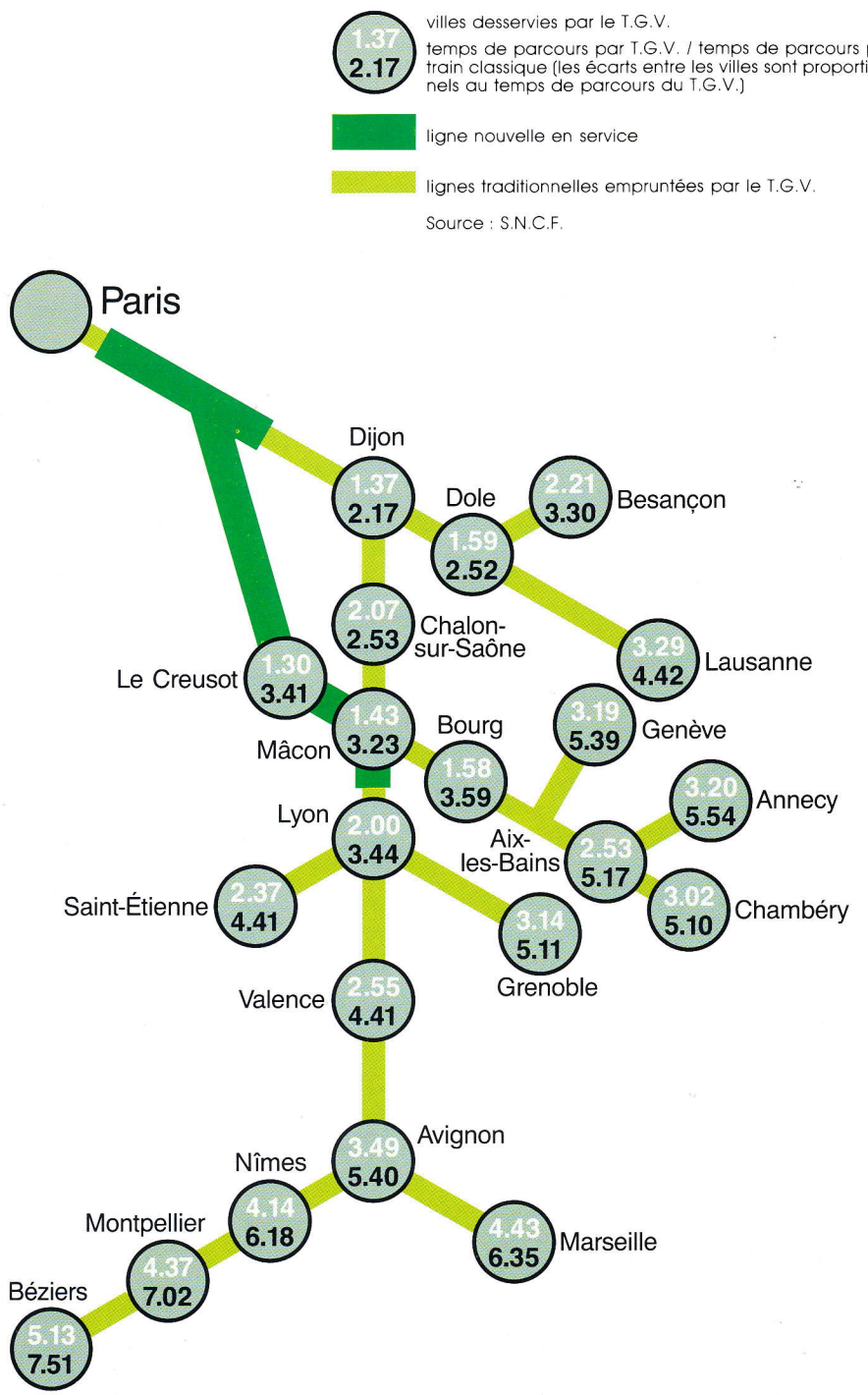
Entre le sud de l'agglomération parisienne et le nord de l'agglomération lyonnaise, la S.N.C.F. a construit une ligne entièrement nouvelle réservée au seul trafic voyageurs. Grâce à la réduction de la charge de trafic sur l'ancienne ligne, elle obtient, sur celle-ci, une meilleure exploitation du trafic marchandises. L'originalité de la solution technique retenue est la compatibilité entre la ligne nouvelle et le réseau existant (carte 2). L'axe Paris-Lyon peut être comparé à une autoroute ferroviaire : tracé aussi rectiligne que possible, absence de

Carte 2 Le T.G.V. Sud-Est (mars 1985)



Source : S.N.C.F.

Carte 3
Le T.G.V. Sud-Est, temps de parcours



passages à niveau. De même qu'une voiture peut circuler sur route normale ou sur autoroute, une rame T.G.V. peut rouler sur voie classique (le réseau ancien de la S.N.C.F.) ou sur voie nouvelle à grande vitesse. Cette compatibilité est un des atouts majeurs du T.G.V. et l'origine de son succès commercial. Elle permet en effet :

- d'éviter dans le tissu urbain des grandes agglomérations, des expropriations et de nouvelles infrastructures toujours coûteuses et destructrices de l'environnement ;

Le T.G.V. Sud-Est en quelques chiffres :

- vitesse de base de la ligne nouvelle : 300 km/h (record du monde ; 380 km/h) ;
- vitesse maximum actuelle des rames : 270 km/h ;
- vitesse commerciale entre Paris et Lyon : 213 km/h ;
- temps de liaison Paris-Lyon : 2 heures ;
- longueur de la ligne nouvelle : 390 km ;
- longueur totale de la liaison : 425 km ;
- gain de distance par rapport à l'ancienne ligne : 87 km ;
- évolution du trafic Paris-Sud-Est / Trafic ferroviaire total[3] :
  - Octobre 1980 à mai 1981 : 8.682.000
  - Octobre 1983 à mai 1984 (prévu)[4] 8.795.000
  - Octobre 1983 à mai 1984 (observé) 12.783.000

  Effet T.G.V. : 45,3 % ;
- investissements - coûts (FB janvier 1984)[3] :
  - infrastructure : 57,4 milliards FB, soit 137 millions au kilomètre
  - matériel T.G.V. : 36,4 milliards FB ;
- recettes 1984 : 21 milliards FB couvrant les coûts d'exploitation, les charges d'intérêts et d'amortissements de la ligne nouvelle.

- d'utiliser autant que possible les gares existantes et d'offrir à la clientèle toutes les interconnexions d'une gare moderne (liaisons avec d'autres relations ferroviaires, avec le métro et le réseau d'autobus, avec les taxis et aéroports, etc.). Les liaisons entre gares situées au cœur des villes sont un des éléments majeurs de la compétitivité du T.G.V. ;

- de faire bénéficier les villes, situées en aval et en amont de la ligne à grande vitesse et desservies par du matériel T.G.V., des gains de temps inhérents à l'utilisation de l'axe nouveau (carte 3).

L'Allemagne Fédérale et l'I.C.E.

La R.F.A. s'est engagée dans deux projets différents :

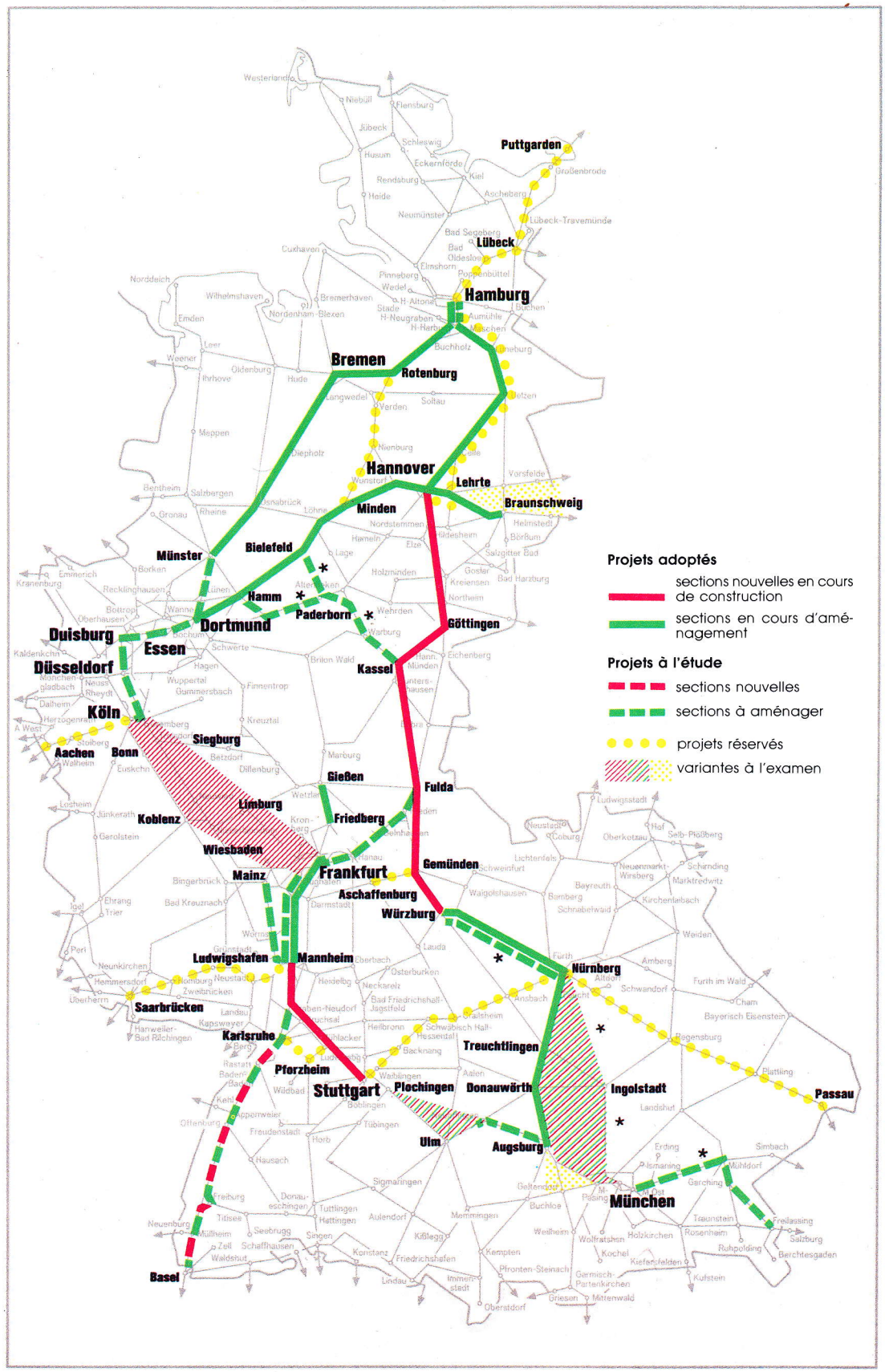
- Depuis 1970, elle expérimente la technologie de la lévitation magnétique (sustentation et guidage électro-magnétique sans contact). La piste d'essai d'Emsland, dans le Nord-Ouest de l'Allemagne, a une longueur de 31,5 km dont 21 sont opérationnels. En août 1984, le Maglev a atteint la vitesse de 303 km/h.
  Il avait été envisagé de réaliser la ligne Paris-Bruxelles-Cologne en utilisant cette technologie. On y a renoncé, car le système n'est pas encore au point.

- Le T.G.V. français et son succès commercial ont exercé une influence considérable sur les décisions d'investissement de la Deutsche Bundesbahn. Celle-ci se hâte d'équiper le pays d'un réseau grande vitesse, comparable en bien des points au réseau français. Sa réalisation requiert la construction d'axes nouveaux et la modernisation de lignes existantes (carte 4) ainsi que l'utilisation d'un nouveau matériel dont le prototype est l'I.C.E. En novembre 1985, il a atteint la vitesse de 317 km/h. L'I.C.E., comme le T.G.V., pouvant rouler sur le réseau classique et sur les lignes nouvelles, la Deutsche Bundesbahn espère ainsi obtenir des résultats commerciaux aussi satisfaisants que ceux de la S.N.C.F.
  Entre les deux sociétés, la compatibilité du matériel est déjà à l'étude : I.C.E. à Paris et T.G.V. à Cologne, c'est le futur. Un futur dans lequel l'industrie belge et la S.N.C.B. devront prendre leur place. A quand un nouveau sigle pour le matériel qui desservira Paris-Bruxelles-Cologne ?

De tout ceci, on retiendra que les pays à haute activité économique, ne peuvent se dispenser de recourir à la grande vitesse ferroviaire et que les réalisations, déjà effectuées à l'étranger, dégagent des leçons dont la Belgique pourrait utilement s'inspirer. A ce point de l'analyse, il en est deux qui apparaissent déjà comme essentielles : la pénétration des trains à grande vitesse au cœur des agglomérations ; la compatibilité entre, d'une part, rames rapides et, d'autre part, voies classiques et voies à grande vitesse.

(1) Sans aucun accident mortel. On peut utilement comparer cette performance à l'hécatombe du transport routier en France où on compte un mort sur la route tous les trois quarts d'heure.
(2) Voir notamment l'article de Daniel CAIRE, André GACHE et Bernard PORCHET : « La Course aux 300 km/h », Sciences et Vie, numéro hors série, mars 1986.
(3) Source : Rail International 1985/1, C. BERLIOZ, « Résultats de l'exploitation du T.G.V. Paris-Sud-Est ».
(4) C'est-à-dire le trafic attendu sans ligne grande vitesse et sans T.G.V.

Carte 4 Le Réseau I.C.E. (septembre 1985)



Source : Deutsche Bundesbahn

2. Elles courent, elles courent, les rumeurs...

L'introduction d'une nouveauté provoque toujours des rumeurs non fondées. En Belgique, le T.G.V. et son itinéraire n'y ont pas échappé, malgré les leçons positives et encourageantes des expériences étrangères. Il faut couper court aux on-dit qui obscurcissent le débat. En voici quelques exemples.

« La Belgique est un pays trop exigu pour y faire de la grande vitesse ferroviaire ».

Sur le couloir Paris-Bruxelles-Cologne, le tracé belge du T.G.V. est comparable au tracé français, dont personne ne doute qu'il puisse être exploité à grande vitesse.

Le T.G.V. Paris-Bruxelles-Cologne

France	Belgique	Allemagne
226,2 km	212 à 227,6 km(1)	72 km

« La distance entre les villes belges est trop courte pour justifier des liaisons ferroviaires intérieures à grande vitesse ».

et d'ailleurs

« L'étape minimale d'un train à grande vitesse est de 200 km ».(2)

La Deutsche Bundesbahn a mis en chantier des nouvelles lignes ferroviaires dont l'achèvement prévu pour 1991 permettra l'exploitation des trains à grande vitesse I.C.E. (carte 4). Dans un premier temps, la vitesse maximale sera de 250 km/h.

Deux axes sont concernés :

- Mannheim (314.000 habitants) - Stuttgart (590.000 habitants), dont la longueur actuelle est de 130 km. La ligne nouvelle ramènera cette distance à 99 km. Le temps de parcours prévu est de 30 minutes.
- Hanovre-Würzburg dont la longueur est de 327 km. Sur ce parcours, les I.C.E. desserviront les villes de Göttingen, Kassel et Fulda. Les distances entre ces villes ne dépassent pas 100 km.

  Les temps de parcours sont les suivants :

Hanovre	(547.000 h.)	>	30' min
Göttingen	(120.000 h.)	>	15'
Kassel	(213.000 h.)	>	30'
Fulda	(61.000 h.)	>	30'
Würzburg	(114.000 h.)		

Si les rames I.C.E. atteignent aisément des vitesses élevées sur de courtes distances, c'est grâce à leur grande puissance d'accélération et de freinage (la S.N.C.F. poursuit des recherches techniques dans le même sens). Il est donc clair que l'étape minimale de 200 km, invoquée sans autre explication par certains techniciens belges, n'est rien d'autre qu'un mauvais argument pour esquiver l'arrêt du T.G.V. à la gare des Guillemins (p. 14).

Réseau à grande vitesse SHINKANSEN
Quelques liaisons inter-villes (horaire 85-86)

Lignes	Distances en km	Temps de parcours	Vitesse commerciale
TOKAIDO et SANYO SHINKANSEN (Vitesse de pointe : 210 km/h)			
TOYOHASHI - NAGOYA	72,4	26' min	167 km/h
NAGOYA - MAIBARA	79,9	26'	184 km/h
FUKUYAMA - HIROSHIMA	103,6	34'	182 km/h
KOKURA - HAKATA	68,2	22'	186 km/h
TOHOKU SHINKANSEN (Vitesse de pointe : 240 km/h)			
UTSUNOMIYA - KORIYAMA	117,2	34' min	206 km/h
FUKUSHIMA - SENDAI	79	26'	182 km/h
JOETSU SHINKANSEN (Vitesse de pointe : 210 km/h)			
OMIYA - TAKASAKI	74,7	29' min	154 km/h
TAKASAKI - ECHIGO-YUZAWA	94,2	29'	194 km/h
NAGAOKO - NIIGATA	63,3	21'	181 km/h

Source : Japanese National Railways.

En France, on rencontre aussi des étapes courtes : sur le T.G.V. sud-est, Mâcon-Lyon, 68 km ; sur le T.G.V. Atlantique en cours de construction, Vendôme-Tours, 56 km.

Le Japon est équipé d'un réseau à grande vitesse qui assure la liaison rapide entre des villes qui ne sont jamais distantes de plus de 100 km (carte 1).

La Suisse, dans le cadre du plan « Rail 2000 », va améliorer les relations Zürich-Winterthur, Bâle-Berne, Fribourg-Lausanne, Lausanne-Brig. Quatre axes nouveaux seront construits permettant de porter la vitesse à 160/200 km/h, suivant les sections qui sont loin d'atteindre 200 km de long.

« Le T.G.V. ne pourra passer par Liège car il est incapable de monter le "plan incliné" entre Liège-Guillemins et Ans »

Les rames T.G.V. n'éprouveront aucune difficulté à franchir le « plan incliné », dont la déclivité atteint par endroit 33 ‰, car elles sont conçues pour faire face à des déclivités supérieures.

Performances du matériel T.G.V.

Rame T.G.V. à quatre bogies moteurs			
Composition de la rame Nbre max. de places	**Vitesse maximum (km/h)**	**Accélération à la vitesse max. (cm/s²)**	**Rampe maximum (‰)**
M + 6R + M 392 places	300 270	6,2 10.9	39 44
M + 8R + M 512 places	300 270	3,2 7,5	32 37
M + 10R + M 632 places	300 285 270	1 3 5	27 29 31
M + 12R + M 752 places	271 260	3 4,4	27 28
M + 14R + M 872 places	259 250	3 4,1	25 26
M + 16R + M 992 places	248 240	3 4	23 24

Rame T.G.V. à six bogies moteurs			
Composition de la rame Nbre max. de places	**Vitesse maximum (km/h)**	**Accélération à la vitesse max. (cm/s²)**	**Rampe maximum (‰)**
M + 8R + M 480 places	300	11,3	56 (*)
M + 10R + M 600 places	300 290	8,1 9,7	48 50
M + 12R + M 720 places	300 270	5,7 10,1	42 47
M + 14R + M 840 places	300 270	3,7 7,9	37 41
M + 16R + M 960 places	293 270	3 6,1	34 37

(*) Limitée à 50 ‰ compte tenu du freinage.

Source : Rail international, 1985/2.

Légende : M = Motrice
R = Remorque

Ces performances ne sont qu'un moment dans l'évolution du matériel T.G.V. Celui qui circulera sur la ligne de l'Atlantique (1990) sera déjà bien différent de la première génération de matériel qui dessert aujourd'hui le réseau Paris-Sud-Est. Pour le T.G.V. Nord, la collaboration industrielle entre la France, la Belgique et l'Allemagne devrait engendrer une troisième génération de rames à grande vitesse parfaitement adaptées aux contraintes du couloir Paris-Bruxelles-Cologne, qu'elles soient géographiques, techniques ou commerciales.

« Le T.G.V. est un train de luxe qui n'intéresse que quelques hommes d'affaires »

Le T.G.V. n'est pas le T.E.E.
Les T.E.E., qu'ils s'appellent Ile de France, Vesuvio, Rheingold, Adriatico ou encore Rubens..., assurent des liaisons ferroviaires rapides à travers l'Europe. Leur fréquence et le nombre de villes qu'ils desservent ont fortement diminué ces dernières années. Neuf relations seulement subsistent en 1986. Ce sont des trains de luxe composés uniquement de voitures de première classe sur lesquelles un supplément est obligatoire. Leur exploitation se caractérise par une vitesse commerciale un peu plus élevée que celle assurée par les trains internationaux classiques.
T.G.V. ne rime pas avec T.E.E. Sur son réseau Sud-Est, la S.N.C.F. offre à la clientèle des voitures T.G.V. de première et de seconde classe, comme sur les trains classiques. La part des voyages effectués en seconde classe est de 74 %(3). La tarification du T.G.V. est la même que celle en vigueur sur l'ensemble du réseau S.N.C.F.

Le T.G.V., c'est la grande vitesse pour tous, au prix de l'omnibus.

« Les navetteurs ne pourront pas utiliser le T.G.V. »(4)

A de rares exceptions près, n'importe quel voyageur — occasionnel ou régulier — peut utiliser n'importe quel train, y compris les trains internationaux qui traversent et desservent la Belgique. On ne voit pas pourquoi on modifierait cette règle pour le T.G.V. Si la S.N.C.F. a conçu les rames T.G.V. avec des premières et des deuxièmes classes, c'est précisément pour capter un maximum de clientèle et faire bénéficier de la grande vitesse, le plus grand nombre de voyageurs. Elle a d'ailleurs mis en vente des abonnements T.G.V.

On veut croire que ces objections — et quelques autres tout aussi vaines — n'étaient dues qu'à l'ignorance...

(1) Selon l'itinéraire (chapitre 3).
(2) On a dit aussi : 400 km. Mais que ne dit-on pas...
(3) Les nouvelles rames en construction pour le T.G.V. Atlantique offriront 76 % de places 2e classe et 24 % de places 1re classe.
(4) Ce concept de « navette » — une allée et venue régulière — est couramment utilisé en Belgique pour décrire le phénomène de mobilité de milliers de travailleurs de et vers Bruxelles. Le « navetteur » a le plus souvent recours aux tarifications spéciales qu'offre la S.N.C.B. : abonnement social, abonnement ordinaire ou carte de réduction permettant d'obtenir des billets à prix réduit. C'est donc en fonction du titre de transport qu'une distinction peut être faite entre l'utilisateur régulier et le voyageur occasionnel.

3. Le T.G.V. Nord

Le projet de T.G.V. Nord — ainsi appelé en raison de son implantation dans le Nord de la France — a pris corps en 1983 lorsque les Ministres des Transports de France, de Belgique et d'Allemagne décident de confier à un groupe de travail tripartite l'étude d'une liaison rapide Paris-Bruxelles-Cologne. En juillet 1984, une première ébauche est déposée. Mandat est alors donné au groupe de travail de poursuivre jusqu'à l'établissement d'un dossier complet.

Les Pays-Bas, à la demande de la délégation belge, sont bientôt « associés à la poursuite de l'étude du projet, étendu au corridor Paris-Bruxelles-Cologne/Amsterdam ».

Le rapport définitif est toujours en voie d'élaboration. On peut cependant, sur la base des différents documents intermédiaires, procéder à une description du projet, tel qu'il est actuellement étudié au sein de groupes de travail et de commissions instaurés par le Ministre des Communications. C'est sous l'appellation brève « études en cours » qu'il sera fait allusion à ces documents dans les pages qui suivent.

La section Paris-Bruxelles

La réussite commerciale d'une exploitation ferroviaire grande vitesse ne dépend pas que de la vitesse ; elle dépend aussi d'une implantation géographique apte à attirer la plus grande clientèle possible.

Ainsi, entre Bruxelles et Paris, le tracé le plus court ne passe certes pas par Lille (carte 5). Pourtant, la ligne à grande vitesse qui atteindra le nord de la France et, dans son prolongement, la Belgique, a été conçue de telle sorte qu'une desserte optimale de Lille soit assurée. Deux variantes plus directes ont été écartées.

Le tracé nouveau ira donc de Villiers-le-Bel (16,8 km au nord de Paris sur la ligne Paris-Nord - Creil) à Lembeek (16 km au sud-ouest de Bruxelles) en décrivant une ample courbe appuyée sur Lille.

En France, cette liaison[1] sera presque entièrement nouvelle à l'exception de la sortie de Paris. Il pourrait en être de même en Belgique où cependant le choix définitif du tracé et les caractéristiques de certaines sections ne sont pas encore arrêtés.

Les sections Bruxelles - Cologne et Bruxelles - Amsterdam

Trois itinéraires sont en compétition. Ils sont reportés sur la carte 8, à la fin de la brochure, tels qu'ils résultent des études en cours.

Premier itinéraire :

- Section est : Bruxelles - Aix-la-Chapelle - Cologne
  - ligne existante Bruxelles-Zaventem,
  - ligne nouvelle Zaventem-Stolberg passant à Visé et au sud d'Aix-la-Chapelle ; un embranchement est prévu en territoire belge pour desservir la gare principale d'Aix-la-Chapelle (Aachen Hbf) ; un point d'arrêt, baptisé Liège-Nord, est envisagé à hauteur de Visé,
  - tracé existant entre Aix-la-Chapelle et Cologne porté à 200 km/h.
- Section nord : Bruxelles - Anvers - Rotterdam - Amsterdam
  - ligne existante entre Bruxelles et Anvers gare centrale, avec rectification du tracé à hauteur de Malines,
  - nouveau tunnel sous Anvers,
  - ligne existante Anvers-Roosendael,
  - ligne partiellement nouvelle entre Kalmthout et Amsterdam via Rotterdam et l'aéroport de Schipol.

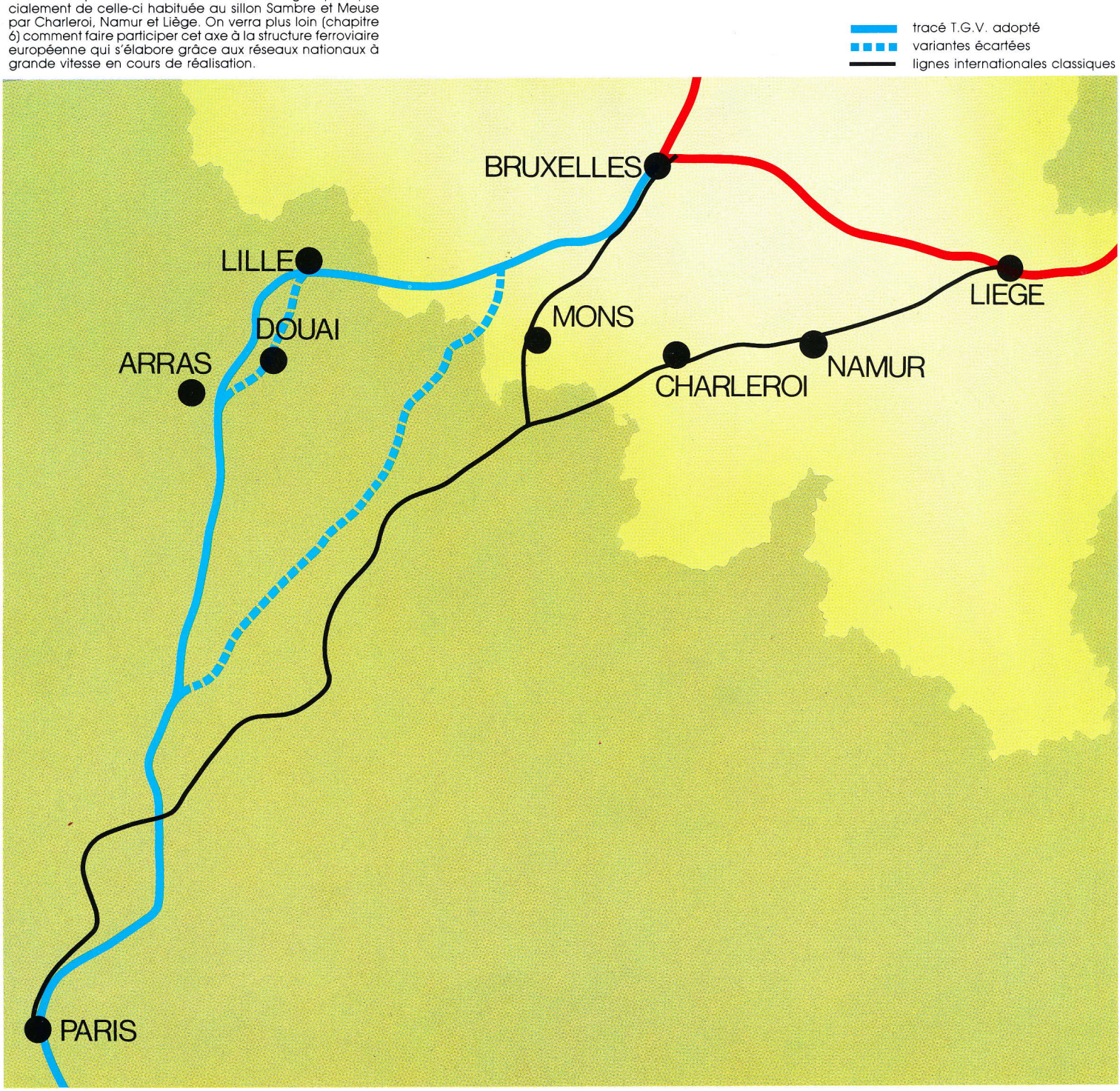
Deuxième itinéraire :

- Section est : Bruxelles - Liège - Aix-la-Chapelle - Cologne
  - ligne existante entre Bruxelles et Zaventem,
  - ligne nouvelle Zaventem - Waremme,
  - ligne existante entre Waremme et Chênée, via Liège-Guillemins, vitesse limitée à 160 km/h,
  - ligne nouvelle entre Chênée et Welkenraedt, avec un tunnel entre la vallée de la Vesdre et le plateau de Herve,
  - ligne existante entre Welkenraedt, Aix-la-Chapelle et Cologne, en portant la vitesse, entre ces deux dernières villes, à 200 km/h.
- Section nord : Bruxelles - Anvers - Rotterdam - Amsterdam

  Le tracé utilise la ligne existante sur tout le parcours moyennant quelques modifications :
  - rectification à hauteur de Malines,
  - nouveau tunnel sous Anvers,
  - amélioration partielle entre Rotterdam et Amsterdam.

Carte 5 Le T.G.V. Nord, la section Paris - Bruxelles

Cette carte illustre :
- combien la préoccupation primordiale du T.G.V. Nord est d'abord de desservir la zone de forte densité constituée par Lille et Arras ;
- à quel point le tracé nouveau s'écarte des lignes internationales classiques Paris - Bruxelles et Paris - Cologne, plus spécialement de celle-ci habituée au sillon Sambre et Meuse par Charleroi, Namur et Liège. On verra plus loin (chapitre 6) comment faire participer cet axe à la structure ferroviaire européenne qui s'élabore grâce aux réseaux nationaux à grande vitesse en cours de réalisation.



4. Trois itinéraires sous la loupe

Troisième itinéraire :

- Section est : Bruxelles - Cologne
  - ligne nouvelle Bruxelles - Eschweiler (sur la ligne Aix-la-Chapelle - Cologne) passant à hauteur d'Herentals (le tronçon Bruxelles - Herentals est commun aux lignes T.G.V. Bruxelles - Amsterdam et Bruxelles - Cologne). Construction d'une gare T.G.V. à Beek-Maestricht, dans le Limbourg néerlandais. Liège est exclue du tracé T.G.V. et Aix-la-Chapelle difficilement desservie parce que à l'écart du tracé proprement dit.
  - ligne existante Aix-la-Chapelle - Cologne entre Eschweiler et Cologne. La ligne Aix-la-Chapelle - Cologne est portée à 200 km/h.
- Section nord : Bruxelles - Rotterdam - Amsterdam
  - ligne nouvelle Bruxelles - Rotterdam passant à hauteur d'Herentals ; Anvers est exclue du tracé T.G.V.,
  - ligne partiellement nouvelle entre Rotterdam et Amsterdam via l'aéroport de Schipol.

Il faut maintenant entrer dans le détail et analyser rigoureusement ces trois itinéraires car leurs mérites sont très différents et du choix final, dépend le sort de la grande vitesse ferroviaire en Belgique.

(1) Temps de parcours : 1 h 17 min
Vitesse de pointe : 300 km/h.
Vitesse commerciale : 244 km/h.

On ne peut dire que les trois itinéraires, tels qu'ils se présentent actuellement, simplifient le dossier du passage du T.G.V. en Belgique. Le troisième est inattendu et même surprenant ; les deux autres comprennent plus d'un élément contestable, ce qui rend difficiles les comparaisons. Avant d'y procéder selon les trois critères classiques du montant des investissements, de la rapidité du trajet et de la clientèle attendue, il convient, à tout le moins, d'examiner deux problèmes particuliers (mal posés, ils risquent de grever inutilement les itinéraires 1 et 2) et d'évoquer l'influence des différents itinéraires sur l'environnement.

Les tracés à l'est de Bruxelles

Les itinéraires 1 et 3 proposent chacun la construction d'une ligne nouvelle à 300 km/h entre la périphérie de l'agglomération bruxelloise et la ligne Aix-la-Chapelle - Cologne. Ce n'est pas réellement le cas de l'itinéraire 2. En effet, s'il est impératif de rejoindre, comme dans toutes les agglomérations, la ligne existante pour traverser Liège et Aix-la-Chapelle, on ne comprend pas les raisons — aucune n'est apparente — qui ont amené les auteurs des projets à limiter l'axe nouveau, d'une part, à Bruxelles - Waremme et, d'autre part, à Chênée - Welkenraedt(1).

D'emblée, cet itinéraire, comme il est conçu, accuse deux faiblesses capitales :

- dès avant Waremme, le T.G.V. serait réduit à se traîner sur la ligne ordinaire, telle qu'elle est, alors qu'elle s'allonge, toute droite, jusqu'à proximité de Liège et se prête admirablement — c'est-à-dire facilement et à peu de frais — à une adaptation digne d'un train à grande vitesse ;
- de même, entre Welkenraedt et Aix-la-Chapelle, rien n'est prévu pour améliorer les 15,5 km que le T.G.V. endurera en 11 minutes, soit seulement 2 minutes de moins que les trains actuels.

Il semble donc que rien n'ait été négligé pour que l'itinéraire 2 dévalorise le T.G.V. Or, les faiblesses de cet itinéraire peuvent être aisément corrigées :

- à l'ouest de Liège, le site propre pourrait atteindre Ans ; une autre solution satisfaisante consisterait à utiliser la voie actuelle, comme le fait le projet, mais en la portant à 200 km/h. Quelle que soit la solution adoptée, le temps de parcours Bruxelles - Liège-Guillemins devient, à une

SNCF. CAV. Photo Patrick Olivain

minute près, équivalent à celui de Bruxelles - Visé.

- à l'est de Liège, le site propre pourrait être prolongé au-delà de Welkenraedt jusqu'à Hammer, à proximité de la frontière allemande, où l'on n'est plus qu'à quelques kilomètres de la gare principale d'Aix-la-Chapelle. Et cela, sans aucun obstacle géographique.

On est donc en droit de se demander pourquoi, dans l'itinéraire 2, on n'a pas utilisé pleinement la possibilité de créer des axes nouveaux sur l'ensemble du tracé, comme on l'a fait dans les autres, ce qui permettrait de gagner 6 minutes entre Bruxelles et Aix-la-Chapelle. La question est importante car pour procéder à une comparaison objective des itinéraires en compétition, il est indispensable de les placer, chacun, dans des conditions équivalentes. Les améliorations, proposées ici à l'itinéraire 2, sont donc indispensables.

Certains estimeront peut-être que 6 minutes en plus ou en moins ne pèsent guère en regard du gain de 2 h 30 sur Paris-Cologne, ou de 1 h sur Bruxelles-Cologne que permet le T.G.V. Mais le problème se présente autrement. Les modèles informatiques, utilisés pour les prévisions de trafic, sont particulièrement sensibles aux temps de parcours dont ils constituent une variable essentielle. Et comme les prévisions de trafic influencent directement les prévisions de recettes, une différence de temps de parcours, faible dans l'absolu, peut entraîner des différences appréciables quant aux prévisions de trafic et de recettes. La variante 2, dont la branche orientale passe par Liège-Guillemins, risque donc de sortir amoindrie de la querelle qui lui est faite, si les améliorations, que nous demandons, ne sont pas réalisées[2].

Cet itinéraire pourrait être rendu plus rapide encore s'il était placé en site propre de Liège à Stolberg où il rejoindrait la ligne de Cologne, avec desserte d'Aix-la-Chapelle par les voies existantes à partir de Hammer.

Les aménagements proposés à l'itinéraire 2, qui restera le moins cher, lui permettront de remplir, à la satisfaction de tous, son rôle de liaison internationale rapide, dans un temps comparable à celui des autres itinéraires, tout en rentabilisant les lignes grâce à la desserte des importantes agglomérations de Liège et d'Aix-la-Chapelle qui drainent vers elles la clientèle des régions limitrophes. Ainsi, l'itinéraire 2 est le seul capable de combiner harmonieusement les liaisons directes entre grands centres et la desserte, systématique ou alternative, de Liège et d'Aix-la-Chapelle qui doivent continuer à jouer, dans le pays d'entre Meuse et Rhin, le rôle économique et culturel qu'elles assument depuis des siècles.

Le tunnel sous Anvers

Les itinéraires 1 et 2 au nord de Bruxelles prévoient le percement, à Anvers, d'un tunnel ferroviaire. Ce projet n'est pas nouveau ; il n'est donc qu'indirectement lié au T.G.V. Sa raison d'être serait de prolonger la voie au delà de la gare centrale en cul-de-sac, afin de joindre la ligne Berchem - Essen - Rotterdam.

Outre la réticence des Anversois envers cet ouvrage, on peut poser la question de son utilité. Anvers dispose d'une gare internationale, Berchem, par où transitent notamment les convois qui assurent actuellement la liaison Bruxelles - Amsterdam. Berchem est à Anvers-central ce que Liège-Guillemins est à Liège-Palais :

Anvers-central - Berchem
4 km, 4' en train

Liège-Palais - Liège-Guillemins
5 km, 6' en train

Ce tunnel, évalué forfaitairement à 9 milliards FB, alourdit inutilement le coût de la branche nord des itinéraires 1 et 2, et cette somme pourrait aisément être mieux utilisée ainsi qu'on le verra plus loin (chapitre 6).

Le T.G.V. et l'agriculture

En principe, le T.G.V. respecte l'environnement. C'est un mode de transport propre et peu exigeant en terres ; son infrastructure n'est que le tiers de celle d'une autoroute et il déplace beaucoup plus de personnes, sans pollution, pour une moindre consommation d'énergie. Il n'en reste pas moins que l'infrastructure d'une ligne entièrement nouvelle, en pleine zone agricole, exige d'importantes et onéreuses expropriations, divise les exploitations, complique les activités, perturbe les communications locales. C'est particulièrement vrai de tout le tracé de l'itinéraire 3 et de l'itinéraire 1 de Waremme à la frontière allemande. Par contre, il en va autrement de la branche orientale de l'itinéraire 2 : ou son tracé longe les lignes ferroviaires et les autoroutes, utilisant ainsi les zones de recul existantes ; ou il coïncide avec les lignes classiques adaptées ; ou il se situe

en tunnel pour monter de Chênée, dans la vallée, jusqu'au plateau de Herve et y rejoindre l'E40. Par rapport à l'itinéraire 1, l'itinéraire 2 réduit de 150 ha les expropriations nécessaires à l'implantation de la ligne Bruxelles - frontière allemande.

* * *

Les coûts d'infrastructure, la durée du parcours, la clientèle, ont fait l'objet de quelques controverses. N'a-t-on pas été jusqu'à imputer au passage par la gare des Guillemins une dépense supplémentaire de 10 à 12 milliards FB, alors que l'itinéraire 2 représente une économie de plusieurs milliards... Ces polémiques ne sont pas toujours innocentes.

Les coûts d'infrastructure

Voici les derniers chiffres connus[3] :

Coût total Paris-Bruxelles et Bruxelles-Amsterdam		
Itinéraires	**Milliards écus**	**Milliards FB[4]**
1	3,320	151,073
2	2,412	109,768
3	3,193	145,299

Les écarts s'expliquent par la nature des travaux envisagés tels qu'ils sont énumérés au chapitre 3. On notera que :

- le coût des itinéraires 1 et 2 comprend l'inutile tunnel sous Anvers, évalué à 9 milliards FB,
- la différence importante entre les itinéraires 1 et 3, d'une part, et l'itinéraire 2, d'autre part, s'explique par le fait que, dans cette dernière hypothèse, les Pays-Bas ne construisent pas d'infrastructure nouvelle sur leur territoire.

Pour la partie du couloir intéressant directement Liège :

Coût Bruxelles - Cologne			
Itin.	**Distances**	**Milliards écus**	**Milliards FB**
1	210 km	0,909	41,386
2	218 km	0,685	31,172
3	222 km	0,929	42,283[5]

Le tracé Bruxelles - Cologne, via Liège-Guillemins, coûte donc 10,2 milliards FB de moins que via Visé et 11,1 milliards de moins que via Beek-Maestricht. Si, dans l'itinéraire 2, la ligne Bruxelles - Aix-la-Chapelle est rendue plus rapide comme nous le proposons, il y aura lieu de prévoir une augmentation de l'investissement de 4 à 5 milliards. Même dans ce cas, l'itinéraire 2 reste le moins cher.

Les temps de parcours

Les chiffres, donnés ci-dessous, incluent deux arrêts sur chacun des itinéraires en compétition. Ils proviennent des études en cours et sont calculés à partir de Bruxelles-Midi, ce qui soulève un sérieux problème car d'un point de vue commercial, il est évident que le choix de la gare de Bruxelles-Midi comme future gare T.G.V. n'est pas heureux. La concentration du secteur tertiaire est proche de la gare du Nord (quartier Schuman, World Trade Center, etc.). Les correspondances y sont plus nombreuses qu'à la gare du Midi. C'est encore à la gare du Nord que se joindront les deux axes T.G.V. Bruxelles - Cologne et Bruxelles - Amsterdam et on ne voit pas pourquoi les trains directs Amsterdam - Cologne devraient encombrer la jonction en un aller et retour inutile et lent, se soldant par une perte de temps de 15 minutes, alors que la simple inversion de marche des rames permettrait de quitter la gare du Nord aussitôt arrivé. C'est tellement clair qu'on ne peut s'empêcher de s'interroger sur les mobiles profonds des défenseurs de Bruxelles-Midi : certains ne songeraient-ils pas à en faire la gare terminale du T.G.V. Paris - Bruxelles ?

Temps de parcours Bruxelles-Midi - Cologne		
Itinéraire 1	**Itinéraire 2**	**Itinéraire 3**
82'[6]	98'[7]	90'[8]

Ce tableau appelle une correction. Répondant à une question parlementaire (n° 152 du 10 juillet 1986) du Sénateur P. Clerdent, le Ministre des Communications précisait que le temps de parcours Bruxelles-Midi - Visé est passé « après vérification » de 35 à 32 minutes. Il a été précisé par la suite que ce gain de temps est également applicable à Bruxelles - Liège sur l'itinéraire 2. De plus, si cet itinéraire est amélioré comme nous le proposons, le temps de parcours Bruxelles - Cologne, avec arrêt à la gare des Guillemins et à Aachen Hof, sera réduit d'environ 6 minutes.

Ces deux remarques conduisent à établir le tableau suivant :

Temps de parcours corrigé Bruxelles-Midi - Cologne		
Itinéraire 1	**Itinéraire 2**	**Itinéraire 3**
82' min	90' min	90' min

Exprimés en pourcentage, les gains par rapport aux temps de parcours actuels sont alors :

Lignes	Itin. 1	Itin. 2	Itin. 3
Paris - Cologne	48,8 %	46,3 %	46,3 %
Bxl-M. - Cologne	49,3 %	44,4 %	44,4 %

La clientèle internationale

Dès lors qu'une hypothèse de tracé est retenue, son coût peut être estimé avec précision de même que les temps permis. Mais les prévisions de trafic sont beaucoup plus aléatoires. Elles dépendent de multiples facteurs : temps de parcours, prix du voyage, fréquence des trains à grande vitesse, évolution de la conjoncture économique, prix des moyens de transport concurrents, etc.

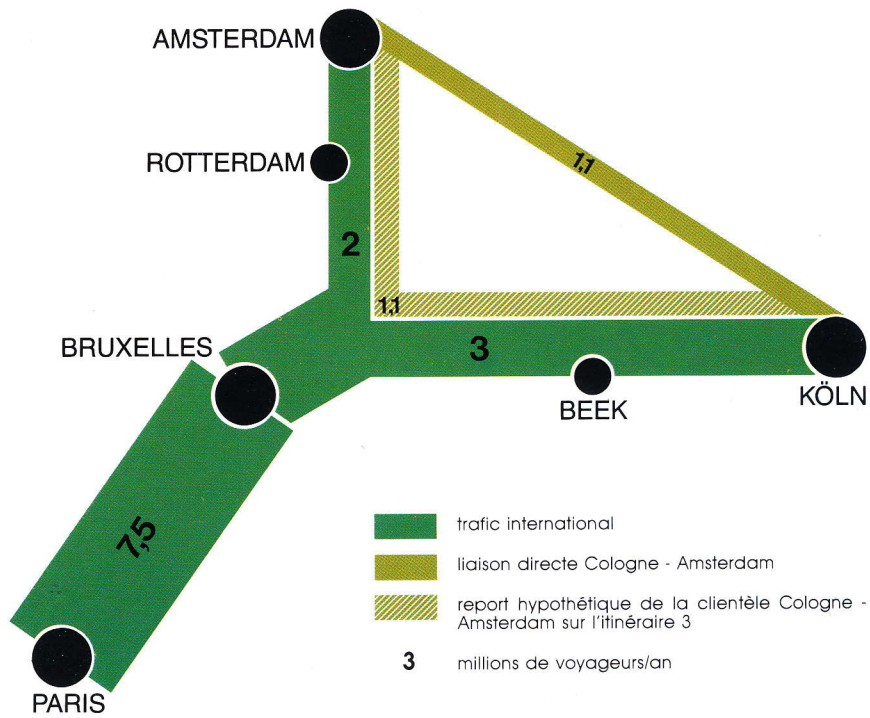
Le dossier du T.G.V. Nord, tel qu'il est actuellement étudié, conduit à plusieurs constatations :

- jusqu'à présent, et à la différence de ses partenaires, la Belgique fonde toute son étude de rentabilité sur le seul trafic international ;
- les modèles prévisionnels de trafic utilisés par la France, la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas, ne sont pas identiques. Il faudra donc vérifier avec précision les paramètres utilisés ;
- en cas d'existence des lignes Paris - Bruxelles - Cologne/Amsterdam, les ordres de grandeur de trafic en l'an 2000, les deux sens cumulés, donnent en millions de voyageurs/an :
  Paris - Bruxelles : 7,5
  Bruxelles - Cologne : 3
  Bruxelles - Amsterdam : 2
- ces chiffres devront être affinés, itinéraire par itinéraire, à l'est et au nord de Bruxelles, spécialement pour le tracé liégeois. En effet, on a vu que les prévisions de trafic, telles qu'elles sont présentement élaborées, sont très sensibles aux temps de parcours. Et comme ceux-ci ont été pour le moins pénalisés dans la variante liégeoise...

- les promoteurs de l'itinéraire 3 envisagent de reporter sur lui une partie du trafic de la ligne directe actuelle Amsterdam - Cologne. Ce trafic peut être évalué à 1,1 million de passagers[9] par an.

  Cet expédient conforterait les deux branches de l'itinéraire 3, mais il soulève au moins deux questions : l'Allemagne et les Pays-Bas accepteront-ils de partager, avec la Belgique, des recettes tarifaires qu'ils partagent aujourd'hui entre eux ? Que devient la liaison actuelle Cologne - Amsterdam, qui comprend 31 trains par jour (rapides, intercity, T.E.E.) ; dessert, selon les trains, deux à cinq villes intermédiaires ; fonctionne à l'entière satisfaction de la Deutsche Bundesbahn et des Nederlandse Spoorwegen, à tel point que l'Allemagne projette de moderniser la section Cologne - Duisbourg ?[10]

Pour surprenante qu'elle soit, cette variante éclaire, de façon significative, la conception belge en matière de relations ferroviaires rapides. C'est ce qu'il reste à examiner, après quoi, il apparaîtra, de toute évidence, que le dossier, en cours d'élaboration, doit être complété.



(1) Plus précisément le croisement entre E40 et la ligne actuelle Liège - Verviers - Aix-la-Chapelle.
(2) L'exemple de la France montre cependant qu'on peut raison garder tout en conservant au T.G.V. tous ses mérites et tous ses attraits. Bien que la S.N.C.F. invite sa clientèle à « gagner du temps sur le temps », le T.G.V., pour des raisons d'économie d'énergie, reste largement en-deçà de sa vitesse maximale possible sur l'axe Paris - Lyon. Il a semblé que, sur un trajet de 2 heures, la perte de 10 minutes n'écarterait pas les voyageurs ; les résultats d'exploitation l'ont confirmé.
(3) Comme les études ne sont pas encore achevées, les chiffres ne cessent de changer. Mais comme tous évoluent parallèlement, l'allure générale n'est pas modifiée.
(4) 1 écu = 45,5 FB.
(5) Ce coût ne comprend que la moitié de l'infrastructure nouvelle Bruxelles - Herentals ; l'autre moitié est imputée à l'axe Bruxelles - Amsterdam.
(6) Arrêts à Visé et à Aix-la-Chapelle (ce dernier arrêt exigerait un raccordement particulier, voir p. 14).
(7) Arrêts à Liège-Guillemins et à Aix-la-Chapelle (seul cet itinéraire dessert directement Aachen Hbf).
(8) Arrêts à Beek et à Aix-la-Chapelle. L'itinéraire 3 soulève une réelle difficulté car pour rencontrer les exigences allemandes, les rames devront, après avoir quitté la ligne nouvelle qui passe au nord de la ville, utiliser un nouveau raccordement jusqu'à une ligne existante pour rejoindre, enfin, Aachen Hbf. Dans ces conditions, on ne peut prétendre que cette variante dessert commodément Aix-la-Chapelle.
(9) Prévisions an 2000, deux sens réunis.
(10) De plus, le tracé actuel Cologne - Amsterdam est de 267 km ; le tracé de l'itinéraire 3 en aura 326. La clientèle acceptera-t-elle de payer un supplément tarifaire de 59 km pour un gain de temps relativement faible ?

5. Singularité de la position belge

Quatre pays sont parties prenantes dans le projet T.G.V. Nord : la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. Il s'agit donc bien d'un projet international.

Un projet international ? Oui, mais...

Quelle que soit la décision concernant le couloir international à grande vitesse Paris - Bruxelles - Cologne/Amsterdam, la France construira la ligne à grande vitesse Paris - Arras - Lille (carte 5). Et pour cause : le trafic intérieur sur cet axe est évalué à près de 10 millions de voyageurs/an[1] à la fin du siècle. Mais Paris - Lille à grande vitesse sera d'autant plus rentable qu'on y adjoindra le trafic international provenant de Belgique. Cette clientèle potentielle vaut bien, dans le chef de la France, la construction d'un petit bout de ligne, à vocation internationale exclusive celui-là, entre le sud de Lille (Seclin) et la frontière franco-belge, soit 20,1 km. Un document du Ministère belge des Communications résume bien cette philosophie quand il indique que « la France est avant tout intéressée par les solutions (internationales) de tracé qui attirent sur le tronçon (français) un maximum de trafic dans les temps les plus courts ».

10 millions de voyageurs/an

soit

— Paris - Lille
— Paris - Arras et au-delà par les voies ordinaires : Douai, Valenciennes, Lens, Béthune, Hazebrouck, Dunkerque...

En France, l'irradiation locale de la grande vitesse est un des articles les plus sacrés du credo T.G.V. (carte 3).

Un projet international ? Oui, mais...

Aux Pays-Bas, les investissements sont fonction des itinéraires. Le premier et le troisième impliquent respectivement la construction, sur le territoire néerlandais, d'un secteur de 83 km (Kalmthout - Rotterdam - sud-ouest d'Amsterdam) et de 110 km (frontière belgo-néerlandaise - Rotterdam - sud-ouest d'Amsterdam, ainsi que la traversée du Limbourg néerlandais). Le deuxième itinéraire ne prévoit pas la construction d'une ligne nouvelle.

Cependant, les infrastructures nouvelles, que nécessitent les itinéraires 1 ou 3, sont destinées tant au trafic intérieur qu'au trafic international. Le document précité du Ministère belge des Communications en apporte la preuve. On y lit : « Pour la délégation des Pays-Bas, aucune option bien tranchée n'apparaît encore, si ce n'est la nécessité de prendre en considération des trafics intérieurs néerlandais et d'assurer la desserte de Rotterdam et d'Amsterdam via l'aéroport de Schipol ».

Un projet international ? Oui, mais...

Le même document poursuit : « Des interventions de la délégation allemande, on retire l'impression qu'une solution est privilégiée ; il s'agit de celle consistant à aménager, comme c'est de toute façon prévu dans la planification à moyen terme de l'Allemagne, la ligne existante entre Aix-la-Chapelle et Cologne pour permettre une vitesse de 200 km/h ; la desserte d'Aix-la-Chapelle paraît devoir être envisagée systématiquement ».

Peut-on être plus clair ? La mise à 200 km/h d'Aix-la-Chapelle à Cologne se fera de toute manière parce que cet axe fait partie du plan de modernisation du réseau de la Deutsche Bundesbahn. C'est pourquoi, l'Allemagne a déjà, au moins officieusement, exprimé ses réserves quant à la troisième variante, dont le tracé, venant de Beek, se dirigerait directement vers Eschweiler, passant au nord de la ville d'Aix-la-Chapelle proprement dite (voir p. 20, note 8).

Chez nos trois partenaires : une même philosophie

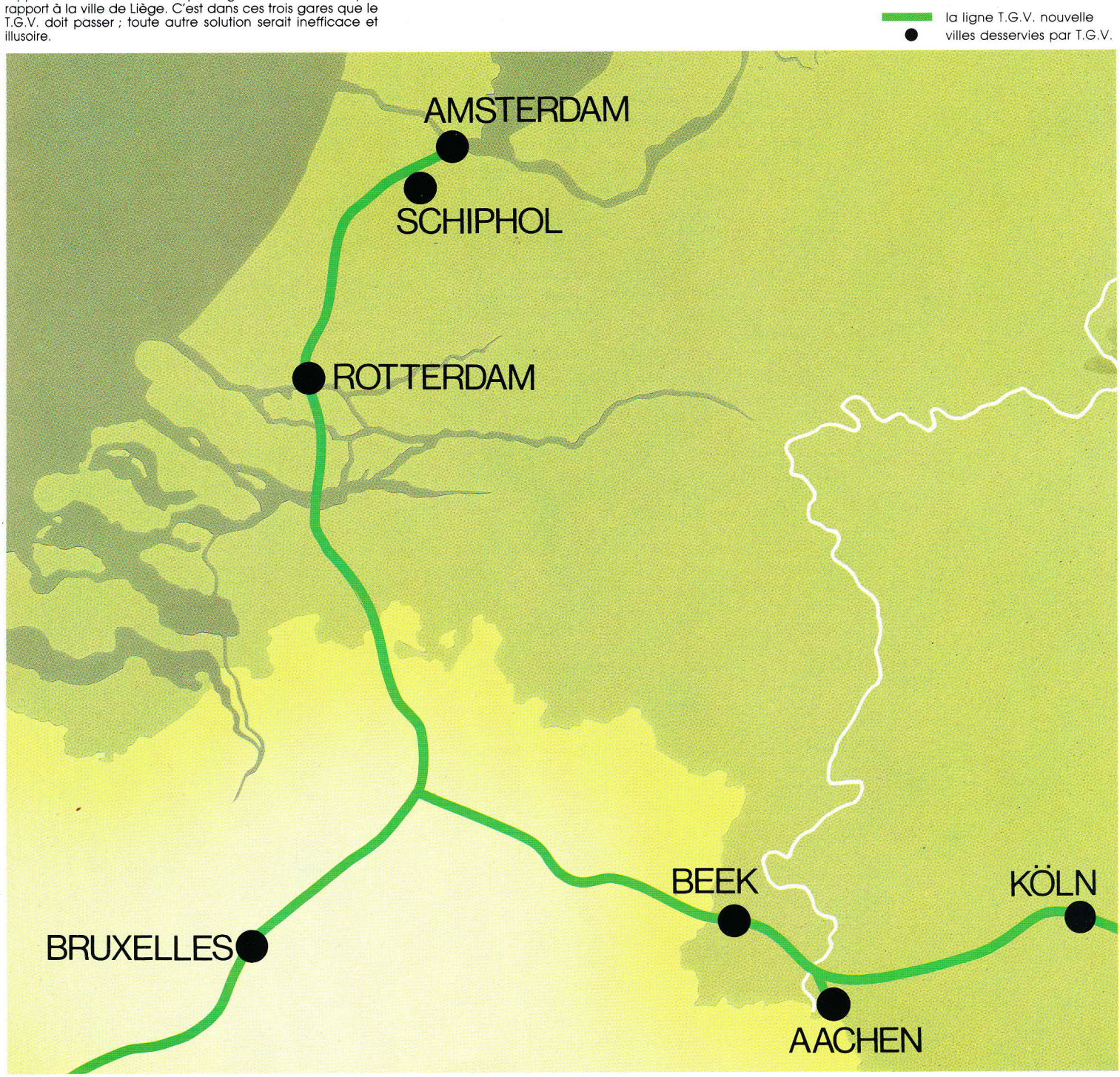
La France, les Pays-Bas et l'Allemagne, partenaires probables de la Belgique dans le projet de liaison à grande vitesse Paris - Bruxelles - Cologne/Amsterdam, partagent donc la même philosophie : moderniser leur réseau respectif grâce à une technologie de pointe à l'usage de leur clientèle intérieure. D'où Paris - Arras - Lille et diverses villes du Nord-Pas de Calais ; d'où Amsterdam - Schipol - Rotterdam (et Beek - Maestricht dans la troisième variante) ; d'où Aix-la-Chapelle - Cologne. Et tant mieux si, en sus, viennent s'adjoindre à ces trafics intérieurs, des trafics internationaux engendrés par la grande vitesse ferroviaire.

La Belgique se singularise

Sa position dans la négociation apparaît singulière à plus d'un titre. Tout d'abord, elle propose, à l'est de Bruxelles, trois itiné-

Carte 6 L'itinéraire 3 : une liaison intérieure néerlandaise

L'inutilité nationale de l'itinéraire 3 est évidente, tout autant que les contraintes qu'il fera peser sur les régions traversées, mais non desservies. Anvers — quoique port de taille mondiale — et Liège sont loin à l'écart ; Aix-la-Chapelle l'est moins mais suffisamment pour qu'il soit nécessaire de dévier les rames T.G.V. de l'axe nouveau, au nord de la ville, pour atteindre la gare principale, au sud. Celle-ci remplit, par rapport au centre urbain, la même fonction que la gare de Berchem par rapport à la ville d'Anvers et que la gare des Guillemins par rapport à la ville de Liège. C'est dans ces trois gares que le T.G.V. doit passer ; toute autre solution serait inefficace et illusoire.



raires, se plaçant ainsi en position de faiblesse par rapport aux contraintes qui lui sont imposées par les pays voisins. Mais surtout, le Ministère des Communications ne reconnaît au passage du T.G.V. à travers le pays qu'une signification essentiellement internationale, à tel point qu'à ce jour, aucune étude n'a encore analysé l'impact que pourrait avoir la grande vitesse sur le marché intérieur non plus que la compétitivité accrue qui pourrait en résulter pour la S.N.C.B. vis-à-vis de son concurrent, la route. Carence d'autant plus incompréhensible que la S.N.C.B. a perdu, en 20 ans, un quart de sa clientèle voyageurs.

De cet état d'esprit, l'itinéraire 3 est le témoin privilégié. De conception exclusivement internationale, il en est l'illustration la plus élaborée (carte 6) : aucun arrêt n'est prévu en Belgique sur Amsterdam - Cologne ; un seul, Bruxelles, si l'on se rend soit à Amsterdam, soit à Cologne. De toute façon, la clientèle intérieure est exclue. Les arrêts les plus proches sont tous situés hors de nos frontières : Paris, Rotterdam, Beek-Maestricht(2), Aix-la-Chapelle. L'absurdité est à son comble quand on songe qu'en imaginant cette variante strictement internationale, la Belgique offre aux Pays-Bas une splendide liaison intérieure entre Amsterdam - Rotterdam et le Limbourg néerlandais, entre l'aéroport de Schipol et celui de Beek-Maestricht.

Si l'axe T.G.V. ne devait avoir d'autres fins qu'internationales, la Belgique serait amenée à investir plus de 50 milliards FB dans une infrastructure et du matériel grande vitesse, au bénéfice de la seule clientèle internationale, qui soit transitera par la Belgique, soit se déplacera de Belgique vers l'étranger et vice versa. Cette clientèle n'est certes pas à négliger et on peut espérer qu'elle augmentera si l'axe T.G.V. Paris - Bruxelles - Cologne se réalise. Il n'en reste pas moins que dans l'ensemble du trafic voyageurs de la S.N.C.B., la répartition trafic international / trafic intérieur est de 14 % /86 % (voyageurs/km 1983). Et même si l'effet T.G.V. modifie quelque peu ce rapport au profit du trafic international(3), ce ne sera que dans une faible mesure. Ce n'est pas demain que les Bruxellois iront quotidiennement travailler en masse à Paris, ni les Parisiens à Bruxelles.

L'état actuel des études ne donne pas l'impression — il laisse même l'impression contraire — que la Belgique veuille tirer parti, comme ses partenaires associés à la réalisation du projet, de la traversée du territoire par le T.G.V. Paris - Bruxelles - Cologne/Amsterdam, pour réanimer son trafic intérieur. Si cela devait se confirmer, elle aurait renoncé à une occasion exceptionnelle de contribuer au développement socio-économique ou au redressement des régions traversées par un moyen de transport révolutionnaire. Il est encore temps que la Belgique, s'inspirant de la philosophie qui sous-tend les exemples étrangers, en Europe et au Japon (pp. 5 et 11), s'adapte aux exigences du 21e siècle en appuyant sur les axes T.G.V., une politique cohérente et globale — c'est-à-dire régionale et nationale — de la grande vitesse ferroviaire. Dans cette perspective, c'est le programme allemand, conçu pour un pays densément peuplé et urbanisé, comme l'est le nôtre (carte 4), qui offre les meilleurs éléments de comparaison.

(1) Sans le T.G.V., 5,8 millions de voyageurs/an. L'accroissement prévu de trafic, grâce au T.G.V., est donc de 67 %.

(2) On ne constatera pas sans étonnement que l'anathème, proféré contre l'arrêt à Liège-Guillemins par les inventeurs de « l'étape minimale de 200 km » (p. 11), n'atteint pas celui de Beek, qui n'est pourtant pas plus éloigné de Bruxelles que ne l'est Liège, et qui ne se trouve qu'à 32 km d'Aix-la-Chapelle.

(3) Encore faudrait-il que la clientèle internationale ait accès au réseau T.G.V., ce qui n'est pas assuré pour toutes nos villes. Ainsi, il n'est pas sûr que certaines rames T.G.V. iront au-delà de Lille ou de Valenciennes vers Gand ou Charleroi ; au nord et à l'est de Bruxelles, les dessertes d'Anvers et de Liège sont sacrifiées dans la troisième variante. Enfin, toutes les relations ferroviaires internationales ne sont pas concernées par le T.G.V. ; c'est le cas de la ligne Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg.

6. Une politique de la grande vitesse ferroviaire

Les objectifs d'une politique belge de la grande vitesse ferroviaire devraient être identiques à ceux poursuivis par nos partenaires français, néerlandais et allemands :

- concentrer sur les axes nouveaux les trafics intérieurs et les trafics internationaux pour accroître leur rentabilité ;
- permettre à la clientèle de bénéficier, en trafic intérieur, des gains de temps autorisés par la grande vitesse ;
- doter la S.N.C.B. d'une technologie de pointe qui lui permette de retrouver une compétitivité perdue ;
- faire des lignes T.G.V. autant d'éléments de l'aménagement régional, dont les effets stimulants se propagent de proche en proche, sur l'ensemble du territoire, grâce aux réseaux locaux de communication (transports en commun, routes et autoroutes).

Comment rencontrer ces objectifs eu égard aux différents projets de tracé au nord et à l'est de Bruxelles ? La diversité des besoins invite à distinguer les axes primaires et le réseau secondaire de la grande vitesse.

Les axes primaires

Dans un pays comme le nôtre, exigu, densément peuplé, doté d'une tradition urbaine quasi millénaire et gratifié d'une géographie bienveillante, la structure nationale des relations ferroviaires rapides va de soi : elle ne peut que s'appuyer sur les grandes villes, réservoirs de clientèle et, surtout, ferments de la dynamique économique. Un autre système exigerait un exceptionnel gaspillage d'imagination. Mais on a vu que les auteurs belges du projet T.G.V. ne s'en sont pas privés. Il vaut donc la peine de faire retour aux réalités.

Le schéma du réseau primaire, articulé sur Bruxelles, devrait compter quatre branches : Sud (Paris - Bruxelles), Nord (Bruxelles - Amsterdam), Est (Bruxelles - Cologne), Ouest (Bruxelles - Ostende) prolongeant Bruxelles - Cologne (carte 7). Cet axe Aix-la-Chapelle - Liège - Bruxelles - Gand - Ostende est la véritable dorsale ferroviaire du pays. C'est pourquoi il est le plus compétitif et sa longueur (280 km) permet de le comparer à l'axe à grand vitesse en construction en R.F.A. : Hanovre - Göttingen - Kassel - Fulda - Würzburg, soit 327 km avec aussi trois arrêts intermédiaires (carte 4). Bref, s'il est une ligne qui, en Belgique, appelle la grande vitesse, c'est bien l'axe Ouest - Est.

Quelles sont donc les branches des itinéraires (carte 8) les plus aptes à réaliser ce programme ? Il est aisé de choisir, car les hypothèses à écarter sont tellement aberrantes qu'elles n'eussent même pas surgi si les services belges, chargés de l'étude, avaient raisonné comme leurs collègues étrangers.

L'itinéraire 3 est tellement inconciliable avec une politique belge de la grande vitesse ferroviaire qu'il la condamnerait s'il lui arrivait de triompher. La comparaison des cartes 6 et 7 emporte la conviction (mais elle ne dispense pas de se demander quelles pensées ont inspiré le père d'un tracé strictement international, quoique mis à charge de la communauté nationale belge pour la plus grande inutilité du trafic intérieur).

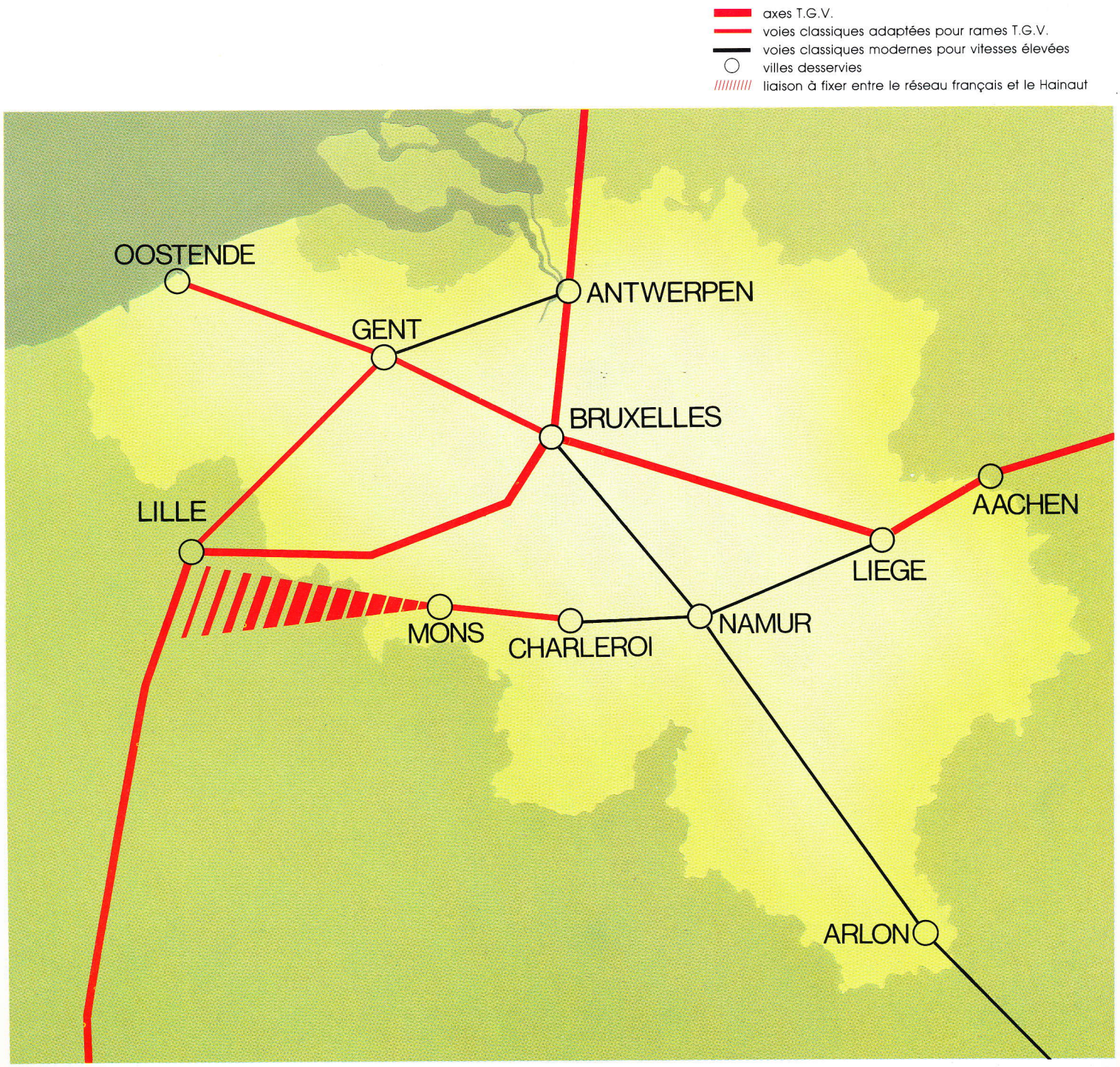
La branche méridionale (Paris - Bruxelles), sous réserve de son implantation définitive en Belgique, n'implique aucun choix capital, non plus que la branche septentrionale puisque le tracé Bruxelles - Anvers des itinéraires 1 et 2 est le même (p. 14). C'est à l'est qu'il faut décider.

Restent en présence le premier itinéraire, qui passe par Visé, et le deuxième qui passe par Liège. Quel est le bon ?

Le temps de parcours entre Visé et Bruxelles serait de 30 minutes, soit approximativement la moitié du temps actuel entre Liège-Guillemins et Bruxelles. Cette solution n'a cependant aucune chance de rencontrer l'attente de la clientèle intérieure. A quoi bon gagner 30 minutes sur le trajet s'il faut en perdre autant pour aller prendre le train, en voiture, à Visé ? Et en voiture seulement. Car cette gare, difficilement localisée tant le relief est ingrat, offrirait cette caractéristique exceptionnelle de ne permettre aucune correspondance avec le réseau ferroviaire classique ni vers Maestricht, ni vers Liège. Ce ne serait même pas la gare des hommes d'affaires. Les Visétois eux-mêmes refusent cet honneur encombrant autant qu'inutile[1].

Faut-il rappeler que le coup de génie commercial de la S.N.C.F. est d'avoir réalisé la grande vitesse de centre urbain à centre urbain, grâce à la compatibilité entre le réseau nouveau et le réseau classique. Dès lors, seul l'itinéraire 2, amélioré selon nos propositions, répond au problème posé : l'arrêt à Liège-Guillemins est la seule façon de desservir Liège et sa zone d'influence puisque comme gare principale, opportunément située à proxi-

Carte 7 Les axes ferroviaires de la grande vitesse



mité immédiate des autoroutes, elle polarise les réseaux locaux par fer, autobus et, bientôt, métro[2].

La clef de la grande vitesse ferroviaire en Belgique

L'itinéraire 2 étant la clef d'une politique de la grande vitesse ferroviaire en Belgique, la ligne Ostende - Gand - Bruxelles - Liège - Aix-la-Chapelle - Cologne devrait se présenter comme suit :

- mise à 200 km/h de la ligne actuelle Ostende - Gand - Bruxelles,
- ligne existante Bruxelles - Zaventem,
- ligne nouvelle à 300 km/h entre Zaventem et Ans ou, au-delà de Waremme, ligne actuelle portée à 200 km/h jusqu'à Ans (les temps de parcours sont équivalents),
- ligne existante entre Ans et Chênée avec arrêt à Liège-Guillemins,
- ligne nouvelle de Chênée à la frontière allemande (Hammer) avec un tunnel entre la vallée et le plateau de Herve,
- accès direct à Aachen Hbf,
- mise à 200 km/h de la ligne Aix-la-Chapelle - Cologne.

Actuellement, l'exploitation de cet axe consiste en trains directs qui circulent toutes les heures entre[3] :

Ostende
Bruges
Gand
Bruxelles
Louvain
Liège
Verviers

en alternance

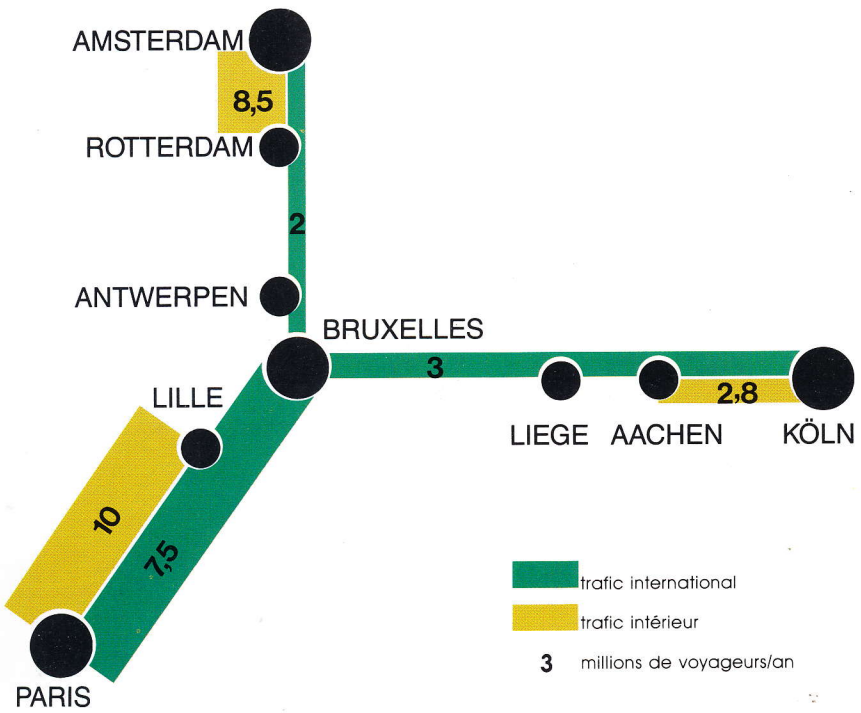
Heure A	Heure B
Welkenraedt	Aix-la-Chapelle
Eupen	Cologne

Ces trains directs, étant remplacés par des trains à grande vitesse, on peut envisager, à titre d'exemple, un schéma d'exploitation comme celui-ci, dont on retiendra plus l'allure générale que les détails, l'essentiel étant les perspectives qu'il ouvre.

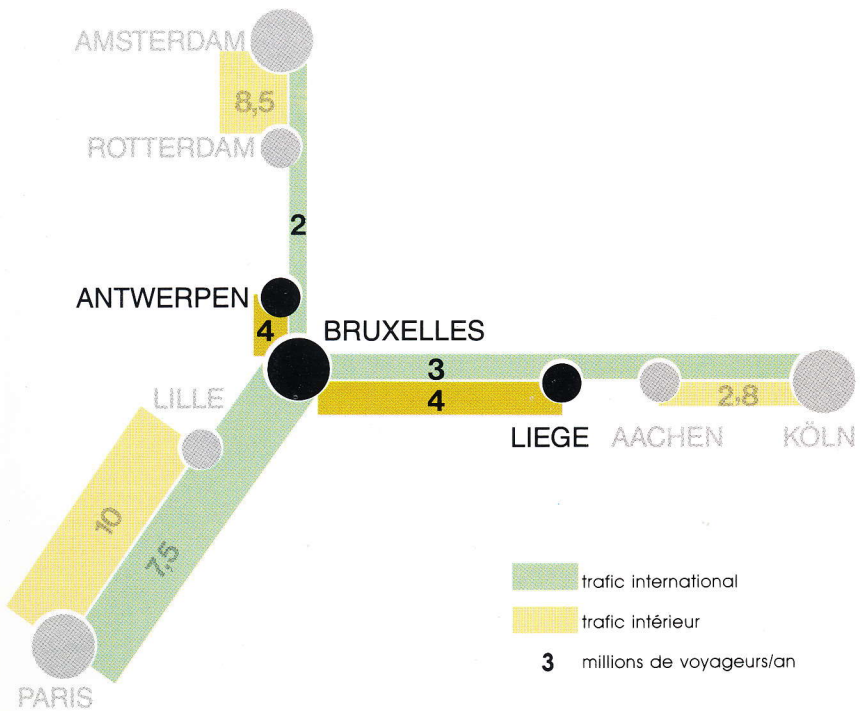
Gares desservies	Infrastructure	Temps de parcours	
		futur	actuel
Heure A			
Eupen Welkenraedt Verviers Liège-Guillemins	site classique	33 min.	33 min.
		2 min	4 min.
Liège-Guillemins Bruxelles-Nord	site nouveau max. 300 km/h	30 min.	58 min.
Bruxelles-Nord Bruxelles-Central Bruxelles-Midi	jonction	11 min.[4]	15 min.[4]
Bruxelles-Midi Gand Ostende	site amélioré max. 200 km/h	55 min.	69 min.
Heure B			
Cologne Aix-la-Chapelle	site amélioré max. 200 km/h	31 min. 2 min.	44 min. 2 min.
Aix-la-Chapelle Liège-Guillemins	site nouveau max. 250 km/h	23 min. 2 min.	41 min. 4 min.
Liège-Guillemins Bruxelles-Nord	site nouveau max. 300 km/h	30 min.	58 min.
Bruxelles-Nord Bruxelles-Central Bruxelles-Midi	jonction	11 min.[4]	15 min.[4]
Bruxelles-Midi Gand Ostende	site amélioré max. 200 km/h	55 min.	69 min.

Prévisions de trafic an 2000

En excluant le trafic intérieur belge



En intégrant le trafic intérieur belge



A titre indicatif, à l'heure A, la liaison Welkenraedt - Ostende, se ferait en 2 h 11' au lieu de 2 h 59' actuellement, soit un gain de temps de 26,8 % ; à l'heure B, le train rapide ferait Cologne - Ostende en 2 h 34' au lieu de 3 h 53' actuellement, soit un gain de 34 %.

La mise à grande vitesse de Cologne - Ostende ne devrait pas empêcher de poursuivre l'exploitation des trains semi-directs selon les horaires actuels, soit toutes les heures entre :

Bruxelles	Bruxelles
Gand	Louvain
Bruges	Tirlemont
Knokke/Blankenberge	Landen
	Waremme
	Ans
	Liège

Que peut-on attendre de cette proposition ?

- un gain de temps de 30 minutes sur la ligne Liège - Bruxelles[5]. Comme la majorité de la clientèle utilise cet axe à l'aller et au retour, en raison du phénomène de navette vers la capitale, le gain de temps est d'une heure par jour ;
- la solution des problèmes qu'engendre aujourd'hui l'intensité du trafic sur la ligne Bruxelles-Louvain, spécialement aux heures de pointe ;
- la concentration sur l'axe nouveau Bruxelles - Liège du trafic international Paris - Bruxelles - Cologne et du trafic intérieur province de Liège - Bruxelles - Flandres ;
- un accroissement du trafic intérieur d'au moins 40 % d'ici l'an 2000 sur l'axe Bruxelles - Liège en raison notamment de l'impact commercial résultant du gain de temps. Ce pourcentage est plausible. Sur le T.G.V. Sud-Est, l'accroissement de trafic constaté est de 45 %. L'effet T.G.V. prévu sur le trafic intérieur Paris - Nord-Pas de Calais est de 67 %. L'effet I.C.E. prévu sur Cologne - Aix-la-Chapelle est de 30 % alors que le gain de temps ne sera que de 13 minutes sur 70 km.

Ces différents éléments autorisent-ils des prévisions de trafic pour l'an 2000 ? Aucune étude de ce genre n'ayant été effectuée en Belgique, il faut se contenter d'une ébauche prudente de réponse. Mais celle-ci est possible. Les comptages, réalisés chaque année au mois d'octobre par la S.N.C.B., permettent d'évaluer à 3 millions de voyageurs/an, la clientèle minimale sur Liège - Bruxelles, de bout en bout,

les deux sens cumulés, venant éventuellement de plus loin, allant éventuellement plus loin. Si l'on affecte cette clientèle d'un coefficient de 40 %, tenu pour réaliste, on peut raisonnablement espérer dépasser 4 millions de voyageurs/an en l'an 2000. Ce chiffre peut être comparé aux trafics intérieurs des pays voisins, encore que chacun ait sa propre méthode de calcul. Mais il est évident qu'il sera moindre si le T.G.V., conçu essentiellement comme train international, doit se borner à charger, à Liège, une clientèle intérieure occasionnelle, susceptible de se satisfaire d'horaires qui n'ont pas été étudiés pour elle.

On s'est aussi employé à faire les mêmes prévisions pour Bruxelles - Anvers, bien que le T.G.V., en régime intérieur, n'ait pas pour les Anversois la même signification que pour les Liégeois. En effet, Anvers est trop proche de Bruxelles pour qu'un train à grande vitesse raccourcisse le temps de parcours de façon significative, et donc attrayante. Il n'en reste pas moins qu'avec plus de 10 millions de voyageurs/an sur cette ligne, la plus chargée du pays, et 4 trains par heure, le T.G.V. peut espérer plus que sa proportion arithmétique de clientèle. La prime de confort aidant, il est raisonnable de lui attribuer 4 millions de voyageurs/an. Ces données ont été exprimées en graphiques. L'omission du trafic intérieur belge y apparaît bien comme aberrante.

On ne manquera pas de remarquer qu'avec 8,5 millions de voyageurs/an, les Pays-Bas n'ont pas lésiné. Et pourtant, la distance entre Amsterdam et Rotterdam n'est que de 72 km. L'étape de 200 km minimum, chère à certains techniciens belges, laisse de plus en plus songeur.

De ces diverses constatations, on peut dégager que l'itinéraire 2 n'est pas seulement, comme on vient de l'écrire, la clef d'une politique de la grande vitesse ferroviaire en Belgique. Il est encore, à la différence des deux autres tracés, la clef de sa rentabilité grâce à la clientèle dont il est assuré et aux économies qu'il permettra notamment par la suppression de certains trains sur les lignes Bruxelles - Liège et Bruxelles - Anvers.

Le réseau secondaire

Le réseau primaire, tel qu'il vient d'être décrit, doit être complété par des connexions et des lignes rapides qu'emprunteront les rames T.G.V. afin que toute la population puisse, par le relais des villes, grandes et moyennes, accéder aisément à la grande vitesse :

- prolongement de la dorsale wallonne vers le réseau français, en accord avec les autorités hennuyères ;
- modernisation du grand axe de pénétration vers les Ardennes et le Grand-Duché de Luxembourg depuis Bruxelles par Namur et Arlon, Namur accomplissant ainsi sa fonction de carrefour ferroviaire wallon ;
- adaptation totale ou partielle de la ligne Lille - Gand - Anvers, ces deux dernières villes se trouvant, en tout état de cause, sur les axes primaires à grande vitesse.

* * *

Les zones d'influence des villes desservies par le système proposé (axes primaires et réseau secondaire) couvrent tout le pays[6]. La Flandre serait structurée à travers ses régions les plus actives et les plus peuplées. Ostende, tête de pont des liaisons maritimes vers Douvres et l'Angleterre, verrait sa position concurrentielle renforcée grâce à une pénétration plus rapide et plus efficace de son hinterland national et international. Quant à la Wallonie, elle obtiendrait, ce qu'on ne peut lui contester, deux soudures sur le réseau européen T.G.V. : l'une à l'est par Liège, l'autre à l'ouest par Mons et Charleroi.

Une objection d'ordre financier serait sans fondement. Les lignes T.G.V. Paris - Bruxelles, Bruxelles - Amsterdam et Bruxelles - Cologne feront l'objet d'un financement approprié[7]. Quant aux travaux complémentaires, nécessaires à la réalisation d'un véritable système belge de la grande vitesse ferroviaire, ils sont peu importants et ils pourraient être, sinon totalement du moins très largement, couverts par la récupération des 9 milliards de l'inutile tunnel sous Anvers (p. 18).

(1) D'une façon générale, la branche orientale de l'itinéraire 1 ne résiste ni à la critique selon les critères classiques, ni à la comparaison avec l'itinéraire 2 (voir chapitre 4).

(2) Est-il besoin d'ajouter que l'organisation de parkings suffisants, en relation directe avec les quais d'embarquement, n'y soulève aucune difficulté.

(3) A ces trains Ostende - Cologne, il faut ajouter les internationaux allant au-delà de Cologne (Francfort, Vienne, Moscou, Copenhage, Ljubljana, etc.).

(4) Ce temps de traversée de la jonction comprend les temps d'arrêt à Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central et Bruxelles-Midi. La différence entre les temps de parcours actuels et futurs s'explique par le fait que les rames T.G.V. ne devront pas stationner 6 minutes à Bruxelles-Midi, comme c'est le cas actuellement. Un temps d'arrêt de 2 minutes suffira.

(5) Il ne s'agit pas seulement de la clientèle ayant comme point de départ Liège et comme point d'arrivée Bruxelles et vice versa, mais de toute la clientèle utilisant, de bout en bout, l'axe Liège - Bruxelles et empruntant les trains directs qui y circulent toutes les heures dans chaque sens entre Cologne ou Welkenraedt et Ostende. Sont ainsi concernés : les Verviétois se rendant à Bruxelles, les Gantois à Liège, les Liégeois à Ostende, les Bruxellois à Aix-la-Chapelle, etc.

(6) Les zones d'influence, prises en considération, sont celles qui ont été délimitées par l'étude de MM. les Professeurs J. Sporck et M. Goossens « Le Réseau urbain, les zones d'influence des villes et la hiérarchie urbaine », parue dans « La cité belge d'aujourd'hui : quel devenir ? », Bulletin du Crédit Communal de Belgique, n° 154, octobre 1985.

(7) Quelles que soient ces modalités, le financement ne doit pas compromettre les objectifs d'intérêt général d'un service public comme l'est l'exploitation du réseau ferroviaire national.

Demain, les Gouvernements de France, de R.F.A., des Pays-Bas et de Belgique trancheront. Jusqu'à présent, celle-ci s'est singularisée. Il est grand temps qu'elle ne persévère pas. Ses partenaires ont exporté vers elle leur philosophie des relations ferroviaires. Ne pas l'adopter, c'est refuser les flux nouveaux provenant du nord, de l'est, du sud, et les contraindre à venir mourir contre nos frontières. Il n'est, dès lors, qu'une politique, à la fois réaliste et efficace : accueillir cette occasion exceptionnelle d'intégrer croissance régionale, intérêt national, construction de l'Europe.

Carte 8

Le T.G.V. Nord : les itinéraires belges en compétition

Paris - Bruxelles

Site propre

Voies classiques

itinéraire 1

itinéraire 2

itinéraire 3

villes desservies par T.G.V.

Les tracés ont été établis sur la base des études en cours au sein des groupes de travail et des commissions instaurés par le Ministre des Communications.

SNCF. CAV. Photo Patrick Olivain

ANTWERPEN

BRUXELLES

BEEK

KÖLN

VISE

AACHEN

LILLE

LIEGE

Cette brochure, éditée en octobre 1986,
par l'asbl « Innovation et Reconversion Industrielle » (I.R.I.),
rue G. Trasenster, 55, 4200 Ougrée,

a été réalisée par

Yvon et Pierre Adam, conception graphique
et illustrations
Gam Grafic, Herstal, photogravure
l'Imprimerie Bon Ton, Chênée