

# LE RAIL ET L'EXPANSION



**C'**EST à l'échelle mondiale que se mesure aujourd'hui l'économie ; les échanges intercontinentaux s'intensifient de plus en plus. Que les ports soient dès lors en pleine expansion n'a rien d'étonnant. Ainsi en va-t-il de Gand (voir « Le Rail » n° 116, d'avril 1966), mais aussi d'Anvers, notre premier port national.

## De nouvelles zones industrielles.

Depuis quelque temps, ce développement a pris une forme spectaculaire : des firmes de réputation universelle se sont, en effet, implantées aux abords de la voie d'eau sur plusieurs centaines d'hectares. Ce ne sont plus seulement les installations portuaires d'Anvers à proprement parler qui ont pris de l'ampleur ; de nouvelles zones industrielles y voient le jour et se développent. Leurs activités n'évitent l'étouffement qu'au prix de la mise en place simultanée d'un réseau complet de communications. Loin d'être à la remorque de cette évolution, le chemin de fer y participe et contribue activement à la transformation de notre géographie économique. Ainsi doit-il agir ; c'est une question vitale pour le bien commun et son bien propre.

## Les travaux qui en résultent.

Ce développement entraîne, après pas mal d'études particulières et de coordination, l'exécution de nom-

breux travaux. Il faut construire des murs de quais, draguer les nouvelles darses, épandre les matières retirées sur les polders avoisinants. Après une courte période de drainage, les terrains ainsi nivelés sont prêts. On établit alors les routes, on pose les diverses canalisations, les câbles, les rails pour les engins de manutention ; des hangars et des bâtiments s'érigent.

En même temps, le chemin de fer pose de nouvelles voies et toutes les installations connexes. Cette extension, qui atteint la frontière des Pays-Bas, met la gare de formation d'Anvers-Nord au plein cœur du territoire portuaire.

## Plus d'arrivages.

Le trafic du port d'Anvers s'intensifie d'année en année et la capacité des navires augmente rapidement. Il faut être à même de recevoir ces navires, leur permettre d'effectuer toutes leurs manœuvres dans le délai le plus court et écouler les marchan-

# DU PORT D'ANVERS



Cop. Fr. Claes.

disent sans retard, le gain de temps étant devenu un impératif primordial. Ce ne sera possible qu'en adaptant le port à l'ampleur de sa future mission.

Des travaux importants ont donc été entrepris. Quels sont-ils et quel a été conjointement le développement du rail ?

## Extension du bassin HANSA.

Ce bassin a été allongé et son équipement a été renforcé principalement en vue de faire face à un accroissement des arrivages en vrac (minerais, charbons...). Ces transformations et le creusement de la sixième darse, à proximité, ont obligé de revoir profondément l'ensemble ferroviaire situé au nord : on y a établi un faisceau de trente et une voies.

## Construction des cinquième et sixième darses.

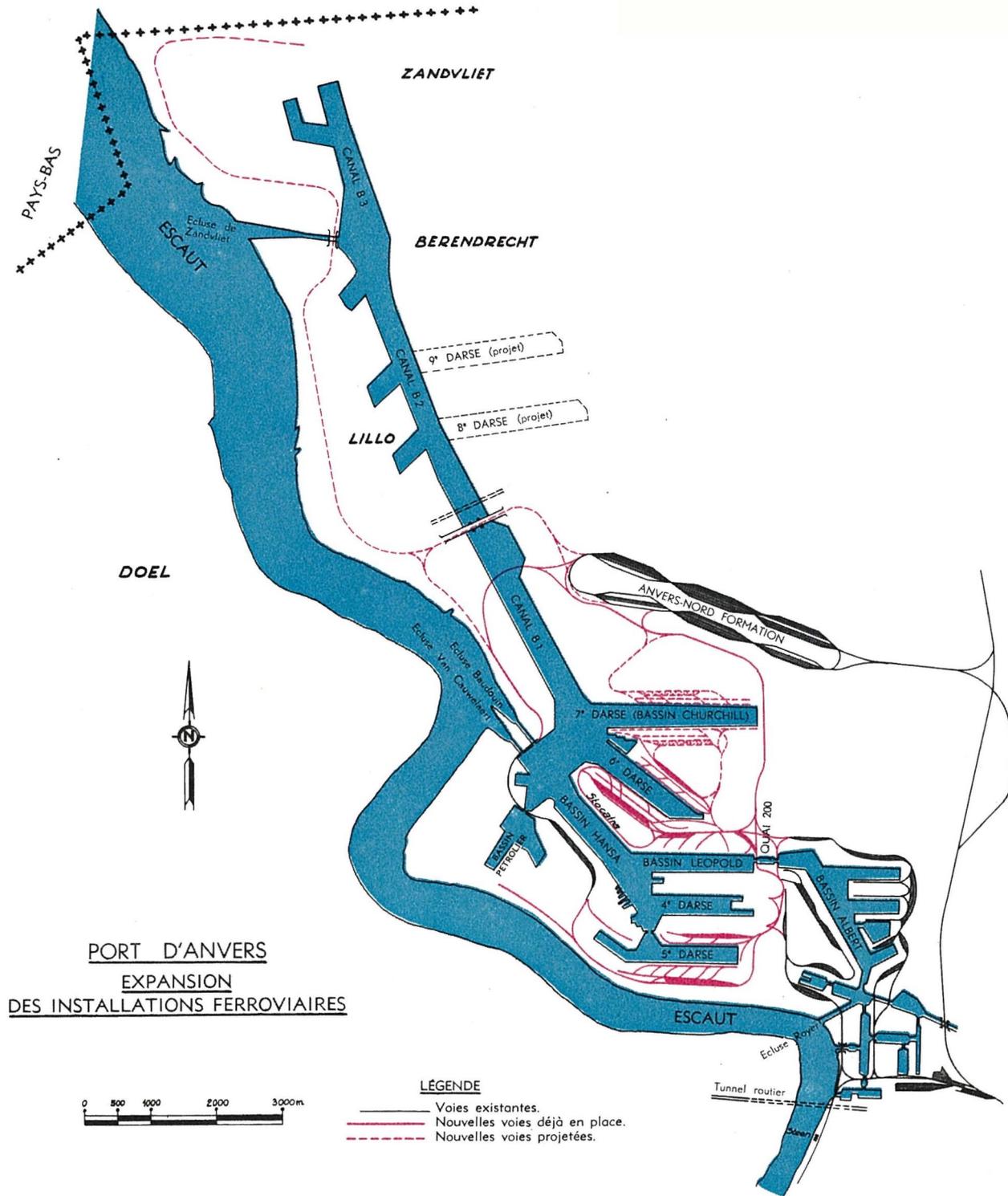
Les nouveaux bassins ont les dimensions suivantes : longueur, 1.700 m ; largeur, 300 à 350 m. De

plus, la cinquième darse est prolongée par une darse industrielle. Trois voies de quai, une ou deux voies situées derrière les magasins et un faisceau d'arrière-quai de 8 à 14 voies de formation assurent la desserte de chacun des quais. De multiples voies de liaison permettent en outre d'atteindre sans difficulté les divers points des installations.

## La nouvelle écluse maritime et les canaux-bassins B1 et B2.

Ces bassins larges de 400 mètres sont en construction ; en prolongement l'un de l'autre, dans un axe parallèle à l'Escaut, ils ne forment en somme qu'un seul canal qui aboutit au fleuve dans le nord par l'intermédiaire de l'écluse de Zandvliet, presque achevée à l'heure qu'il est.

Le tracé des bassins a divisé la région en deux zones. Un tunnel routier rétablira leur jonction sous la voie d'eau, tandis qu'un pont, long de 750 m et



dont la partie mobile libère une voie navigable large de 80 mètres, permettra, par le dessus, le passage des voies de chemin de fer.

Une double voie constituera l'artère ferroviaire de cet ensemble, qu'elle reliera au réseau dans le sud par les voies existantes qui franchissent déjà les écluses Van Cauwelaert et Baudouin, et à l'est par les

voies en direction d'Anvers-Nord via le pont mobile. Les travaux en cours prolongent ces voies vers le nord, où elles doivent atteindre la frontière des Pays-Bas après avoir enjambé l'écluse de Zandvliet par un pont ferroviaire et routier.

Déjà quatre entreprises chimiques très importantes occupent les terrains situés au nord et à l'ouest des



Cop. Fr. Claes.

canaux-bassins B1 et B2, ce qui constitue sans doute le plus vaste ensemble du genre au monde.

### Le bassin Churchill.

Il est en construction et sera achevé en 1967. Son équipement ferroviaire est conçu comme celui des bassins 5 et 6. Un équipement spécial pour transbordement de grands containers y sera établi et notamment un « terminal » pour chargement des containers sur wagons.

Entre le bassin Churchill et les faisceaux d'Anvers-Nord s'établit une très importante entreprise d'automobiles.

### Prévisions.

Il n'y a pour ainsi dire plus d'espace disponible sur la rive droite de l'Escaut pour l'extension du port. Tout au plus prévoit-on la possibilité de construire encore deux bassins. De même, les terrains industriels sont presque tous retenus. C'est pourquoi l'on a envisagé depuis un certain temps l'expansion du port sur la rive gauche. Du reste, l'industrialisation de cette région a déjà commencé.

Ici, la mise en place d'un réseau adéquat pose des problèmes assez complexes. Il s'agit notamment de joindre par le rail les deux zones portuaires situées de part et d'autre de l'Escaut. Les plans d'aménagement prévoient le creusement d'un tunnel ferroviaire.

Comme on s'en rend compte, le chemin de fer s'adapte, se développe et modernise ses installations dans nos ports nationaux ; il participe activement à l'essor économique du pays ; il fait preuve du même coup de la vitalité qui l'anime.

E. FLACHET,  
ingénieur principal.

