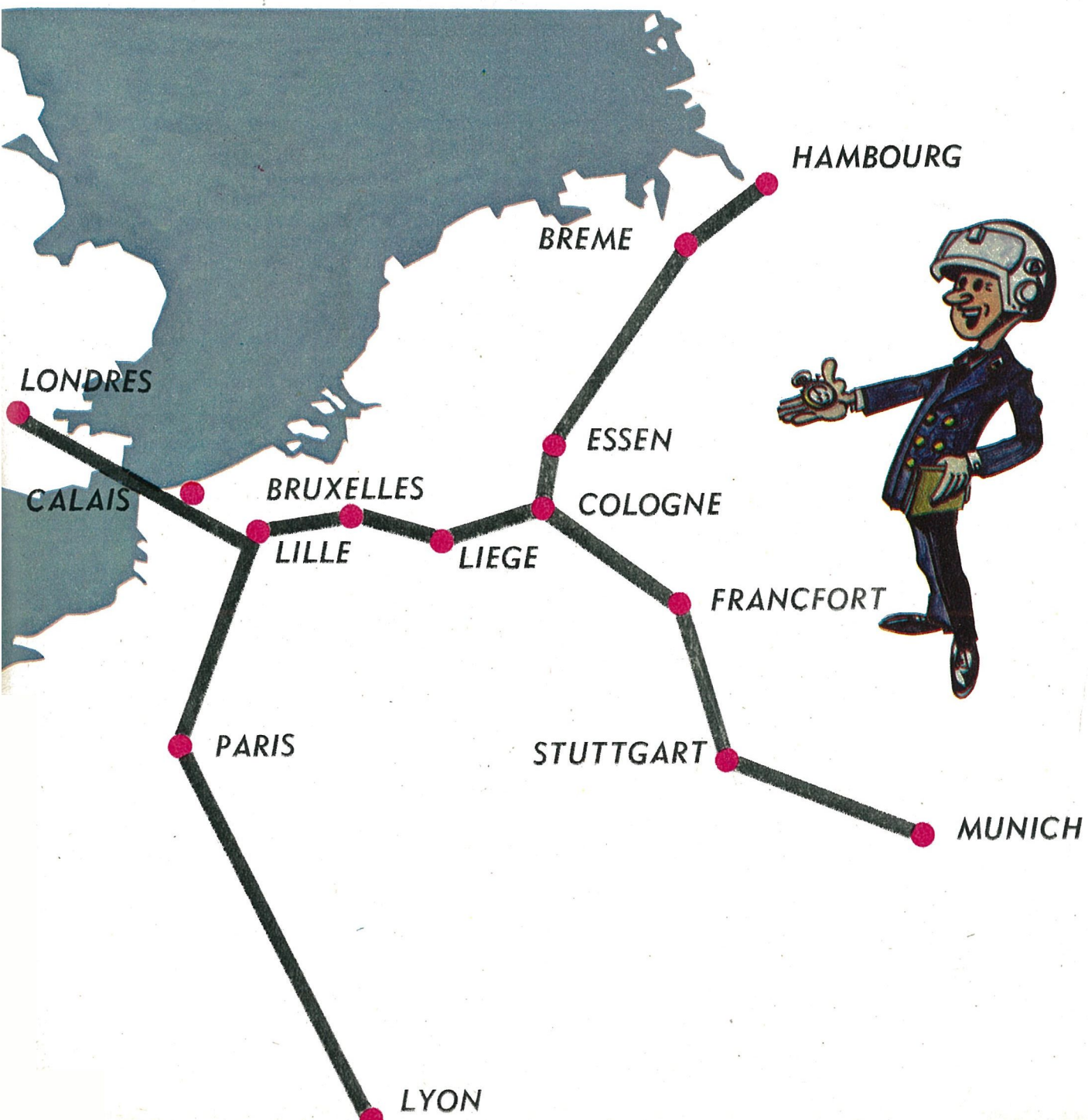


LES LIAISONS A TRES GRANDE VITESSE

Le nord-ouest de l'Europe comprend nombre d'agglomérations importantes, telles que Paris, Londres, Bruxelles, les villes rhénanes, le Randstad hollandais. Ces agglomérations sont distantes entre elles de 200 à 800 km et leur population atteint souvent plusieurs millions d'habitants. Siège de nombreuses industries, située dans le delta privilégié Escaut-Meuse-Rhin, dotée de ports qui comptent parmi les plus importants du monde, cette région est appelée indiscutablement à encore se développer.

D'autre part, l'accroissement de la population, la hausse du niveau de vie — qui implique le développement des loisirs et du tourisme, ainsi que celui des activités





LES LIAISONS A TRES GRANDE VITESSE

Cliché Office national suisse du Tourisme.



économiques et industrielles internationales — sont de nature à provoquer des besoins nouveaux de transports au sein même de la région en question.

La Belgique, traditionnelle plaque tournante du trafic occidental, occupe une place de choix au sein de cette région.

Il ne faut donc pas s'étonner de la voir s'intéresser à des projets aussi importants que le creusement du tunnel sous la Manche et que les liaisons à très grande vitesse (TGV). Ces deux problèmes sont d'ailleurs devenus complémentaires, dès l'instant où il est apparu possible de relier, sans « rupture de charge », Londres à Paris, Lyon et Marseille, ainsi qu'à l'axe Nord-Sud : Hambourg-Cologne-Munich, par Bruxelles.

La SNCB a défendu ce projet, émanant de l'Union internationale des Chemins de fer, d'établir un réseau TGV s'étendant sur 5 000 km environ, dont la moitié devrait être opérationnelle dès 1985.

Il convient de remarquer que la liaison ferroviaire à travers le tunnel sous la Manche (qui comportera, rappelons-le, deux pertuis : un pour chaque sens de marche, auxquels viendra s'ajouter un pertuis de « service ») ne peut en aucun cas être considérée comme une artère supplémentaire de communications, venant renforcer les relations actuelles qui se font par air et par mer. Les premières études entreprises par les principaux réseaux intéressés prévoient que, grosso modo, 30 % de la clientèle aérienne et 70 % de la clientèle maritime abandonneront ces moyens de transport au profit du rail. Le trafic sur chaque voie du tunnel devrait être d'un train toutes les 2 minutes 30 secondes, y compris les trains-navettes transportant des véhicules routiers d'un côté à l'autre de la Manche.

Il va de soi qu'il est exclu d'insérer tout le trafic supplémentaire sur les axes traditionnels, d'autant que les vitesses seront beaucoup plus élevées. Une nouvelle infrastructure s'avère donc indispensable.

Car, dès avant la décision de creuser le tunnel sous la Manche, les recherches de « commercialisation » des

vitesses plus grandes étaient à l'ordre du jour sur différents réseaux : les Italiens avaient prévu une liaison directe Florence-Rome à du 230 km/h, qu'ils sont occupés à réaliser ; depuis quelque temps, les Français et aussi les Allemands exploitent quotidiennement des tronçons de lignes à plus de 200 km/h.

Or, l'augmentation des vitesses actuelles est très limitée par l'infrastructure (datant du XIXe siècle)... Il est donc apparu plus pratique et plus économique de remodeler un réseau européen « très grande vitesse » (5 000 km de lignes, répétons-le) qui sera desservi par du matériel conçu spécialement pour des vitesses allant de 260 à 300 km/h.

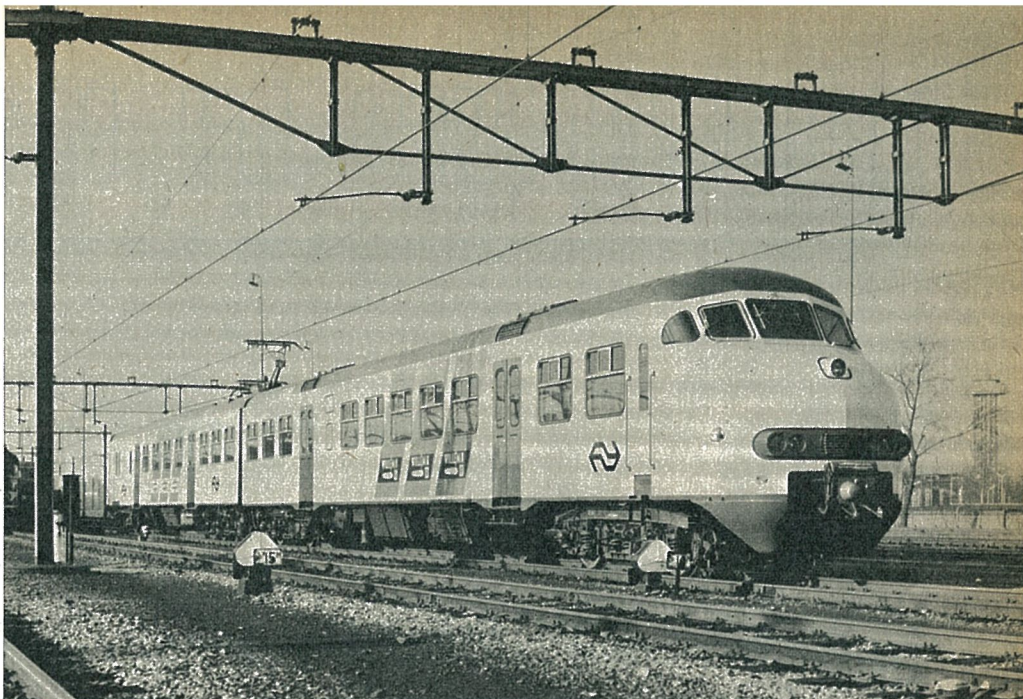
Les très grandes vitesses sont incompatibles avec des arrêts rapprochés, puisqu'il ne faut pas moins de 10 km pour atteindre les vitesses en question.

Aussi la fonction du réseau TGV sera la desserte des grandes villes telles que Londres, Paris, Bruxelles, etc., séparées par de longues distances. Il n'y aura donc en Belgique qu'une seule gare d'arrêt : à Bruxelles, important point de ramification des trafics hollandais, français, allemand, britannique. Par voie de conséquence, grâce au développement harmonieux du réseau national, tout le pays bénéficiera des avantages commerciaux découlant de la circulation à très grande vitesse.

La fonction internationale de la ligne TGV sera aussi prolongée par un rôle national : le long de ladite liaison, des échangeurs ferroviaires ont été prévus, qui permettront aux trains de passer de l'exploitation TGV au réseau traditionnel. Des trains interurbains pourront ainsi être intercalés entre ceux de type TGV, apportant à la clientèle intérieure des trajets moins longs et dégageant les lignes adjacentes au profit d'une meilleure desserte locale.

★
★★

A chaque fois qu'elles sont modernisées, améliorées, les liaisons ferroviaires bénéficient d'un apport nouveau de clientèle. Chaque nouvelle électrification d'une ligne im-



Cliché NS.

portante (témoin celle de Namur-Liège) amène une clientèle supplémentaire. Elle sera sans aucun doute encore accrue quand la ceinture de Liège sera électrifiée, ce qui permettra ainsi aux voyageurs de pénétrer jusqu'au cœur de la cité.

Car, en fait, c'est là un des avantages fondamentaux du train, et que seul, il est apte à offrir : amener la clientèle rapidement jusqu'au centre d'une grande ville. Voilà un problème que la voiture, par exemple, ne résoudra pas de sitôt : bien sûr, quand vous empruntez une autoroute, en principe vous pouvez, comme on dit, avaler les kilomètres, mais, aux abords d'une grande cité, quand vous êtes obligé de réutiliser les artères traditionnelles, vous risquez de reperdre une appréciable partie du temps que vous aviez gagné précédemment.

Avec la TGV, le temps de parcours entre Bruxelles et Paris sera de 1 h 30, entre Bruxelles et Londres de 2 h 30 environ. Les études prospectives laissent entendre que cela entraînera une augmentation de la clientèle comme on n'en a « jamais vu » (on parle de 75 %) !

Mais qu'en serait-il de ces temps, si les trains TGV devaient emprunter les infrastructures actuelles trop peu « roulantes » ? Ou, pire encore, si pour des raisons qui échapperaient aux générations futures, ils ne pénétraient pas au centre même des grandes villes comme Bruxelles, une cité qui se maintient à un haut niveau d'activité, qui reste un pôle d'attraction et d'animation, où le secteur tertiaire n'a pas cessé de se développer.

La pénétration au sein même de Bruxelles — siège de nombreuses institutions internationales — est un des facteurs de réussite du trafic TGV.

Le problème technique

Les très grandes vitesses ferroviaires s'échelonnant de 200 à 300 km/h ne pourraient être pratiquées sur le réseau traditionnel, hormis quelques tronçons. Nos courbes à rayons trop courts s'y opposent.

Il ne faut pas oublier que notre réseau a été construit il y a plus d'un siècle, d'ailleurs dans des conditions remarquables pour l'époque, mais qui apparaissent dépassées aujourd'hui et qui, de toute façon, s'opposent à des substantielles accélérations de vitesse.

Bien sûr, dira-t-on, il suffirait d'augmenter les rayons des courbes. Mais on n'ignore pas combien est onéreuse une telle entreprise, pour des lignes corsetées d'installations qui font obstacle à leur déplacement.

En accord avec le réseau français, la SNCF a défendu le principe de l'établissement d'une nouvelle ligne dont les caractéristiques répondront au mieux aux normes imposées par la circulation à très grande vitesse.

La ligne TGV Bruxelles-Paris comptera 84 km jusqu'à la frontière. Elle partira de Bruxelles Midi, passera aux abords d'Enghien, d'Ath et d'Antoing, où elle entrera en territoire français ; elle sera établie sur une assiette de 13 mètres de large environ et nécessitera la construction d'une centaine d'ouvrages d'art. Le profil présentera des valeurs de 13 ‰ maximum et des rayons de courbes supérieurs à 5 000 mètres.

A toutes ces contraintes viennent s'ajouter les difficultés inhérentes au respect de certains sites et gares protégés ; difficultés auxquelles se heurtent les longs développements des lignes de raccord entre le réseau TGV et les lignes actuelles.

Quand tout sera prêt, une énorme tâche attendra les techniciens chargés de régler la circulation des trains, de la dispatchisation, des questions de sécurité de marche ; des télécommunications ; et enfin de la captation de l'énergie électrique.

Comme on voit, tout ça ne se fera pas tout seul !

R. DECOOMAN.