



LA BELGIQUE À LA CROISÉE DES CHEMINS. UNE GÉOHISTOIRE DES GRANDES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU PLAT PAYS À L'AUNE DE SES FRONTIÈRES

Antoine Beyer

Armand Colin | *Annales de géographie*

2011/5 - n° 681
pages 465 à 485

ISSN 0003-4010

Article disponible en ligne à l'adresse:

<http://www.cairn.info/revue-Annales-de-geographie-2011-5-page-465.htm>

Pour citer cet article :

Beyer Antoine, « La Belgique à la croisée des chemins. Une géohistoire des grandes infrastructures de transport du Plat Pays à l'aune de ses frontières », *Annales de géographie*, 2011/5 n° 681, p. 465-485. DOI : 10.3917/ag.681.0465

Distribution électronique Cairn.info pour Armand Colin.

© Armand Colin. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

La Belgique à la croisée des chemins. Une géohistoire des grandes infrastructures de transport du Plat Pays à l'aune de ses frontières

Belgium at the Crossroads. Transport infrastructure and border effects considered in a geohistorical approach

Antoine Beyer

Chargé de recherche – IFSTTAR – Splott

Résumé La Belgique est née et a prospéré de sa vocation de pays de transit. Sa fonction de transport reste incontestée au sein de l'Union Européenne, grâce notamment à la puissance, toujours renouvelée, du hub logistique anversois. Or dans un pays réputé ouvert et au cœur d'une zone de commerce intense, la tension frontalière est une constante historique. Elle recouvre en fait deux réalités distinctes et successivement actives : les frontières étatiques internationales, négociées au XIX^e siècle, qui furent la base d'une stratégie d'équipement industriel et commercial, au moment où il s'agissait pour la Belgique d'affirmer l'existence d'un pouvoir naissant face à ses voisins ; plus récemment les frontières émergentes qui tendent à séparer de manière croissante des entités fédérées, et à partir desquelles tend désormais à s'organiser la réalité des transports du pays. L'analyse de la question des frontières que l'on pensait obsolète dans une perspective européenne, garde en fait toute sa vigueur pour la compréhension de la construction et de la reconstruction des systèmes territoriaux de la Belgique, en inscrivant les infrastructures de transport dans le temps long des espaces nationaux.

Abstract *Belgium has prospered as a transit zone for the continental core of Europe. In recent decades, transport and logistics activities have maintained and even strengthened their very central role in the regional economy. This is especially the case in Antwerp, the second largest port in Europe (but the leader for value added activities). In Belgium, traffic management and transport infrastructure have always been regarded as a national priority since the creation of the modern state in 1830. As strange it may sound for a country commonly depicted as being "wide open", the borders, especially with its competing Northern neighbour, are a key feature in the country's transport organization. From this perspective, they have to be considered in two senses: first, the state borders established in the 19th century, the basis of national unity, and second and more recently, the emerging borders between the federal entities. It might be thought that the border effect belongs to the past since the establishment of the common market. On the contrary: the Belgian case helps us understand how borders remain highly significant for constructing and re-constructing transport infrastructure within national territories.*

Mots-clés Belgique, Flandre, Wallonie, frontières, infrastructures, transport, réseau, chemin de fer, Anvers.

Key-words *Belgium, Flanders, Wallonia, borders, infrastructure, transport, network, rail, Antwerp.*

La Belgique offre l'image d'un pays ouvert et souvent désigné comme « carrefour de l'Occident ». Le plat pays présente en effet, sur une large partie de son territoire peu d'obstacles topographiques à la circulation et s'ouvre largement sur la mer du Nord. Depuis l'Escaut, il dispose d'un réseau dense de canaux aux gabarits généreux (Bruxelles, Liège et Gand sont accessibles à la navigation fluvio-maritime). Au sud, le massif ardennais est sillonné par le système hydrographique encaissé de la Meuse et de ses affluents qui ont fonctionné comme autant de couloirs de circulation méridiens, aujourd'hui franchis sans grande difficulté par les ouvrages d'art ferroviaires et autoroutiers. Premier pays européen à avoir réalisé en totalité son réseau à grande vitesse ferroviaire, la Belgique a fait de sa capitale Bruxelles un des nœuds majeurs du système en Europe (Charlier 2008).

Les statistiques confortent aussi l'importance des transports. Avec 54,6 km d'autoroute/km², le pays dispose d'une des densités autoroutières les plus importantes du monde. Les activités de transport et de logistique représentent plus de 5 % du PIB selon la Banque nationale de Belgique (2008) et ont directement assuré le développement économique du pays à travers l'industrialisation des zones portuaires et, plus récemment, la multiplication des centres européens de distribution. À lui seul, le port d'Anvers génère 8 % de la valeur ajoutée belge et demeure le deuxième port européen en volume et pour les conteneurs. Il talonne même le leader Rotterdam si on lui adjoint les trafics de Zeebrugge qui fonctionne de plus en plus comme son avant-port (Charlier et Lavaud-Letilleul, 2009). Le pays s'enorgueillit à juste titre de sa position de barycentre de l'Europe riche et dense du Nord-Ouest (cf. fig. 1), une position qui assure à la Flandre un développement remarquable par une attractivité qu'elle défend résolument face aux concurrents néerlandais. La construction européenne et la mondialisation des échanges ont permis de renforcer encore cette fonction d'interface maritime pour les grands pays limitrophes que sont la France et l'Allemagne.

L'importance des transports dans la vie économique belge rappelle aussi que pour répondre aux besoins croissants des trafics, une ambitieuse politique d'investissement en grandes infrastructures de transport a été consentie qui s'ancre de longues dates dans le projet territorial de l'État belge. Cet effort constant souligne à quel point l'accessibilité d'un territoire n'est pas un acquis immuable, mais qu'elle procède d'une construction volontaire. Jusqu'à présent, l'État belge a joué un rôle central dans la structuration de son territoire et la représentation que ses dirigeants s'en font. Il s'agissait pour lui de défendre une fonction commerciale de transit qui avait échappé à ses villes et, dans une perspective internationale, d'affirmer l'existence encore fragile d'un pouvoir naissant face à ses voisins. La question des transports a donc largement guidé la politique extérieure du pays et a été couronnée de succès au XIX^e siècle, puisque la Belgique après un effort tenace est arrivée à desserrer l'étau néerlandais. Mais l'hypothèque des Pays-Bas reste encore présente comme le rappelle la gestion contemporaine de l'Escaut ou du Rhin d'Acier. Plus récemment, la Belgique offre également les caractéristiques

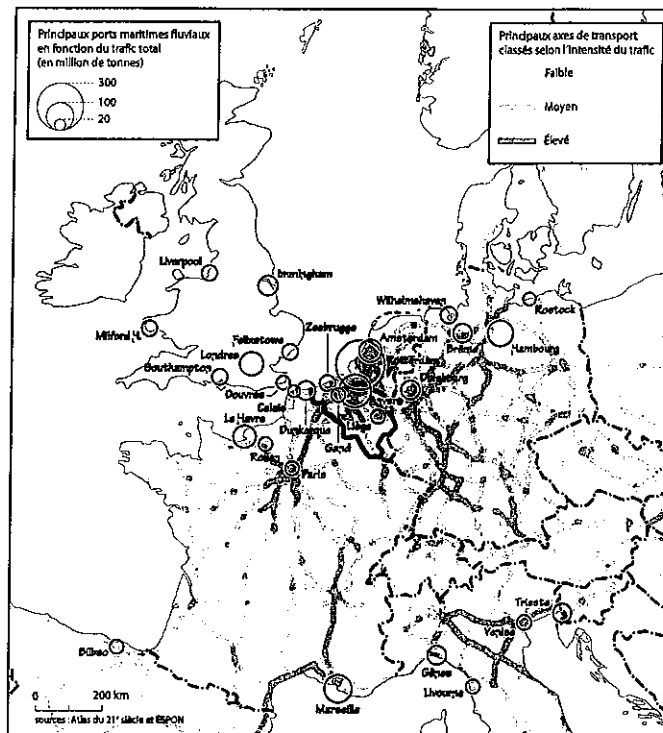


Fig. 1 La position centrale de la Belgique dans les réseaux de transport européens
Belgium's central Position in the European Transport Networks

de frontières émergentes auxquelles s'adaptent les nouvelles infrastructures. Un temps instrument de régulation entre communautés wallonne et flamande, les grands investissements de transport subissent un partage croissant entre les deux entités fédérées. Demeurent quelques responsabilités communes, notamment dans les services et les grandes entreprises publiques, au premier rang desquels la SNCB qui maintient un lien fédéral réel, quoique de plus en plus ténu.

Au-delà du seul caractère monographique, le présent article s'inscrit dans une réflexion plus large sur les logiques territoriales d'articulation des frontières et des réseaux, tout particulièrement dans la perspective de mise en œuvre des réseaux de transport en Europe, pour lesquels les zones frontalières offrent un terrain d'observation privilégié (Beyer, 2007, 2008).

1 La place des infrastructures dans l'affirmation nationale belge

1.1 *Un pays qui naît avec le rail*

L'échec de l'Union avec les Pays-Bas voulue par les puissances victorieuses de 1815 afin de contrebalancer la puissance française, a conduit à la naissance d'une Belgique autonome et neutre. Il s'agissait pour le Royaume-Uni de soustraire à la France le potentiel portuaire d'Anvers, ce « pistolet braqué sur le cœur de l'Angleterre » selon l'expression de Napoléon 1^{er}. Conçu par la mer, le pays va cependant se structurer autour d'un mode terrestre : le chemin de fer. En effet, dans les années 1830, la construction d'un réseau ferré national était portée par un jeune État qui cherchait alors à affirmer sa capacité d'engager et de réussir de grandes entreprises. Porteur de modernité, ce nouveau mode de transport participe pleinement au projet politique de développement de l'industrie nationale et au souci de désenclavement territorial d'un pays longtemps placé sous tutelle étrangère. Proches des milieux marchands et industriels, les autorités publiques entendent prendre en charge les flux internationaux de marchandises. Les premiers investissements réalisés concernent ainsi les liaisons commerciales de premier plan que sont les itinéraires entre Anvers et Cologne ou la liaison Ostende-Angleterre. La construction rapide d'un réseau ferroviaire structuré doit permettre au pays d'accéder à une reconnaissance internationale dans ses fonctions de commerce et de transit, fonction que les Pays-Bas lui ont confisquée depuis le XVII^e siècle. L'État belge peut ainsi compter sur l'alliance des intérêts industriels wallons qui trouvent de nouveaux débouchés à leurs produits sidérurgiques et sur celui des commerçants des cités flamandes. La réalisation du chemin de fer s'impose donc simultanément comme un investissement économique rentable, un gage de cohésion interne et une « grande opération de prestige » diplomatique (Van Der Hertem, 2001). L'opération contribue ainsi à la fois à asseoir l'unité du pays et à favoriser son industrialisation. Ces deux éléments expliquent que les transports sont perçus comme l'élément de stabilité du nouvel État. Dès les premiers mois de l'indépendance, est conçu un réseau intégré incluant les routes, les voies d'eau et le chemin de fer. Par la loi de 1834, la réalisation et le contrôle du réseau principal des chemins de fer (initialement centrés sur la ville de Malines) sont pris en charge par l'État qui laisse en retour le soin aux entreprises privées de construire et de gérer les lignes régionales. Au milieu du XIX^e siècle, la Belgique dispose ainsi du réseau ferré le plus dense d'Europe et offre un modèle de développement pour de nombreux pays.

1.2 *Desserrer l'étau néerlandais*

La réalisation précoce du réseau ferré s'inscrit dans la tension constitutive qu'entretient le nouvel État belge avec le Royaume de Hollande, tension d'autant plus vive qu'elle fait suite au rattachement temporaire des Pays-Bas méridionaux à leur voisin du Nord. Cette relation difficile ne fait qu'exacerber la situation tendue qu'entretiennent les deux pays depuis trois siècles. Avec la guerre de

Quatre-vingts ans (1568-1648), les Hollandais contrôlent en effet les principales voies de pénétration continentales que sont le Rhin, la Meuse et l'Escaut. Sur le plan territorial, outre le contrôle de l'embouchure du Rhin qui sera aménagé pour la navigation moderne au milieu du XIX^e siècle (le *Nieuwe Waterweg*), les Pays-Bas s'appuient sur la Flandre zélandaise, en rive gauche de l'Escaut occidental, d'où ils ont contenu les trafics du port d'Anvers. Au Sud, l'extension de la province du Limbourg néerlandais avec la place forte de Maastricht forme un coin territorial qui interdit toute liaison directe entre la Ruhr et les ports belges tout en contrôlant la circulation sur la Meuse. À partir de ces verrous se construit un rapport de force que le pouvoir belge n'aura de cesse de chercher à lever. Si les revendications se fondent sur le droit international, la tentation militaire n'a pas toujours été absente des projets de révision. Ainsi, au lendemain de la Première Guerre mondiale, au nom de la sécurité de son territoire, puis de nouveau avec la montée du péril nazi dans les années 1930, la Belgique a nourri des visées annexionnistes des régions du Limbourg et de la Flandre zélandaise et elle n'aura de cesse de chercher à introduire des servitudes militaires sur ces territoires frontaliers. La fin de non-recevoir des Pays-Bas, pays neutre et soucieux de son intégrité territoriale contribue à détériorer les relations diplomatiques entre les deux pays. L'échec de la ratification du traité belgo-néerlandais de 1927 conduit à repousser les projets d'amélioration des canaux entre Gand et Terneuzen et d'Anvers au Rhin (*Schelde-Rijnverbinding*), une infrastructure de 38 km. Ce dernier sera finalement construit cinquante ans plus tard sous le nom d'*Eendracht-kanal* (canal de la Concorde), suivant le traité du 13 mai 1963 et inauguré en septembre 1975. Cette réalisation répond bien tardivement à la fermeture néerlandaise de l'Escaut oriental de 1867 et à l'artificialisation de l'accès au Rhin qui pénalise le trafic rhénan vers Anvers (Op De Beek, 1975). On peut rappeler que le port de Zeebrugge avec son accès en pleine mer a été inauguré en 1907 par Léopold II pour échapper au perpétuel bras de fer sur l'Escaut (Mintiens cité par Charlier, 2009).

À l'inverse, pour faire pièce à l'activisme belge, il est utile de souligner l'âge d'Or d'Amsterdam s'est construit sur le blocus d'Anvers et l'asphyxie commerciale de la Flandre. La fermeture de l'Escaut à partir de 1585, lors des guerres d'indépendance des Provinces Unies du Nord contre l'autorité espagnole, ne sera levée pour le commerce international qu'avec le traité de La Haye en 1795 et ne sera libre de droits de navigation que pendant 35 ans, jusqu'à la séparation des deux États. En 1831, les grandes puissances réaffirment l'internationalisation de l'accès à Anvers, mais le traité de 1839 impose un péage au profit des Néerlandais que le gouvernement belge remboursera aux navires taxés, jusqu'à son rachat définitif en 1863. La Belgique peut alors s'appuyer sur les précédents européens qui ont vu la suppression des taxes dans les détroits danois et à l'embouchure de l'Elbe (Van Hooydonk, 2002). Le dispositif territorial concurrent conduit ainsi à un développement largement séparé des relations des ports belges et néerlandais vers l'arrière-pays rhénan. Les logiques nationales continuent à prévaloir dans les années 1930 comme l'illustre la réalisation de canaux qui courent parallèlement à

la frontière pour desservir les pôles industriels intérieurs des deux pays. Liège est desservi à partir de 1939 par le canal Albert dont la fonction est d'inscrire le pôle sidérurgique dans l'orbite d'Anvers par une voie moins contrainte et plus courte. Il est en partie une réponse à l'amélioration apportée par les Néerlandais avec le canal Juliana qui, en doublant la Meuse, visait à désenclaver par voie fluviale le bassin houiller du Limbourg et à lui trouver un exutoire vers Rotterdam (cf. fig. 5).

1.3 Le Rhin d'acier et les intérêts anversois, la portée d'une cause nationale durable

C'est dans ce contexte concurrentiel qu'il faut comprendre la mise en place très précoce des relations ferroviaires d'Anvers avec son arrière-pays rhénan via Liège d'abord, puis plus directement via Montzen, en contournant par le sud le Limbourg néerlandais (cf. fig. 2). S'appuyant sur le Rhin au cours réaménagé, le port de Rotterdam sera raccordé tardivement au réseau ferré allemand (Fremdling, 1996). La concurrence entre les deux ports se traduit par la suppression progressive des droits de tonnage et l'abaissement des droits de transit. Le traité de 1839 mentionne dans son article 12 la possibilité pour le jeune État belge de construire une infrastructure de transport à travers le Limbourg néerlandais, un canal ou une voie ferrée. C'est cette seconde solution qui sera finalement retenue en 1879 sur un parcours de 186 km, dont 96 km en Belgique, 49 km en territoire néerlandais et 23 km en Allemagne, offrant un trajet plus court de 62 km vers la Ruhr par rapport à l'itinéraire de Montzen (248 km). C'est d'ailleurs cette même direction que reprendra la première autoroute internationale européenne, d'Anvers à Cologne via Liège, qu'on baptisera le « Rhin de béton » (Op De Beek, 1975).

Faute de trafic, la seconde voie est déposée après 1945 et le Rhin d'acier fermé en 1993. Mais aujourd'hui, la ligne présente un nouvel intérêt pour Anvers avec la forte croissance des trafics de conteneurs dans le cadre d'une desserte massive vers l'arrière-pays continental. La demande de remise en état de l'infrastructure se heurte alors à une très vive opposition des communes néerlandaises du Limbourg qui refusent de sacrifier leur tranquillité aux intérêts belges et au refus militant des mouvements environnementalistes alors que la zone de transit avait entre-temps été classée comme espace naturel. La question va être pendante plus de 15 ans et engager les niveaux supérieurs des juridictions des deux États. Fort du traité de 1839, la Belgique aura finalement gain de cause en 2005 devant la Cour permanente d'arbitrage de La Haye. Les accusations de protectionnisme néerlandais au profit de Rotterdam, si elles ne sont pas absentes doivent être relativisées. Il suffit de songer aux difficultés rencontrées par ses promoteurs de la Betuwelijn, l'infrastructure ferroviaire dédiée au fret ferroviaire depuis le port de Rotterdam : bien qu'il s'agisse d'un projet national, les oppositions farouches se sont traduites par des retards considérables et un très important dépassement de budget. De même, les rebondissements judiciaires et techniques du Rhin d'Acier ont été nombreux. Diverses options seront envisagées (cf. fig. 2)

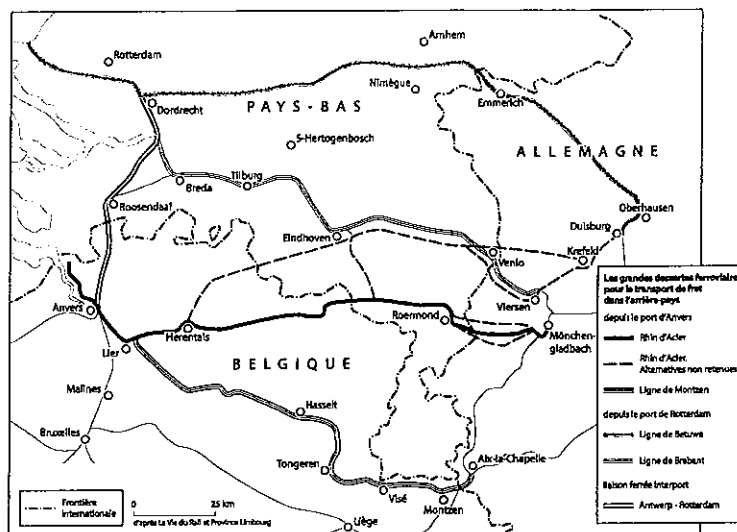


Fig. 2 Les dessertes ferroviaires concurrentes de l'arrière-pays des ports d'Anvers et de Rotterdam

The competition between the hinterland rail connections from Antwerp and Rotterdam

dont une variante le long de l'A52 pour limiter les impacts écologiques. Un itinéraire plus septentrional est proposé pour contourner la région protégée et rejoindre le réseau néerlandais, ou encore des alternatives en tunnels. Toutes seront finalement abandonnées devant l'importance des coûts. Quant au tronçon historique, l'expertise de 2009, qui a été judicieusement confiée à deux cabinets, l'un néerlandais et l'autre belge, a fini par conclure au faible intérêt économique et social de sa construction, alors que la ligne de Montzen n'a pas encore atteint la saturation¹. Finalement, les politiques belges défendent le tracé ancien avec une solution *a minima* : une voie unique non électrifiée (que les Néerlandais souhaitent toujours imposer en tunnel). L'effondrement temporaire des trafics après 2008 rend d'ailleurs la réalisation d'une telle infrastructure moins pressante. Plus que d'une simple question économique, il s'agit bien d'une question de principe face aux rivaux et voisins néerlandais. Celle-ci réaffirmée dans le rappel du droit, il y a fort à parier que l'affaire en reste là.

1.4 Les arrangements autour de la LGV Anvers- Rotterdam

L'extension vers les Pays-Bas du système à grande vitesse ferroviaire ne revêt pas la même importance pour la Belgique et les Pays-Bas (Romein, 2003). Avec les

1 Le dernier tronçon de la ligne a été électrifié en 2008 entre Montzen et la frontière allemande. La voie correspond à un itinéraire majeur pour le transport fret ferroviaire emprunté annuellement par 35 000 trains et 12 millions de tonnes de fret par an.

infrastructures en place, la Belgique disposait déjà d'une ouverture vers le potentiel des grands pays voisins que sont la France, le Royaume-Uni et l'Allemagne. La réalisation du réseau place en outre Bruxelles en situation de carrefour de premier plan en Europe. L'apport de lignes nouvelles vers le Nord avait en soi un intérêt secondaire, vu les faibles distances à parcourir et la vitesse autorisée. Elle améliore toutefois la desserte d'Anvers en la dotant d'une gare passante inaugurée en 2009. L'enjeu est tout autre pour son voisin septentrional, puisque le raccordement au réseau belge est indispensable à son ouverture européenne. Les négociateurs belges parviennent ainsi à associer au projet de LGV la réalisation d'une nouvelle infrastructure fret susceptible de soulager la voie existante à la limite de la saturation. Il s'agit de desservir la partie nord du port d'Anvers vers Bergen op Zoom où s'effectue le raccordement au réseau néerlandais, notamment vers Rotterdam. Entièrement réalisé sur territoire néerlandais, le nouveau tronçon est en fait d'abord conçu dans les intérêts anversois.

1.5 Ouvrir plus largement le débouché maritime de l'Escaut

L'autre enjeu demeure l'accès d'Anvers à la mer. Si la liberté et la gratuité du passage ont été obtenues par la Belgique de haute lutte au XIX^e siècle, la taille croissante des navires pose périodiquement la question de l'approfondissement de l'Escaut occidental, ce qui ne manque pas de raviver les points de vue et les priorités divergentes des deux voisins. Côté anversois, les questions environnementales et les charges financières réelles sont vite interprétées comme la défense des intérêts de Rotterdam dont l'extension des terminaux gagnés sur la mer ne rencontre pas de tels obstacles. Dans cette démarche, Anvers peut en revanche compter sur l'appui des ports néerlandais d'aval, Flessingue et Terneuzen, regroupés au sein d'une structure administrative unique, *Zeeland Seaports*, et dont les intérêts belges ne sont pas absents. Pour équilibrer l'influence anversoise en terre néerlandaise, le port de Rotterdam a cherché, mais sans grand succès à développer des associations avec les deux ports zélandais pour la gestion commune de terminaux à conteneurs. Les intérêts de navigabilité sont souvent convergents entre les ports flamands et néerlandais. Ainsi lorsque Flessingue et Terneuzen s'opposent à la construction d'un pont sur l'Escaut pour relier la Zélande aux autres provinces néerlandaises, au profit d'un tunnel ouvert en 2003, ils œuvrent aussi au profit de Gand et d'Anvers. Ce choix technique présente l'avantage de n'introduire aucune contrainte pour le tirant d'air des navires. Concernant l'Escaut, le cadre de la négociation s'inscrit le plus souvent dans le cadre d'accords internationaux. La question est fort ancienne puisque l'amélioration de l'estuaire occidental de l'Escaut par dragage est évoquée dès 1967. De leur côté, les Pays-Bas vont lier tout accord à la prise en compte de la gestion des eaux et des pollutions en amont. Jusqu'en 1993, la signature du texte international vient butter sur une question intérieure belge, entre Flandre et Wallonie. Cette dernière dénonçant les coûts des aménagements de bassin de rétention de l'Escaut sans contrepartie économique à son profit. La situation finit par se débloquer avec la dissociation des problématiques environnementales et de transport. En effet, à

partir de 1992, la mise en place d'accords de protection se fait sous l'égide des Nations Unies (UN-ECE), au sein de la Commission internationale de protection de l'Escaut et de la Meuse qui associe tous les pays riverains (dont la France). D'autre part, le processus de fédéralisation engagé à la même époque en Belgique, assure aux régions des compétences diplomatiques dans la signature des traités. Ainsi en 1995, la voie à un accord restreint à la Flandre et aux Pays-Bas est ouverte, que cette dernière conditionne au demeurant à la réalisation de la ligne à grande vitesse Anvers-Rotterdam. C'est finalement sur la base du traité de la gestion commune des compétences de navigation que les Flamands obtiennent le dragage de l'Escaut pour en porter le tirant d'eau à 13 mètres. Les alarmes belges vite suscitées par la longueur des procédures environnementales (et l'opposition d'un industriel belge propriétaire d'un polder !) ont fini par s'apaiser avec le début des travaux en 2010.

Les activités portuaires et industrielles de Gand sont aussi étroitement tributaires des relations avec les Pays-Bas, puisque son accès maritime est assuré vers le port zélandais de Terneuzen par un canal qui se raccorde à l'Escaut grâce à un jeu d'écluses (voir fig. 5). La première liaison est réalisée au XVI^e siècle, mais c'est en 1827, durant l'union politique des deux pays, qu'est construite la première infrastructure moderne avec un tirant d'eau de 3,60 m. Cette réalisation ouvre Gand à l'industrialisation moderne. La profondeur de l'ouvrage sera portée à 6,5 m en 1870, puis les écluses aménagées en 1968 pour accueillir les navires panamax. Si le cadre de la navigation est assuré par la Commission internationale de protection de l'Escaut et de la Meuse, les Gantois souhaiteraient aller au-delà, avec une gestion binationale du complexe éclusier en territoire néerlandais. La perspective est en fait d'agrandir le système d'écluses afin de supprimer les ruptures de charge à Terneuzen pour les navires de haute mer. Des projets sont envisagés avec une répartition des investissements proportionnels aux gains attendus, soit 80 % pour la Flandre et 20 % pour les Pays-Bas.

1.6 L'illusion française d'une discontinuité protectrice

La frontière franco-belge est marquée par la volonté hexagonale de fermeture protectrice. Avec ses grandes infrastructures de transport, la France a surtout construit dans le Nord les discontinuités censées mettre à l'abri ses territoires dans une perspective militaire dans un premier temps, puis dans un souci de défense commerciale face aux ports belges considérés comme plus compétitifs. La faible interconnexion devait protéger les risques d'invasion et relier les places fortes entre elles de manière sûre : ainsi, au XVIII^e siècle, la grand' route reliant Lille à la mer est-elle rétablie à l'arrière de la Ceinture de fer dessinée par Vauban. La défense des intérêts commerciaux nationaux, notamment portuaires, a poussé à limiter les interconnexions transfrontalières. Le canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes inauguré en court le long de la frontière et devait protéger les trafics de Dunkerque de toute rivalité anversoise. On retrouve cette logique d'autonomie stato-centrée avec le tracé parallèle de l'A25 en France et de l'A16 et l'A17 côté belge. Si la position frontalière a plus stimulé les échanges qu'elle ne les a entravés

(Lentacker, 1974), il faut alors souligner que les flux se sont effectués en dépit d'infrastructures peu adaptées pour les canaliser. La perméabilité forte s'inscrit alors essentiellement dans des échanges de proximité, d'hommes et de capitaux. Sur le plan militaire, inutile d'insister sur la faible efficacité du dispositif français, autant en 1914 qu'en 1940. Il faut attendre l'intégration européenne pour que les réseaux transfrontaliers finissent par se mailler, pour les autoroutes d'abord, puis avec le Tunnel sous la Manche, le réseau ferroviaire qui venait butter sur la frontière est radicalement retourné. L'exemple lillois est particulièrement éloquent. D'une situation de cul-de-sac ferroviaire, la ville s'impose comme un nœud de première importance au barycentre de l'Europolygone des capitales. Enfin avec le projet du canal Seine-Nord-Escaut, c'est au tour de la voie d'eau d'opérer la jonction. Par contraste aux voisins néerlandais très ouverts sur la Belgique et qui ont toujours été considérés comme des concurrents directs, la France, puissance tutélaire du pays, n'a jamais cherché à affermir ses liens directs par une infrastructure majeure jusqu'à une époque récente.

1.7 Un voisinage anglais plus indirect

Avec la fermeture de l'Escaut en 1585, Ostende demeurait la seule porte d'entrée maritime des Pays-Bas méridionaux. Au XVIII^e siècle, des tentatives avaient été lancées pour développer l'activité du port avec le soutien du gouvernement autrichien. Mais l'opposition constante des puissances néerlandaise et britannique avait empêché l'essor de tout commerce ultramarin. Si l'indépendance de la Belgique a permis de relancer les trafics maritimes d'Anvers, le port d'Ostende allait de son côté occuper pour 150 ans le rôle privilégié d'interface avec le Royaume-Uni pour lequel il offre un transit intéressant vers le Benelux et l'Europe centrale. Dès 1838, le port est ainsi doté d'une desserte ferroviaire performante avec l'étoile bruxelloise et devient alors une sérieuse alternative à Calais. Les trafics avec l'Angleterre, sans cesse croissants, renforcent en outre l'avènement d'un tourisme balnéaire cosmopolite qui va modifier durablement l'aspect de la ville. Les nouvelles conditions d'exploitation vont toutefois modifier profondément cette orientation au début des années 1990. En 1993, la célèbre « Malle Ostende-Douvre » est supprimée avec l'avènement du Chunnel (Channel-Tunnel) vers lequel se concentrent désormais les efforts des armateurs. Les trafics de voyageurs s'effondrent : les liaisons ferries sont en effet directement concurrencées par l'offre ferroviaire du Thalys qui rejoint directement Bruxelles depuis Londres, et dont les services ont été prolongés vers Cologne et Amsterdam. Les vols *low cost* détournent les passagers pour les destinations européennes plus lointaines. Ostende voit donc ses trafics voyageurs fondre irrémédiablement, alors qu'ils atteignaient encore 2,8 M en 1980, comme le montre le graphique (cf. fig. 3). Les traversées maritimes de courte distance ne concernent plus aujourd'hui que le seul fret, pour du trafic de roulage (4Mt sur les 5,3 MT du port), préférentiellement à destination de Ramsgate. Reste donc au port d'Ostende, outre l'import de vrac secs liés à l'activité industrialo-portuaire, la pêche et surtout le tourisme de plaisance.

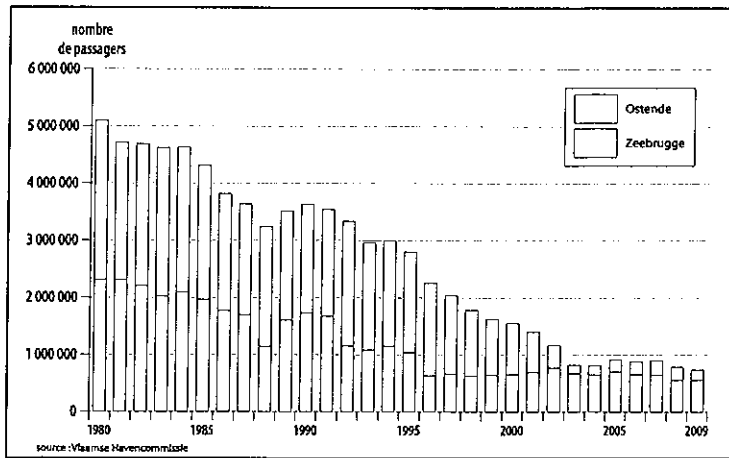


Fig. 3 Les trafics de passagers dans les deux principaux ports belges (1980-2009)
Passenger traffic in the two major Belgian Sea Ports (1980-2009)

Les diverses analyses abordées en première partie ont permis de montrer comment la réalisation des grandes infrastructures de transport traduit à partir de 1830 la construction de solidarités territoriales qui s'intègrent pleinement dans le récit national belge. Les multiples configurations conjuguent les intérêts nationaux belges avec ceux des pays limitrophes. Pendant près de 150 ans, la logique unitaire l'emporte largement dans la conception et le développement des infrastructures. À l'inverse depuis près de trois décennies, l'évolution du contexte institutionnel et politique du pays pousse à aborder la question des grands projets de transport à la lumière des divergences croissantes des deux communautés et à l'émergence de frontières intérieures de plus en plus prégnantes.

2 La gestion des infrastructures de transport belges dans une perspective fédérale et européenne

2.1 Les dérives de l'investissement équilibré avant la fédéralisation

Dans la perspective d'un strict équilibre, l'État belge qui avait en charge la responsabilité des investissements de travaux publics répartissait les dépenses budgétaires entre les trois régions, Flandre (55 %), Wallonie (35 %) et Bruxelles (10 %). Des priorités s'étaient dessinées avec une préférence pour les ports et les voies d'eau en Flandre, les autoroutes en Wallonie et les bâtiments publics à Bruxelles. Chaque kilomètre d'autoroute ou de voie ferrée réalisé dans l'une des régions appelait sa contrepartie dans les deux autres. Les contribuables avaient baptisé ce système de duplication automatique « politique du gaufrier » ou *wafelijserpolitiek*. Elle sera pratiquée jusqu'en 1988, date à laquelle chaque partie sera finalement responsable de ses propres dépenses, hormis pour les

grandes infrastructures dépendant des attributions fédérales, parmi lesquelles le transport aérien et les chemins de fer. L'équilibre étant difficile à établir en fonction des nécessités et des cycles d'investissements, cette politique a conduit à dépenses d'équilibrage sans toujours de réelles finalités sociales ou économiques. Le gaspillage d'argent public vient de surcroît s'ajouter aux chantiers abandonnés du fait de la crise économique qui frappe de plein fouet le pays à partir de 1975. Le constat de gabegie généralisé accélère la défiance publique dans le système politique (Defosse, 1990).

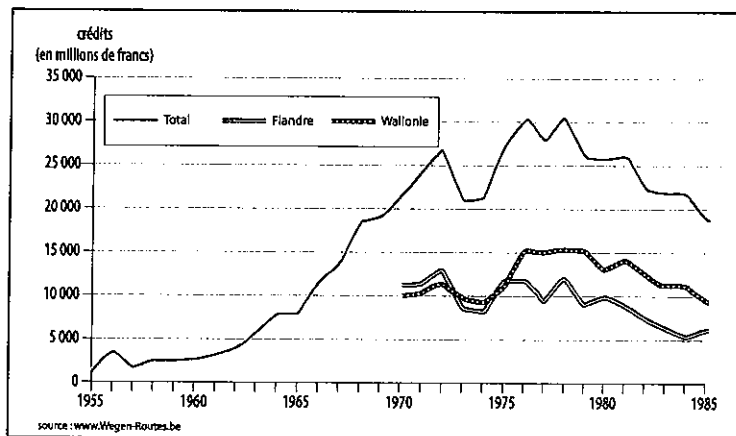


Fig. 4 Budgets de construction et d'entretien de l'infrastructure routière pour la période 1955-1985 (en MFB)
Budget for the construction and maintenance of the road network 1955-1985 (in M. FB)

Les exemples d'investissements à fonds perdus qui ont en leur temps défrayé la chronique sont restés célèbres. Ainsi, la commande publique de cinquante tramways pour la desserte du littoral flamand conduisait à engager la même somme en vue d'acquisition de rames pour le réseau de métro de Charleroi pourtant de bien moindre extension. Résultat : une partie du matériel flambant neuf est restée sans usage et a fini par rouiller dans les hangars où il était entreposé. Dans la même recherche d'équilibre interrégional, la réalisation de l'ascenseur à bateau de Strépy-Thieu (canal du Centre) est la contrepartie directe de l'investissement des travaux d'agrandissement du port de Zeebrugge. Si les travaux ont débuté en 1982, l'ouvrage d'art ne sera livré qu'en 2002, après la fin de la politique de partage budgétaire. C'est donc la Wallonie qui a dû investir 650 M€ supplémentaires pour achever les travaux (Huwart 2007). La construction d'un métro à Anvers conduit à un investissement d'un montant comparable, réparti entre Liège et Charleroi où une partie significative du réseau pourtant réalisé n'a jamais été ouverte. Seules 15 stations sont en fonction sur les 70 prévues, dont un bon nombre s'abîme aujourd'hui dans les ronces. Le

système conduisait à une gabegie des fonds publics, même si l'on peut noter que les investissements utiles ont été plus fréquents en Flandre qu'en Wallonie. Dans certains cas, des arrangements ont pu être trouvés. Ainsi, alors que le chômage sévissait avec plus de rigueur dans le sud du pays, un accord avait été trouvé qui assurait le recrutement de 50 % des cheminots en Wallonie (soit une proportion supérieure à sa part dans la population totale) contre 60 % des investissements ferroviaires en Flandres, ce que le sud wallon au relief plus accidenté et au réseau à l'entretien plus coûteux a été mal avisé de faire.

2.2 Une unité belge encore accrochée aux transports

Les diverses réformes institutionnelles de 1988 – 1993 et 2001 ont conduit à la fédéralisation du pays. Il est à souligner que dans cette nouvelle architecture, le niveau fédéral n'a plus de prééminence sur les Régions qui ont pleinement la responsabilité des questions de politiques économiques, d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Hormis pour le ferroviaire, la gestion des transports et des investissements d'infrastructure échappe désormais largement au gouvernement fédéral. La responsabilité des travaux publics (voie d'eau, routes et autoroutes) est depuis 1988 de compétence régionale. Cela venait d'ailleurs simplifier une situation où le permis de construire était depuis 1980 une matière régionale et exigeait un accord préalable à toute intervention de l'État fédéral, ce qui ne manquait pas de causer des retards importants et de faire flamber les coûts (cf. construction des autoroutes A8-E429 et A17-E403) (www.wegen-routes.be, 2010).

Dans le nouvel équilibre institutionnel, l'État conserve essentiellement la gestion des droits régaliens (justice, armée, police fédérale) et de la protection sociale (sécurité sociale, assurance chômage, pensions, allocations familiales, assurance maladie-invalidité). Il conservait aussi la direction des entreprises publiques comme la Poste ou la SNCB, ainsi que la gestion de certaines infrastructures d'intérêt national comme l'aéroport de Zaventem ou d'organismes de supervision comme Belgocontrol pour le contrôle aérien de l'espace inférieur, l'espace supérieur ayant été délégué dès 1972 à Eurocontrol, une structure co-administrée à Maastricht avec l'Allemagne et les Pays-Bas (Beyer, 2008). Ces éléments traditionnellement associés à la puissance de l'État ont une portée symbolique certaine, et fonctionnent comme autant d'éléments tangibles d'unité, là où les flux financiers des transferts sociaux n'offrent pas la même visibilité.

La présence de l'État dans le domaine des transports tend ainsi à s'affaiblir inexorablement, à travers l'évolution institutionnelle au profit des Régions mais aussi à travers le cadre européen de communautarisation de la politique des transports. Enfin la libéralisation économique a mis à mal les champions nationaux belges qui peinent à négocier leur transition dans le nouveau contexte concurrentiel. La Sabena (Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne) a disparu en 2001, remplacée par des intérêts privés (SN Brussels et depuis 2001 Brussels Airlines). À travers la société Holding qui gère les infrastructures c'est finalement dans le secteur ferroviaire que l'État reste le

plus directement présent, mais pour combien de temps encore ? La SNCB va aujourd'hui au-devant de grandes difficultés financières où l'a entraîné notamment son pôle fret ABX Logistics, cédé en 2008 au groupe danois DSV. Dans la même lecture, on perçoit à travers la question de la gestion des grandes infrastructures, les signes du morcellement et de l'effacement progressif de l'État fédéral sous le feu du libéralisme européen et les revendications croissantes des Régions.

2.3 L'aéroport de Zaventem et la question de l'enclave bruxelloise

Construite dans l'esprit d'équilibre par des architectes des trois régions, l'aérogare de Zaventem (Brussels Airport) est inaugurée en 1958 pour l'Exposition universelle de Bruxelles et sera plusieurs fois agrandie par la suite pour faire face aux trafics croissants. Accolée au nord-est de l'agglomération bruxelloise, l'infrastructure est située en région flamande tout en relevant de compétences fédérales. Comme pour tous les aéroports d'une certaine importance dans un contexte métropolitain, la question des nuisances sonores est d'autant plus présente dans le débat public que la distance qui le sépare de la zone d'habitat dense est faible. Dans le cas de Zaventem, elle est avivée par un contexte politique passablement tendu entre régions et communautés. En effet, les zones d'approches aériennes touchent à la fois la région de Bruxelles-Capitale et les territoires voisins des provinces néerlandophones du Brabant flamant (*Noordrand*) et dans une moindre mesure les régions francophones du Brabant wallon (*Oostrand*), contribuant à une forte politisation des débats et à une prise de décision rendue difficile par l'imbrication des pouvoirs décisionnels. Le pilotage national du dossier est assuré à la fois par les instances politiques (gouvernement fédéral) et techniques (Belgocontrol). Il est aussi directement soumis à une constante critique des riverains et participe à l'exacerbation des passions communautaires qui ne sont pas au demeurant sans masquer une forte composante sociale (Dobruszkes, 2008). Les options envisagées n'ont ainsi cessé de varier au gré des ministres et des majorités politiques. Pendant plus d'une décennie, s'est imposé le *statut quo*. Faute d'une solution qui puisse satisfaire toutes les parties, les autorités fédérales ont en effet suivi une position de conciliation et d'attentisme, rendue d'autant plus impérative que les tensions engendrées par ce problème avaient fragilisé plusieurs gouvernements de coalition. C'est finalement le principe de répartition nuisances sonores défendue par le ministre d'origine flamande Bert Anciaux² qui l'a emporté sur les solutions de concentration. Cette dernière option, un temps défendue par Isabelle Durant, ministre écologiste, francophone et élue à Bruxelles, avait suscité l'ire des résidents flamands de la Noordrand qui auraient dû être survolés. La ministre sera finalement démentie par le chef de gouvernement, Guy Verhofstadt. Son successeur retient le plan de dispersion des vols par rapport aux différentes

2 On peut rappeler ici ses propos très virulents qui souhaitent que « le poids politique francophone disparaisse de la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National. L'aéroport doit être complètement sous autorité flamande. L'embauche de francophones à l'aéroport devra également être revue » (cité par *La Dernière heure*, du 14/12/2002).

communautés et prévoit l'utilisation alternée des trois pistes. De part et d'autre des frontières communautaires, les populations touchées sont donc plus nombreuses. Leur nombre empêche toutefois d'envisager la subvention d'isolation acoustique. L'ensemble des riverains a ainsi le sentiment de sacrifier son bien-être au profit de leurs voisins communautaires qui souffrent pourtant des mêmes nuisances. Leur seule consolation est que les trafics ont fortement chuté suite à la faillite de la Sabena puis du recul de l'activité de messagerie express. Dans les deux cas, le manque de lisibilité et de réactivité des gestionnaires a conduit au repli de l'activité aéroportuaire.

La question des vols de nuit avait été particulièrement vive lorsqu'en 2004, DHL a posé un ultimatum. Dans le cadre d'une politique d'expansion, l'intégrateur allemand alors basé à Bruxelles depuis 1985, exigeait de pouvoir accroître des trafics essentiellement nocturnes de 25 000 à 34 000 vols annuels. Les clivages étaient particulièrement nombreux entre les riverains, les tenants du développement de l'activité aéroportuaire et les régions directement bénéficiaires de l'activité en termes d'emplois et de ressources économiques (la Flandre) et les régions plus soucieuses de la tranquillité de leurs électeurs et de la qualité environnementale (Bruxelles-Capitale). Faute de consensus, l'opérateur de fret aérien a finalement mis à exécution sa menace de délocalisation et a inauguré son nouveau hub à Leipzig en mai 2008, bénéficiant pour cette relocalisation de nombreuses facilités techniques et financières. Faute d'une compagnie nationale basée chez lui et avec le retrait de l'opérateur de fret, l'aéroport de Zaventem se trouvait de fait déclassé. Un temps baptisé Brussel-(Inter)Nationaal ou Bruxelles-National, l'aéroport a finalement été privatisé en 2004 et sa gestion confiée au groupe australien Macquarie qui en détient 70 %, à côté de l'État belge (30 %). Son nom est désormais anglais « Brussels Airport », tout un symbole pour la liquidation du patrimoine fédéral et le transfert vers le privé d'un pan de souveraineté nationale, liquidé avec le transfert de propriété.

2.4 Bifurcations sur le canal Seine-Nord-Escaut

Souvent escamoté par le côté français, le projet du canal à grand gabarit Seine-Nord-Escaut prend sa véritable dimension européenne avec son ouverture vers la Belgique. Le partenariat entre les deux pays s'inscrit dans le cadre plus large du comité Seine-Escaut mis en place en novembre 2005. Il réunit les représentants des ministres des Transports de la France, de la Wallonie, de la Flandre et des Pays-Bas. Le partage répond bien sûr aux compétences des deux régions belges dont la gestion souligne le pas supplémentaire franchi dans la gestion distincte des infrastructures du pays. Les deux exécutifs régionaux ont bien compris l'enjeu attaché au projet et cherchent à adapter leurs réseaux de voies navigables respectifs à la nouvelle donne politique. Les réalités géographiques, renforcées par le caractère strictement régional des décisions et les antagonismes qu'il véhicule conduisent dès lors à envisager un double raccordement à l'infrastructure française (cf. fig. 5).

– *Côté flamand*, les aménagements du réseau Seine-Escaut Ouest traduisent les ambitions de renforcer la position de la Flandre au sein du maillage fluvial

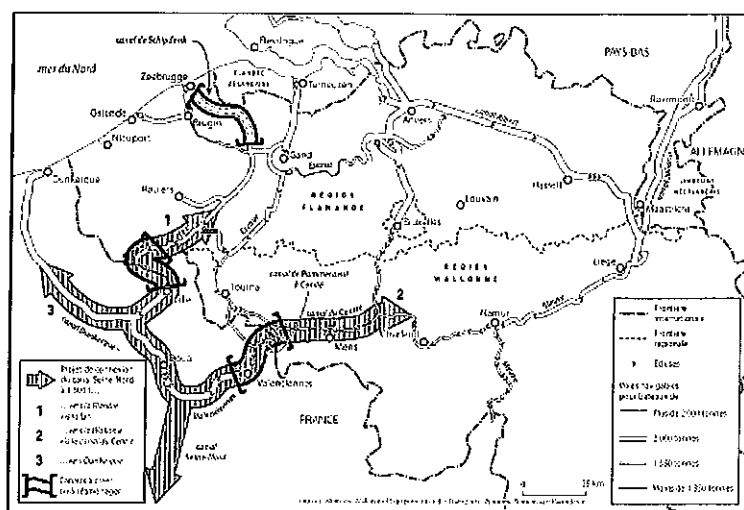


Fig. 5 Les aménagements flamands et wallons dans le cadre du canal à grand gabarit Seine-Nord-Escaut

Flemish and Walloon connections to the projected Seine-Nord Europe Canal

européen. Ils visent notamment à accroître la desserte fluviale de ses ports, à la fois Anvers mais aussi Zeebrugge à qui il s'agit de constituer un hinterland fluvial qui lui faisait jusque-là défaut. Cela passe par l'aménagement et la mise au gabarit de 4 000 t des 40 km du canal de drainage de Schipdonk entre Zeebrugge et Gand. Pour un montant prévisionnel de 300 M€, les aménagements porteront à la mise au gabarit Vb sur la Lys, entre la frontière franco-belge au nord de Lille et le canal circulaire de Gand, avec le rehaussement des ponts à 7 m et un tirant d'eau porté à 4,5 m, de même que de nouvelles écluses permettant le passage de convois poussés sont à réaliser ainsi que la construction de plusieurs évitements.

– *Côté wallon*, la mise au gabarit des voies navigables de connexion que constitue le réseau Seine-Escaut Est cherche à équilibrer le projet flamand. Pour ses promoteurs, il s'agit d'ouvrir la dorsale wallonne (via les canaux du centre et de Pommerœul) à un trafic de transit entre les Pays-Bas et la France du Nord en s'assurant ainsi une nouvelle attractivité logistique. Les investissements s'élèvent à 570 M€ en portant le gabarit de passage de 1 350 t à 2 000 t pour la modernisation du canal de Pommerœul et la reconstruction des écluses du canal du Centre.

Les deux solutions retiennent des tracés circonscrits à l'intérieur des frontières régionales. Elles marginalisent de fait la voie médiane qui relie le canal à grand gabarit français à l'Escaut, via Valenciennes et Tournai. À Tournai, la préservation de l'antique Pont-des-Trous, un monument médiéval qui entrave la mise au gabarit, conduirait à la réalisation d'un coûteux contournement. Mais au-delà des considérations patrimoniales, une des raisons du choix tient aussi au caractère mixte (wallon et flamand) de l'aménagement qui n'a de ce fait eu la priorité

d'aucune des deux parties. Bref, si la continuité transfrontalière franco-belge est assurée, de nouvelles discontinuités apparaissent.

2.5 L'équation régionale de la grande vitesse ferroviaire en Belgique

Le réseau PBKAL (Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam-London) est conçu à l'échelle du territoire belge en 1991 comme une étoile ferroviaire à trois branches centrée sur Bruxelles et l'ouvrant vers les trois frontières du pays, la Branche ouest vers la France et le tunnel sous la Manche, la Branche Est de 149 km vers l'Allemagne et la Branche Nord de 91 km vers les Pays-Bas (cf. fig. 2). La Belgique est ainsi le premier pays européen à avoir réalisé dans sa totalité son programme d'équipement de LGV défini en 1991. L'option d'une Branche Sud vers le Luxembourg, Eurocap-Rail (Beyer, 2009) n'entre pas dans le schéma directeur national. Elle devait assurer la liaison des trois capitales de l'UE et un accès direct du pays avec la Suisse et l'Italie. Le coût important de sa construction à travers les accidents du relief ardennais et la faiblesse des trafics prévisionnels interdit pour longtemps sa réalisation. On devrait donc se limiter à l'amélioration des lignes existantes.

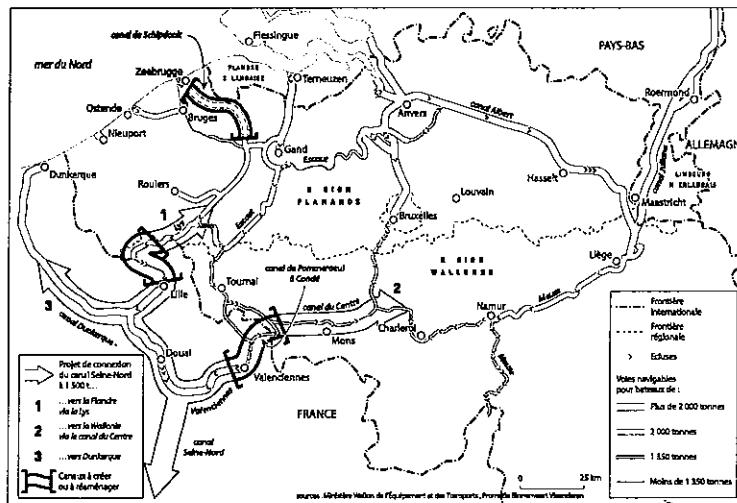


Fig. 6 Le système des LGV belges
High Speed Train network in Belgium

En contrepoint d'une régionalisation qui s'amplifie, le projet de la grande vitesse belge reste sous le contrôle exclusif de la SNCB et donc de l'État belge qui finance le projet sans recours aux régions. Selon le principe du gaufrier, l'État demeure toutefois soucieux des équilibres territoriaux entre Wallonie et Flandre, autant dans la répartition des gares à moderniser : une en Flandres (Anvers), l'autre en Wallonie (Liège) et la gare de Bruxelles-Midi. Dans les

trois cas, d'importants travaux sont entrepris avec des partis pris distincts : une gare nouvelle à Liège, le réaménagement d'une gare historique à Anvers et la construction d'un quartier d'affaires à Bruxelles-Midi. La gestion des LGV repose sur un partage territorial assez strict. L'inauguration simultanée des deux tronçons fin 2007 souligne bien le souci de ce traitement égalitaire exigé par les parties en présence selon le principe du « coup de pioche pour coup de pioche ».

Comme pour suturer les territoires qui s'éloignent, les voies nouvelles passent indistinctement d'une région à l'autre (cf. fig. 6). Dans les procédures locales d'aménagement et afin d'éviter le poids croissant des Régions, le pouvoir fédéral va s'appuyer sur les municipalités à travers des accompagnements et des fonds de compensation qui seront directement versés aux communes (Ménéraut, 1997). Mais avec du recul, on ne peut qu'être frappé par la régionalisation de fait du réseau. Bien que la réalisation et le financement du réseau à grande vitesse demeure de la responsabilité de l'État fédéral, les deux régions optent pour des solutions techniques opposées. La Flandre privilégie la mixité des usages (voyageurs/fret) et donne la priorité à l'accroissement des capacités et de la fluidité des trafics avec le doublement des voies classiques (ainsi sur l'axe Ouest-Est entre Lembeek, Bruxelles et Louvain) et à une simple amélioration des voies depuis la capitale vers Anvers avec une vitesse de circulation limitée à 160 km/h. La Wallonie privilégie au contraire les voies nouvelles à grande vitesse (300 km/h). Comme le souligne une récente étude, le passage des lignes nouvelles à des lignes réaménagées est ainsi tributaire des frontières régionales et réduit les gains de temps potentiels qui sont de l'ordre de 3 à 6 minutes entre Bruxelles et Liège (Combes 2009).

À travers le prisme de ses grandes infrastructures de transport, la Belgique donne à lire les enjeux politiques qui traversent son territoire. L'étude des projets illustre à quel point les grands réseaux de transport, notamment le rail et l'accès portuaire, ont contribué à affirmer l'unité du pays, face notamment aux Pays-Bas. Cette perspective historique est d'ailleurs vite mobilisée dès lors que les précautions néerlandaises retardent les projets belges. Le thème de la menace et du complot néerlandais réveille facilement la fibre nationale et aujourd'hui régionale, pour susciter des actions publiques surtout profitables aux intérêts commerciaux. Il serait toutefois très réducteur de lire l'ensemble des relations entre les deux pays sous la forme d'une concurrence systématique. De nombreuses structures de coopération existent, notamment pour les transports. Les grands opérateurs logistiques et portuaires jouent d'ailleurs autant de la complémentarité que de la rivalité pour garantir la diversité de l'offre, ce qui conduit à interpréter le système sous l'angle de la *coopétition* (Charlier, 2009). Par ailleurs les clivages anciens qui sont aisément rappelés pour mobiliser l'opinion ont jusque-là pu se résoudre, même si cela est le fruit de longues tractations. Les efforts constants que l'État belge a consentis aux infrastructures sont simultanément devenus une cause de fragilité du cadre national, ou du moins une cible facile pour ses détracteurs. S'ils avaient assuré la prospérité du pays unifié au XIX^e siècle, les

grands équipements semblent avoir ensuite contribué à son délitement avec la crise économique et sociale des années 1970. En effet, l'impossible équilibre comptable des investissements et des dérives flagrantes ont indubitablement joué un rôle accélérateur dans l'éloignement des deux communautés. La planification des infrastructures reflète depuis une quinzaine d'années la progressive divergence territoriale de ses deux composantes fédérales. Flandre et Wallonie demeurent cependant plus que jamais liées par le nœud bruxellois où se rencontrent les grandes vitesses aérienne et ferroviaire.

La réflexion menée à partir du cas belge, permet de mieux comprendre comment se croisent et s'articulent deux concepts centraux de la géographie : les frontières et les réseaux de transport. Si l'on a coutume de les opposer, la frontière imposant une discontinuité, là où le réseau de transport affirme un lien (Arbaret, 2010), la diversité des situations analysées dans le cas belge souligne à l'évidence que l'établissement de grandes infrastructures s'inscrit directement dans une perspective géopolitique où les deux réalités que sont les frontières et les réseaux se renforcent plus qu'elles ne s'opposent.

Cette proposition se vérifie facilement dans le cadre classique de l'État-nation européen. Si l'imposition des frontières nationales au XIX^e siècle contribue à l'affirmation des entités étatiques, l'enjeu des transports dépasse rapidement le strict cadre national défini par ses frontières. Comme le rappelle le cas belge, la stratégie d'équipement est conçue d'emblée à une échelle plus vaste que le territoire national, même si l'objectif est bien d'affirmer la nouvelle entité. La comparaison des contacts avec les pays limitrophes permet en outre de souligner la diversité des situations, où grands réseaux de transport et gestion des frontières se renforcent plus qu'ils ne s'opposent. Cette convergence peut alors se décliner sur le mode défensif (cas de la France dans la gestion traditionnelle de ses frontières avec la Belgique), au contraire sur le mode de la complémentarité comme l'exprime l'affirmation des logiques de transit (ce qu'exprime clairement l'articulation des systèmes de transport belge ou néerlandais avec leur arrière-pays allemand ou les débouchés anglais), enfin dans une logique d'évitement concurrentielle (sinon d'étouffement) ainsi que l'illustre la captation des flux dans les relations belgo-néerlandaises.

Avec la construction européenne, les frontières sont assurément plus perméables et moins conflictuelles. Mais, l'analyse géographique montre aussi comment les frontières sont réinvesties et comment elles donnent lieu à de nouvelles logiques de transaction. Après 1957 voire 1993 si l'on se réfère à l'avènement d'une politique européenne des transports effective, la construction de l'espace européen unifié n'affaiblit pas la pertinence de l'analyse des territoires par les frontières que l'on a un peu vite annoncées comme disparues. À la fois parce que des traces tangibles des logiques passées subsistent, mais aussi parce que les acteurs politiques déploient et composent leurs logiques réticulaires en fonction des pouvoirs que leur accordent leurs limites de souveraineté, enfin parce que

des tensions géopolitiques présentes ou passées continuent à se traduire à travers les choix de tracés ou de gestion des grandes infrastructures. L'évolution institutionnelle de la Belgique semble assez éloquent dans cette perspective.

antoine.beyer@ifsttar.fr

Bibliographie

- Arbaret-Schulz C. (2010), « La figure du réseau à l'épreuve des frontières, ou comment un artefact contemporain peut aider à penser le monde aujourd'hui », in Bleton-Ruget A., Commerçon N., Vanier M. (coord.), *Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective*, Institut de recherche du Val de Saône-Mâconnais, p. 263-271.
- Beyer A. (2009), « L'interconnexion ICE/TGV à Strasbourg. L'utopie d'une croisée de la grande vitesse franco-allemande », in Bleton-Ruget A., Commerçon N., N. Vanier M. (Dir.), *Réseaux en question : utopies, pratiques et prospective*, 5^e Rencontres de Mâcon, Institut de recherche du val de Saône-Mâconnais, p. 95-106.
- Beyer A. (2008), « Anciennes et nouvelles frontières du *Ciel Unique Européen*. Enjeux techniques et territoriaux de la navigation aérienne en Europe », *Flux*, n° 71, p. 8-23.
- Beyer A. (2007), « Nœuds de transport et frontières. L'invention de la métropole bâloise », *Annales de Géographie*, sept.-oct. 2007, p. 451-469.
- Charlier J. (1985), « Gand-Terneuzen : un complexe portuaire transnational à la charnière du Delta d'Or », *Journal de la marine marchande*, p. 53-78.
- Charlier J. (2009), « The Benelux seaport system. From competition to co-opetition » in *Transport and geography. Proceedings of the 14th Hong-Kong Society for Transportation Studies*, 10-12/12/2009, p. 801-811.
- Charlier J., Lavaud-Letilleul V. (2009), « Une Zeevlakte à la côte belge ? », *Acta Geographica Lovaniensa*, n° 38, p. 51-60.
- Charlier J. (2008), « Eurohub ferroviaire de Bruxelles », *BAGF* n° 4, p. 487-495.
- Combes S., Hasiak S., Ménerault P. (2009), *Transport ferroviaire régional à grande vitesse. Des exemples européens*, Rapport d'étude du SETRA, http://www.setra.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/0922w_TFRGV_v0.pdf
- Defosse J.-C. (1990), *Le Petit Guide Des Grands Travaux Inutiles*, Paul Legrain RTBF.
- De Vries J. (2008), « Cross-border cooperation in the Rhine-Scheldt Delta : the long road of infrastructure building », in Leibenth, Korcelli-Olejniczak-Knippschild (éd.), *Cross-border Governance and Sustainable Spatial Development. Mind the Gaps !*, Central and Eastern European Development Studies, Springer, p. 55-66.
- Dobruszkes F. (2008), « Éléments pour une géographie sociale de la contestation des nuisances aériennes à Bruxelles », *Espaces, populations, sociétés*, n° 1, p. 145-157.
- Fremdling R., « Per spoor de grens over : niederländisch-deutsche Eisenbahnbeziehungen, 1853-1938 », in Jansen J.-C., *Relations économiques dans les régions frontalières à l'ère industrielle, 1750-1965*, Eisma BB, Leuwarden/Mechelen, 1996, p. 37-68.
- Huwart J.-Y. (2007), *Le Second Déclin de la Wallonie*, Éd. Racine, 2007.
- Lentacker F. (1974), *La frontière franco-belge. Étude des états d'une frontière internationale sur la vie de relations*, Lille.

- Ménérault P., Speck K. (1997), *High Speed Train in Belgium : Network Conception and Territorial Dynamics*.
- Mostert E., *Case study : international co-operation in the Scheldt and Meuse River Basins, Global Water Partnership*, www.gwpforum.org
- Op De Beeck (1975), « Anvers et le Rhin : 50 ans de trafic et de lutte », in *Navigation, ports et industries*, 10 septembre 1975, p. 509-518.
- Romein A., Trip J.J., Vries (de) J. (2003), « The multi-scalar complexity of infrastructure planning : evidence from the Dutch-Flemish megacorridor », *Journal of Transport Geography* 11, p. 205-213.
- Van Der Herten B., Verbeurgt G. (2001), *Le Temps du train. 175 ans de chemin de fer en Belgique. 75^e anniversaire de la SNCB*, Presses universitaires de Louvain.
- Van Hoydonk E. (2002), *De belgisch-Nederlandse verkeerverbindingen. De Schelde in de XXste eeuw*, Maklu, Antwerpen/Apeldoorn.
- Van Panhuys H.-E., Heere, W. P., Jitta J. W., Sik Ko Swan, Stuyt A. M. et al. (Éd.) (1978-1980), *International law in the Netherlands*, Sijthoff & Noordhof Oceana Publication, 3 vol.

Liens internet

- Abou G., « DHL menace l'unité », RFI, 23/09/2004. www.rfi.fr/actu/fr/articles/057/article_30662.asp
- Association Trop de bruit et revue de presse en ligne <http://tropdebruit.be>
- Brussel Airport : www.brusselsairport.be/fr/about-airport/airport-history
- De Tessieres J., « Cinq pistes pour Zaventem », in *La Libre Belgique*, 2004, www.brualibre.be/article.php?id_article=233&var_recherche=atterrissage
- Histoire du réseau routier belge : www.wegen-routes.be/infof.html, consulté le 20/3/2010