

LE RÉSEAU FERRÉ BELGE

(II^E PARTIE)

DE L'ACHÈVEMENT DU RÉSEAU CLASSIQUE
À L'AVÈNEMENT DE LA GRANDE VITESSE ● Roland Marganne

LES ANNÉES CINQUANTE : JONCTION NORD-MIDI ET RACCORDEMENT À L'AÉROPORT

Outre les travaux de remise en état du réseau, la SNCB concentra ses efforts de modernisation sur la plaque tournante de ses activités : Bruxelles. Deux chantiers jouirent de la priorité absolue : l'ouverture de la jonction Nord-Midi et la mise en service corrélative d'une liaison ferrée avec l'aéroport.

La jonction Nord-Midi à Bruxelles

Savez-vous que le projet de la jonction Nord-Midi à Bruxelles – et ses rebondissements – fut le plus long dossier de l'histoire du réseau belge ? Il fallut pas moins de cinquante ans pour concevoir et réaliser cet ouvrage d'art qu'il paraît tout naturel de traverser aujourd'hui entre les deux plus grandes gares de la capitale. En 1895 déjà, l'administration des Chemins de fer de l'État avait chargé une commission d'étudier le problème général de la desserte de Bruxelles. Celle-ci conclut en 1901 par la nécessité de construire une jonction entre les gares du Nord et du Midi.

Le tracé définitif fut l'œuvre de l'ingénieur Frédéric Bruneel. Il faisait passer la jonction dans le flanc de la colline sur



▲ Travaux de la jonction Nord-Midi

laquelle la ville haute est bâtie, et notamment aux pieds de la cathédrale Saints-Michel et Gudule et de l'église de la Chapelle : la construction de viaducs serait ainsi limitée à la distance séparant chaque gare du tunnel à creuser.

Les travaux commencèrent en... 1911 : ainsi, au moment où éclatait la Première Guerre mondiale, le viaduc joignant l'église de la Chapelle au boulevard du Midi était construit et le pont métallique enjambant le même boulevard pratiquement terminé. De 1914 à 1918, les chantiers furent suspendus, l'administration des chemins de fer belges refusant de travailler pour le compte des occupants allemands. Après la guerre, des polémiques éclatèrent sur l'opportunité de poursuivre les travaux. Aussi, les chantiers furent-ils totalement abandonnés jusqu'en... 1935, au moment où la création de l'*Office national pour l'achèvement de la jonction Nord-Midi* donna une impulsion nouvelle au projet. Mis en veilleuse pendant la Seconde Guerre mondiale, les travaux ne purent reprendre à un rythme normal qu'en 1947, lorsque les matériaux de construction furent à nouveau disponibles. Cette fois, les choses ne traînèrent plus et le jeune roi Baudouin inaugura le premier des trois pertuis parallèles de deux voies électrifiées le 4 octobre 1952.

Ce fut une révolution dans les habitudes ferroviaires. Les gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, totalement reconstruites et réaménagées dans le cadre du projet, cessèrent d'être des gares en cul-de-sac. Des trains reliant deux extrémités du réseau comme Anvers et Charleroi ou Ostende et Verviers purent être systématiquement mis en ligne.

Mais, comme il paraissait aller de soi à l'époque que la capitale ne devait disposer que d'une seule grande gare, Bruxelles-Midi fut choisie pour jouer ce rôle, parce que les terrains nécessaires étaient plus facilement disponibles au sud de l'agglomération bruxelloise. Ainsi peut-on expliquer le fait que, dans sa configuration de 1952 – aujourd'hui quelque peu remodelée par les travaux du terminal TGV –, on ait pu installer à Bruxelles-Midi onze quais d'embarquement de neuf mètres de large, desservant dix-huit voies de passage et quatre voies en impasse, tandis que Bruxelles-Nord ne reçut que des quais de huit mètres desservant douze voies de passage.

Il fallut attendre 1955 pour assister à l'achèvement des travaux à la gare du Nord. L'antique gare de Bruxelles-Allée-Verte – qui s'en souvient encore ? – put ainsi être supprimée comme annexe de la gare du Nord pour les trains de navetteurs.



SNCB

▲ Bruxelles-Midi en 1960

••• Bruxelles – aéroport, une grande première européenne

L'histoire de la ligne de l'aéroport commence en 1943, lorsque, pour leurs besoins propres, les nazis avaient établi un raccordement ferré entre l'aéroport de Melsbroek et la gare de Zaventem (on écrivait alors Saventhem), située sur la ligne 36 Bruxelles – Liège.

La mise en service de la jonction Nord-Midi à Bruxelles en 1952 et la construction en face de la toute nouvelle gare de Bruxelles-Central, d'un immeuble appartenant à la Sabena – la compagnie aérienne belge – et destiné notamment à recevoir une sorte de terminal urbain pour les voyageurs aériens, firent germer l'idée de réutiliser ce raccordement et de créer ce qui sera la première liaison ferrée européenne pour voyageurs entre un centre de ville et son aéroport.

En 1955, sous sa première forme, cette liaison était constituée par des navettes spécialisées, assurées par de modestes autorails diesel entre Bruxelles-Central et l'aéroport de Melsbroek : à cet effet, une voie en cul-de-sac avait été posée à Bruxelles-Central, un saut de mouton aménagé sur la ligne 36 à Zaventem et un court raccordement à double voie jusqu'à l'aérogare de l'époque, située à Melsbroek.

En 1958, l'aéroport fut transféré à Zaventem à l'occasion de l'Exposition universelle de Bruxelles. Aussi, la section terminale de la ligne 36 C fut-elle déviée en un tracé en forme de « S » aboutissant à une gare souterraine dans le bâtiment même de l'aéroport. Douze ans plus tard, en 1970, le tout fut électrifié. Non seulement la ligne de l'aéroport existe toujours, mais elle est vouée à un bel avenir : rectifiée une fois encore en 1998 afin de desservir une nouvelle gare souterraine, mieux appropriée, elle pourra dans l'avenir être prolongée jusqu'à Zemst et à l'artère Bruxelles-Anvers. La station de l'aéroport deviendra ainsi une gare de passage, que l'on pourrait même desservir par TGV.

Ainsi, une petite idée, concrétisée dans les années cinquante, permettra de disposer, dans quelques années, d'un outil de desserte de l'aéroport qui n'aura rien à envier aux autres réalisations européennes.

1960 – 1990 : AMÉLIORATIONS PONCTUELLES DU RÉSEAU SUR FOND DE RESTRICTIONS BUDGÉTAIRES

À partir de 1960, on assiste partout en Europe à l'explosion du transport individuel : les États consacrent des budgets considérables à la construction de réseaux d'autoroutes. Le rail, par contre, ne jouit pas de la même attention : déclin du transport public dans un climat général d'individualisme, image de marque vieillie d'un chemin de fer qui a tardé à s'adapter aux

modes de production nouveaux, explosion du trafic automobile et des camions... C'est l'époque de la suppression systématique des lignes ferrées rurales jugées non rentables : ainsi plus de la moitié du réseau national disparut sans bruit en vingt ans tandis que nos campagnes virent apparaître les célèbres « autobus de substitution SNCB » de couleur crème et verte, jusqu'au jour où ce trafic spécifique fut repris par la SNCV, puis par les actuelles sociétés régionales de transport en commun. Bref, les crédits d'investissement s'étaient amenuisés pour la SNCB qui parvint néanmoins à mener à terme une série de projets d'amélioration de sections de lignes ferrées qui, jusque là, constituaient autant de points noirs. Passons chronologiquement en revue ceux qui ont nécessité la construction de sections de ligne nouvelles.

Un nouveau tracé entre Mons et Frameries sur la ligne de la France

Commençons par l'année 1963 où, dans le cadre de l'électrification de la ligne Bruxelles – Quévy – frontière française, la SNCB dut établir un nouveau tracé entre Mons et Frameries, étant donné les difficultés d'exploitation de la ligne « Nord Belge » d'origine : assiette instable établie sur un terrain minier, tracé très sinueux, profil sévère avec une rampe de 15 pour mille à Cuesmes-Nord.

La ligne 96 fut ainsi détournée dès sa sortie de Mons. Jusqu'à Cuesmes-État, le nouveau tracé emprunte les voies de la ligne 109 Mons – Lobbes – Chimay. Au-delà, un tracé en site neuf rejoint l'extrémité sud de la gare de Frameries : de la sorte, le profil de la ligne de Paris est « adouci » avec une rampe de 12 pour mille sur six kilomètres, puis de 8 pour mille en moyenne. Cette nouvelle section de ligne, qui nécessita des terrassements très importants dans un sol crayeux, fut ouverte au trafic en avril 1963, quelques semaines avant l'inauguration de la traction électrique intégrale entre Bruxelles et Paris.

Le tunnel sous l'Escaut et le remaniement du nœud ferroviaire d'Anvers

Fin des années soixante, la SNCB fut amenée à remanier profondément le nœud ferroviaire d'Anvers, dont la configuration pénalisait notamment l'exploitation des lignes de la vallée du Rupel et du pays de Waes. Ces deux artères, qui irriguent deux réservoirs de main-d'œuvre de la métropole, n'offraient en effet aucun accès direct, ni à la gare d'Anvers-Central, plaque tournante du trafic voyageurs de la région, ni à la gare de triage d'Anvers-Nord, point de passage obligé du trafic des marchandises.

La volonté de tirer parti des terrains vagues des sites de l'ancienne enceinte fortifiée d'Anvers pour y établir un « ring » et l'autoroute E03 ainsi que la décision d'établir un deuxième tunnel routier sous l'Escaut, avec trois pertuis, deux pour le trafic autoroutier, le troisième pour le rail, ont permis à la SNCB de faire évoluer de manière significative la desserte des lignes 52 vers Boom et 59 vers Saint-Nicolas.

Au départ de Berchem, une gare qui a dû subir de grosses transformations, la SNCB a pu établir une ligne nouvelle de 3,5 km. La « Vestinglijn » ou « ligne des remparts », à double voie et électrifiée, longe le « ring » autoroutier d'Anvers jusqu'à

Anvers-Sud, un nouveau point d'arrêt où une bifurcation a été aménagée. Une branche permet le raccordement à l'ancien tracé de la ligne 52 à Anvers-Kiel. La seconde branche, elle, ouvre l'accès direct au pertuis ferroviaire du tunnel Kennedy. Sur la rive gauche, la nouvelle ligne se raccorde à l'ancien tracé de la ligne 59, non loin de Zwijndrecht : à cet endroit, la section terminale vers la gare d'Anvers-rive gauche (*Antwerpen Linkeroever*), devenue sans intérêt, a été abandonnée. C'est le 1^{er} février 1970 que les premiers trains de voyageurs, encore en traction diesel, franchirent pour la première fois ce nouveau tunnel sous-fluvial.

La modernisation du nœud ferroviaire de Liège

À la même époque, les lignes de chemin de fer de la région liégeoise connaissaient une rénovation en profondeur avec l'électrification très complexe de la ligne de la Vesdre, Liège - Aix-la-Chapelle, et le réaménagement complet de la section de ligne Liège-Guillemins - Liège-Palais - Liers, préfiguration d'un futur « *métro liégeois* ». Quant aux travaux d'électrification de la ligne Liège - Namur en 1970, l'histoire retiendra le remplacement de l'ancien tunnel à voies mariées de Huy par un nouvel ouvrage d'art au gabarit de la double voie électrifiée et surtout la création d'une section de ligne nouvelle, sur trois kilomètres, en banlieue liégeoise, entre le point d'arrêt du Pont de Seraing et la gare de Flémalle-Grande. Celle-ci offrait l'originalité de réutiliser en partie l'assiette de l'ancienne ligne de chemin de fer charbonnière Flémalle - Ans.

Les barrages de l'Eau d'Heure et le déplacement de la ligne Charleroi - Mariembourg

L'artère Charleroi - Mariembourg - les trains n'allaient plus à Couvin à l'époque -, seule ligne principale subsistante du réseau de l'Entre-Sambre-et-Meuse, faillit disparaître à la fin des années soixante au sud de Walcourt au moment de la construction des barrages de l'Eau d'Heure : une partie de son assiette à Silenrieux et Cerfontaine allait en effet être définitivement mise sous eau. Pour sauver la ligne, la SNCB opta pour une solution astucieuse : la réutilisation de certains tronçons du vaste réseau ferré de la région, alors en voie d'abandon. Au départ de Walcourt, les trains pour Mariembourg

étaient en quelque sorte détournés en empruntant d'abord la ligne 136 vers Florennes, alors réservée au trafic de marchandises. À Saint-Lambert, ils étaient déviés, via un raccord de six cents mètres en site neuf, vers l'ancienne ligne 136A Florennes - Senzeille par Philippeville. Cette dernière, désaffectée, fut réactivée sur une longueur de quelque six kilomètres jusqu'à l'ancienne gare de Neuville (Nord) où une seconde section de ligne, en site neuf, permettait de rejoindre la ligne 132 primitive, non loin de la gare désaffectée de Neuville (Sud).

Mise en service en 1970, la ligne 132 « nouvelle version » Charleroi - Mariembourg par Philippeville était sauvée : en 1984, le plan IC-IR décida de prolonger systématiquement tous les trains de voyageurs jusqu'à Couvin, grâce à l'ancienne ligne 134, jusqu'alors tombée, elle aussi, dans l'oubli.

Raccordement au rail des « villes nouvelles » de Louvain-la-Neuve et Genk

Sur fond de crise pétrolière, les années septante virent le raccordement au rail de deux villes nouvelles, l'une en Wallonie, l'autre en Flandre.

Pour Louvain-la-Neuve, les ingénieurs de la SNCB mirent au point un raccordement électrifié à double voie et haut débit de 4,5 km : il se détachait de la ligne Bruxelles - Luxembourg à 2 km au sud de la gare d'Ottignies. Grâce à un tracé en courbe, il ralliait la ville universitaire non sans traverser un tunnel d'une longueur respectable. La seule gare du parcours « *Louvain-la-Neuve-Université* » se trouve en bout de raccordement sous une dalle supportant les halles universitaires, siège du rectorat de l'Institution. L'orientation de cette gare a néanmoins été calculée pour un raccordement direct ultérieur avec la ligne 139 Ottignies - Wavre - Louvain. Cette ligne, la 161D, fut mise en service en 1975. En Flandre, les investissements réalisés par la SNCB s'inscrivaient dans un plan d'amélioration des services ferrés dans le Limbourg et le nord de la province d'Anvers : c'était l'époque où le trafic voyageurs avait été rétabli à Turnhout et à Neerpelt.

La ville de Genk ne pouvait rester à l'écart de ce programme, car elle constituait l'exemple-type de développement d'un pôle urbain à la suite de l'industrialisation : de quelque 2 500 habitants au début du siècle, Genk vit sa population décupler en ●●●



●●● trente ans à cause du développement des charbonnages, pour compter 60 000 âmes à la fin des années septante. Une liaison ferrée, jusque-là inexistante, entre Hasselt et le centre de Genk s'avéra d'autant plus indispensable que cette ville comptait le même nombre d'habitants que le chef-lieu de province. Une ligne à double voie et électrifiée, longue de 2,257 km, fut ainsi créée : au départ de Boksbergheide, sur la ligne Hasselt – As, elle atteint le centre de Genk, où une gare en cul-de-sac a été construite. Elle fut mise en service en 1979. Comme à Louvain-la-Neuve, l'orientation de la gare de Genk a été prévue en vue d'un prolongement ultérieur de la ligne jusqu'à As et surtout Maasmechelen, une localité en pleine expansion, située sur la rive belge de la Meuse. Ce projet est aujourd'hui à l'étude...

La SNCB et l'expansion du port de Zeebrugge

La construction d'une nouvelle écluse maritime pour navires de 125 000 tonnes à Zeebrugge amena la SNCB à réétudier le tracé de la ligne Bruges – Knokke entre la sortie de la gare de Zeebrugge et Heist. La solution retenue fut l'abandon de l'ancien tracé de la ligne entre le pittoresque pont mobile Strauss situé à la sortie de la gare voyageurs de Zeebrugge et Heist, au profit d'un site neuf, qui se sépare de l'ancienne ligne, maintenue jusqu'à Zeebrugge, à hauteur de Dudzele (bifurcation « *Pelikaan* »), franchit le canal Baudouin par un nouveau pont mobile, contourne l'arrière-port de Zeebrugge, longe la rive gauche du *Schipdonkkanaal* et le franchit pour se raccorder à l'ancien tracé, à un kilomètre environ de la gare de Heist.

Les travaux de la nouvelle ligne ont débuté en 1980 pour se terminer en 1983 : la nouvelle section, bien connue des excursionnistes d'un jour à la mer, a l'originalité de se développer sur une longueur de 10 594 mètres, soit 140 mètres de moins que l'ancien tracé !

Enfin une liaison ferroviaire directe entre Charleroi et Mons...

L'organisation de liaisons directes entre Charleroi, métropole industrielle du Hainaut, et Mons, chef-lieu de la province, fut toujours un casse-tête pour les responsables des chemins de fer. Le réseau ferré de la région avait été construit avant tout pour satisfaire aux exigences des maîtres de forge de la région de La Louvière et de Haine-Saint-Pierre ainsi qu'aux impératifs de la desserte des charbonnages. Si ce réseau avait sa cohérence pour le transport des grosses marchandises, voire pour les trains de main-d'œuvre, il était par contre inadapté pour le trafic interrégional des voyageurs.

Si les Chemins de fer de l'État disposaient, à la fin du XIX^e siècle, de différents itinéraires ferroviaires entre Charleroi et Mons, aucun de ceux-ci n'offrait de liaison directe. La ligne Charleroi – Mons par Luttre et Manage présentait un profil facile et l'avantage de desservir le centre de La Louvière. Mais son tracé très sinueux, notamment entre Manage et La Louvière, ses difficultés d'exploitation dues à la présence du tunnel à voie unique de Godarville et surtout un développement total de 54 kilomètres pour une distance à vol d'oiseau d'à peine 35 kilomètres constituaient de sérieux handicaps.

L'itinéraire par Marchienne-au-Pont, Fontaine-l'Évêque et Piéton, lui, offrait l'avantage d'être plus court (45 kilomètres) et moins sinueux entre Piéton et Mons. Quant au tronçon Marchienne – Piéton, conçu avant tout pour desservir les puits de mine locaux, il était très sinueux. Enfin, cette ligne ne desservait pas le centre de La Louvière.

La réalisation, à la fin des années soixante, de l'autoroute de Wallonie, provoqua une prise de conscience du handicap de la relation ferrée Charleroi – Mons. Les 47 minutes nécessaires aux trains directs pour relier les deux villes via Manage étaient devenues un élément de dissuasion par rapport à la voiture. Des esprits chagrins avaient même craint la concurrence des tramways de la ligne 90 de la SNCV.

En 1975, un compromis « à la belge » fut élaboré : le ministère des Communications décida d'électrifier à la fois le tracé via Manage et La Louvière (Centre), pour la circulation des trains de marchandises, ainsi que l'itinéraire par Piéton et Haine-Saint-Pierre pour le trafic des voyageurs. Dans le second cas, plutôt que de créer une ligne entièrement nouvelle, on se contentait de rectifier le tronçon de ligne au profil le moins favorable : c'est de là que vint l'idée d'abandonner le tracé initial par Goutroux et Fontaine-l'Évêque au profit d'une liaison plus directe et en site neuf, par Forchies. La gare de Haine-Saint-Pierre fut supprimée et remplacée par un point d'arrêt nouveau plus proche de l'agglomération de La Louvière : c'est l'origine de l'actuelle gare de La Louvière-Sud.

Les travaux de terrassement de la ligne en site neuf entre Marchienne-au-Pont et Piéton commencèrent dès la fin des années septante. La construction de cette section, longue de 8,6 km, avec une rampe sévère de 20 pour mille entre Marchienne-au-Pont et Forchies-la-Marche, nécessita l'interruption totale du trafic pendant près de deux ans entre Marchienne et Piéton, jusqu'à la mise en service de 1984.

Un nouveau tracé pour la ligne Hal – Tournai et les premiers projets de ligne à grande vitesse

Longtemps absente des programmes de modernisation et d'électrification du réseau, la ligne 94 Hal – Tournai était un peu la « mal aimée » des radiales aboutissant à la capitale. Qui ne se souvient du « goulot » de Hal et des trois voies insuffisantes de la section Hal – Bruxelles ? Si la fameuse « *courbe de Béclers* », près de Tournai, ne put être rectifiée, ni d'ailleurs le contournement d'Ath, le problème du tracé tortueux de la ligne entre Enghien, Bassilly, Ghislenghien et Ath avec ses quelque trente passages à niveau fut par contre réglé. Là-bas, un nouveau tracé fut mis en œuvre, entre Marcq et Ath précisément. Avec un développement de 15,2 km, c'était le plus long tronçon de ligne nouvelle construit en Belgique depuis l'Entre-deux-guerres et la création de la ligne rapide Bruxelles – Gand.

Comme à l'époque, les premiers plans d'une future ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Paris étaient dressés, l'assiette fut conçue de manière à pouvoir lui être jumelée. Le profil en long est donc très favorable, si l'on excepte une pente de 1,10 pour mille sur 750 mètres aux abords d'Ath, et tout passage à niveau a été évité au prix de vingt-trois ouvrages d'art. Un seul point d'arrêt, non prévu à l'origine, a

été créé à Silly, afin de satisfaire les usagers de la gare de Bas-silly, abandonnée sur l'ancien tracé.

La nouvelle ligne a finalement été mise en exploitation en 1985, alors que les travaux d'électrification n'étaient pas encore terminés.

LES ANNÉES NONANTE :

LE PLAN STAR 21 ET LE PROJET TGV

Incontestablement, les années nonante auront été marquées en Belgique par une réorientation des investissements relatifs au rail. Les différents gouvernements ont décidé d'inscrire la Belgique dans le projet européen de lignes à grande vitesse et de réinvestir pour améliorer fondamentalement le réseau «classique» en vue d'une meilleure mobilité de la population. Chacun sait que le gouvernement belge a pris en 1991 la décision d'assurer une liaison ferrée à grande vitesse entre Bruxelles et les principales villes des pays voisins : Paris, Amsterdam, Cologne, Francfort et Londres via le tunnel sous la Manche.

Sur le territoire belge, le réseau TGV formera, lorsqu'il sera complètement réalisé dans les premières années du XXI^e siècle, un ensemble long de 305 km, dont la moitié seulement sera parcourue sur des lignes nouvelles, prévues pour des vitesses de 300 km/h. L'autre moitié sera constituée de voies «classiques» aménagées, où les trains circuleront à des vitesses de 160 à 200 km/h.

La branche «ouest» du réseau à grande vitesse, longue de 88 km, relie depuis 1997 le réseau français, Paris et le tunnel sous la Manche à la capitale belge. Elle comporte 71 km de ligne nouvelle, de la frontière à Lembeek, près de Hal, et 17 km de ligne classique (la «96») totalement modernisée jusqu'à Bruxelles-Midi. Outre l'amélioration radicale de la section Hal - Bruxelles, le réseau classique a aussi bénéficié de la refonte totale du nœud de Hal. L'entrée à Bruxelles-Midi sera, elle aussi, totalement revue.

À la sortie de Bruxelles-Nord, les itinéraires à grande vitesse vers Anvers et les Pays-Bas d'une part, vers Liège et l'Allemagne d'autre part seront séparés.

De Bruxelles-Nord à Berchem (près d'Anvers), les TGV circulent sur 47 km de la ligne 25 Bruxelles - Anvers.

À Anvers, un tunnel de jonction est en cours de creusement afin de ménager un passage direct pour les TGV vers les Pays-

Bas. Au nord d'Anvers-Dam, une ligne en site neuf de 35,2 km est en cours de construction le long de l'autoroute Anvers - Breda. Toutes ces infrastructures nouvelles de la branche «nord» entreront en service pour 2005.

Quant à la branche «est» vers l'Allemagne, elle est aussi en construction. Entre Bruxelles et Louvain, la ligne 36 actuelle est en cours de modernisation radicale : portée à quatre voies, elle permettra la circulation de trains rapides à 200 km/h. La traversée de Louvain, elle, sera complètement revue jusqu'à Bierbeek où les trains à grande vitesse emprunteront une ligne nouvelle longue de 63 km, également en construction, et qui devrait être livrée à l'exploitation, aussi bien pour les TGV que pour les trains du réseau intérieur aptes à circuler à 200 km/h (locomotives série 13 et voitures I 11) à la fin 2002. Si, d'Ans à Chênée, les TGV emprunteront les lignes classiques rénovées, en traversant une gare de Liège-Guillemins reconstruite, au-delà de Chênée, une autre ligne nouvelle sera construite jusqu'à Welkenraedt ou Astenet afin d'être raccordée au réseau allemand : là aussi, tout devrait être prêt à l'horizon 2005.

Si la construction de lignes à grande vitesse en Belgique a ainsi reçu une impulsion décisive, le réseau classique n'a heureusement pas été oublié par le plan STAR 21, qui prévoit tout particulièrement la levée d'une série de «points noirs» identifiés depuis longtemps. N'oublions pas un projet de grande ampleur actuellement en cours d'étude : l'installation d'un «RER» autour de Bruxelles qui devrait nécessiter au moins le creusement d'un nouveau tunnel de jonction à Bruxelles entre Schuman et Josaphat. Mais d'autres défis seront à relever à plus long terme ; au nord du pays, la création d'un second accès ferroviaire au port d'Anvers - nécessitant des sections de ligne nouvelles - est inéluctable à court terme si le rail veut s'y développer. Au sud, si le projet «Athus-Meuse» arrive tout doucement à son terme, il faudra bien un jour revoir en profondeur la ligne Bruxelles - Luxembourg, dont le tracé actuel, hérité du passé et totalement inadapté à des vitesses dignes des années 2000, devra être revu dans le cadre d'une grande liaison européenne entre la capitale de l'Europe, Luxembourg, Strasbourg et Bâle.

Bref, dans notre pays, les opérations de renouvellement d'un réseau ferré largement hérité du XIX^e siècle ont encore de beaux jours devant elles au XXI^e siècle. ■

