

ANVERS

LE RAIL INVESTIT POUR MIEUX SERVIR

Deuxième grande agglomération du pays, Anvers est aussi un port de mer de premier rang mondial de même qu'un nœud ferroviaire essentiel tant pour le trafic voyageurs que marchandises.

Cependant les installations ferroviaires actuelles ne permettent plus de répondre aux attentes des clients, d'autant plus que la vie économique évolue sans cesse et entraîne de nouveaux besoins. C'est pourquoi notre entreprise a décidé de nombreux investissements dans la région.

ANVERS ET LE RAIL

Si la ville compte près de 470 000 habitants, son agglomération rassemble quelque 900 000 personnes. Il s'y déploie une intense activité industrielle et économique qui touche à de très nombreux secteurs : pétrochimie et chimie, montage automobile, industries alimentaires, manutention, transport de denrées et produits de toutes sortes, commerce et industrie du diamant, etc. Le port, lui, est un des tout premiers du monde. S'étendant sur plus de 13 000 hectares, il compte 127 km de quais et 1 400 ha de bassins permettant d'accueillir de très gros navires de haute mer. En concurrence avec Rotterdam, il traite plus de 100 millions de tonnes de marchandises chaque année.

LE RAIL, LE PORT ET LA VILLE

On a souvent dit qu'Anvers était le premier port ferroviaire du monde. De fait, celui-ci compte près de 950 km de voies desservant de nombreux magasins et entrepôts. En outre, la gare portuaire est aussi la destination finale d'une douzaine de lignes ferroviaires internationales. Cela engendre un trafic de plus d'une centaine de trains de marchandises par jour et par sens, ainsi que le traitement, en moyenne annuelle, de plus de 650 000 wagons dans les installations portuaires.

Anvers est encore le nœud d'un trafic ferroviaire intense pour les voyageurs tant en service intérieur qu'international : des TGV s'arrêtent maintenant à Anvers-Central ou à Berchem-Anvers. La gestion de tels trafics qui ne cessent de croître pour nombre de secteurs pose cependant de délicats problèmes dus au fait notamment qu'Anvers-central est une gare en cul-de-sac et que l'acheminement quasi continu des divers trains de marchandises vers le port est proche de la saturation.

UNE JONCTION NORD-SUD SOUTERRAINE

La gare d'Anvers-Central est incontestablement une des plus belles d'Europe. Construite au tournant du siècle, l'édifice majestueux avait subi les outrages du temps et de la pollution qui marque notre société moderne. Ces dernières années, les façades intérieures et extérieures du grand bâtiment supportant la coupole ont fait l'objet d'une remarquable restauration, qui leur a rendu leur lustre original. La grande verrière surplombant les quais est actuellement en phase de reconstruction et les arches métalliques la supportant sont en même temps remplacées.

Cette opération, pour indispensable qu'elle soit afin de préserver ce magnifique bâtiment classé, ne suffit pas à résoudre le problème du nécessaire accroissement de capacité des installations voyageurs (25 000 par jour en semaine). Sa configuration en cul-de-sac empêche en effet les circulations en transit, impose systématiquement des rebroussements engendrant de nombreuses manœuvres de service (retrait et mise à quai de rames) qui réduisent sa capacité commerciale, par rapport à un total de quelque 600 mouvements par jour ! Pour accroître directement ou par correspondances les relations entre les



quartiers du nord de la ville avec les zones situées au sud (vers Berchem et Malines), au sud-est (vers Lierre, Aerschot, Herentals et Turnhout) ainsi qu'à l'ouest (vers Boom et Saint-Nicolas), il faut intensifier l'utilisation de la ligne 12, en direction d'Essen et de Roosendaal. Ce nouvel axe de circulation constituerait l'embryon d'un véritable RER dans la région. Sans parler du trafic international qui compte, en plus des IC A Bruxelles-Amsterdam, des Thalys qui bénéficieront aussi, dans quelques années, d'infrastructures nouvelles adaptées à la grande vitesse vers les Pays-Bas.

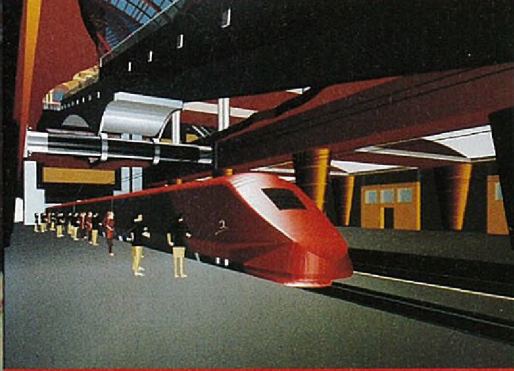
UNE GARE À PLUSIEURS NIVEAUX ET UN TUNNEL

Ces perspectives ont conduit les responsables à transformer Anvers-Central en une gare de passage grâce à un remaniement fondamental de celle-ci. À l'issue des travaux, la gare projetée se répartira sur plusieurs niveaux et sera prolongée à l'extrémité nord de son niveau inférieur par un tunnel sous la ville. Celui-ci rejoindra la ligne 12 vers le nord et les Pays-Bas à hauteur de la halte actuelle d'Anvers-Dam.

UN DEUXIÈME ACCÈS À LA GARE EST PRÉVU À HAUTEUR DE LA « PLOEGSTRAAT » ET DE LA « KIEVITPLEIN ».

Anvers-Nord fait aussi l'objet d'un vaste programme de modernisation comprenant notamment le renouvellement des voies ainsi que l'automatisation du triage et du freinage des wagons.

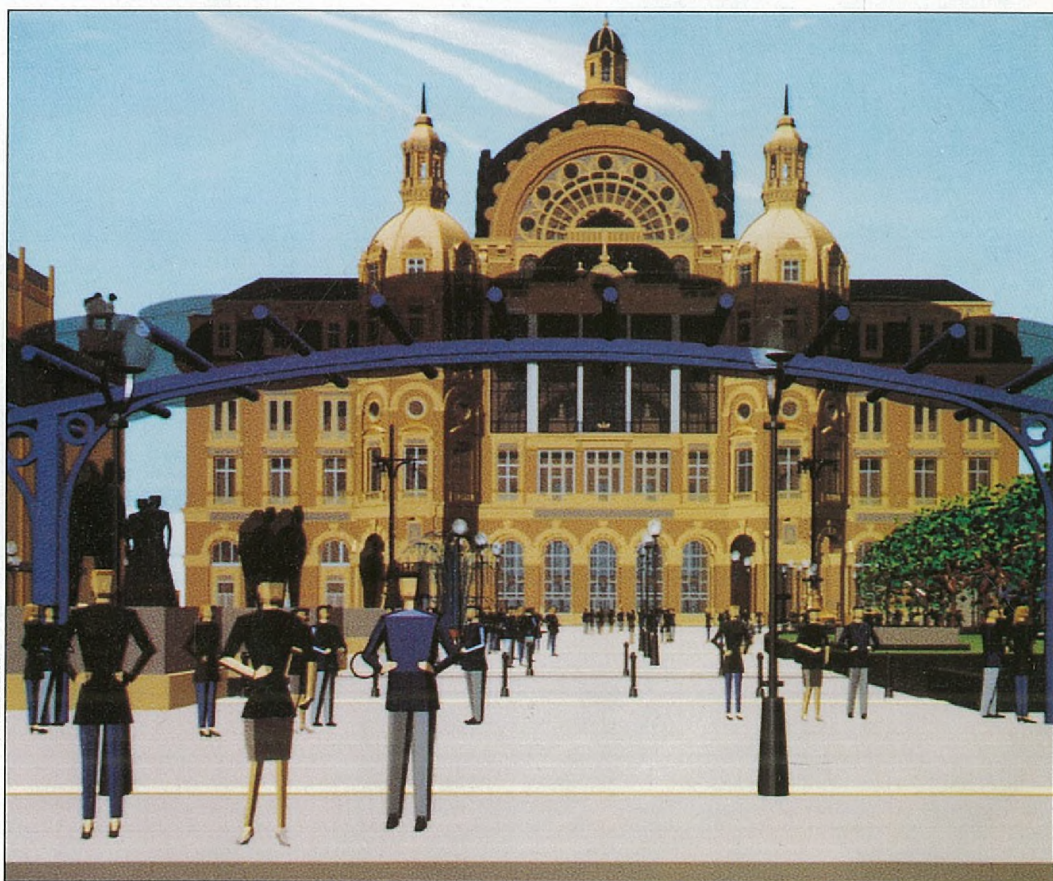




VUE GÉNÉRALE DE LA FUTURE GARE
PHOTO 1 : ZONE D'ÉCHANGES ET DE SERVICES;
PHOTO 2 : PLATEFORME DE
CORRESPONDANCES;
PHOTO 3 : QUAI TGV AU NIVEAU -2.

L'opération de modernisation vise à résoudre le problème du nécessaire accroissement de capacité des installations voyageurs.

L'intensification de l'utilisation de la ligne 12, en direction d'Essen et de Roosendaal, constituerait l'embryon d'un véritable RER dans la région anversoise.



PHOTOS SNCBL - COOSSENAERTS

L'«ASTRIDPLEIN» RÉAMÉNAGÉE POUR PRIVILÉGIER LE TRAFIC LENT, DONT CELUI DES PIÉTONS.

Comme l'indiquent les représentations visuelles du projet, le plateau des voies actuelles d'Anvers-Central sera en quelque sorte évidé en son centre, qui constituera un puits de lumière pour les étages inférieurs. De ce fait, le niveau supérieur ne comportera plus que six voies (toujours en cul-de-sac) au lieu de 10. Sous celui-ci, au niveau de la voirie, se trouvera une vaste zone d'échanges et de services à la clientèle et au public. Un premier niveau inférieur (à moins 7 mètres) comportera 4 voies, elles aussi en cul-de-sac. Plus bas encore, à moins 18 mètres, se trouvera un deuxième niveau inférieur, comportant quatre voies. À leur extrémité nord, celles-ci se rejoindront deux par deux pour entrer dans les deux tunnels jumeaux rejoignant le nord de l'agglomération. Ces tunnels passeront sous l'«Astridplein», située devant la gare. Le projet envisage, d'une part, son réaménagement pour y privilégier le trafic lent, dont celui des piétons et, d'autre part, la construction d'un parking sous la place, au-dessus des tunnels.

En direction de Berchem, les quais seront allongés sur les différents niveaux, pour que la gare puisse accueillir les trains dans leur plus grande composition prévue (jusqu'à 400 mètres au niveau inférieur, entre autres pour les TGV composés de deux rames accouplées). De ce fait, selon les plans, un second accès à la gare pourra être aménagé à son extrémité sud, à hauteur de la «Ploegstraat» et de la «Kievitplein». Un autre parking est en outre projeté à cet endroit. Après la zone des quais, les voies se ramifieront aussi en sous-sol pour remonter ensuite en tranchée entre les autres voies, jusqu'au niveau actuel, atteint peu avant la gare de Berchem.

À l'avenir, la gare d'Anvers-Central comportera donc 14 voies, dont 4 en passage. Les études ont tenu compte de la nécessité de respecter l'architecture actuelle du complexe ainsi que celle du viaduc d'approche de la gare (les «Centers»), dont l'aspect extérieur restera intact. Les déplacements des voyageurs dans la gare ainsi que les liaisons avec les autres modes de transport (métro, tramways, voitures pour la dépose rapide et circulation piétonne) sont eux aussi étudiés très attentivement.

Bien que les travaux à entreprendre soient d'une très grande ampleur, la desserte de la gare sera maintenue en permanence – ce qui constitue une véritable prouesse technique – mais sensiblement réduite toutefois pendant la durée des aménagements qui s'échelonnent, par phases, de 1998 à 2005. Cette situation imposera dès lors, pour environ 30 % des voyageurs, des changements de trains à Berchem.

Le résultat sera cependant à la hauteur des

sacrifices consentis provisoirement.

Par ailleurs, le projet envisage encore la construction d'une nouvelle gare au nord de l'agglomération, sur la ligne 12, un peu au-delà d'Anvers Dam, au lieu-dit «Groenendaallaan», (près de Luchtbal). Cette gare sera un nœud de correspondances avec les autres modes de transport.

La modernisation et l'agrandissement de la gare de Berchem sont également prévus et la place devrait aussi profiter d'une cure de jouvence.

MARCHANDISES: DES AMÉLIORATIONS RÉALISÉES, D'AUTRES EN COURS OU EN PROJET

Les relations entre la SNCB et Anvers ne se limitent pas au service voyageurs.

Au contraire, le trafic marchandises dans et vers la zone d'Anvers et, plus spécifiquement, vers son port figurent parmi les priorités de la SNCB. Car l'enjeu est d'importance. En effet, de façon très simplifiée, on peut dire que la SNCB transporte en moyenne plus de 15 % du trafic fret traité par le port, et que celui-ci totalise plus de 40 % du trafic marchandises par chemin de fer en Belgique.

Notre entreprise est donc très attentive à l'adaptation et à la modernisation permanentes de ses installations et équipements de desserte du port et des entreprises qui le jouxtent.

ANVERS-NORD : MODERNISATION DE LA GARE

Anvers-Nord est une gare de formation de toute première importance. Elle joue un rôle essentiel, tant pour la formation des convois de desserte du port à partir des trains à l'arrivée que pour la formation des trains au départ, comportant des wagons vers des destinations belges mais aussi étrangères : Allemagne, Suisse, Italie, France et d'autres encore.

La gare est composée de deux groupes de faisceaux successifs (réception, triage et attente). Les faisceaux d'entrée (faisceaux C1 et C2) comptent respectivement 19 et 48 voies. S'y ajoute un faisceau D de 10 voies. Les faisceaux de départ (faisceaux B1, B2 et B3) comptent, quant à eux, 11, 37 et 16 voies. En moyenne, la gare expédie plus de 350 000 wagons par an au départ des faisceaux C et près de 220 000 au départ des faisceaux B.

Elle reçoit 115 trains et en expédie 120 par jour de semaine. En outre, plus de 90 trains transitent chaque jour par la gare, en provenance ou à destination directe d'installations terminales dans le port. Cette gare fait l'objet d'un vaste

Des investissements sont encore prévus pour améliorer les installations destinées au matériel.

programme de modernisation pour faire face à l'accroissement prévu du trafic. Ce programme inclut le renouvellement des voies ainsi que l'automatisation du triage et du freinage des wagons. Pour les faisceaux C, l'opération, qui a duré quatre ans, s'est terminée en 1993. Elle est actuellement en cours pour les faisceaux B. S'ajoutent à cette modernisation divers travaux d'infrastructure comme la construction de bâtiments de service.

LA LIGNE 11 : UNE MEILLEURE DESSERTE DES ENTREPRISES À L'OUEST DU KANAALDOK ET UN PROJET DE LIAISON DIRECTE AVEC LES PAYS-BAS

Jusqu'en 1995, la desserte des entreprises situées sur la rive droite de l'Escaut mais à l'ouest du Kanaaldok ne se faisait pas sans difficultés, du fait du passage par le pont mobile de Lillo. Compte tenu de la priorité accordée au trafic maritime, il en résultait des retards dus à l'attente ou à de longs détournements forcés via, entre autres, l'écluse Baudouin. Cette situation était contraire aux objectifs de qualité et de fiabilité de desserte également recherchés en trafic marchandises. Il a été décidé de construire une nouvelle ligne afin de desservir plus rapidement ces entreprises. Débutant à hauteur du faisceau Berendrecht, cette ligne, longue de 10 km et appelée ligne 11, utilise pendant environ 5 km le terre-plein central de l'autoroute A 12. Elle passe ensuite sur la rive gauche du Kanaaldok via le pont fixe «Noordlandbrug», qui traverse la liaison Escaut-Rhin tout près de la frontière néerlandaise. Grâce à cette ligne, mise en service à la mi-1995, le temps de desserte des entreprises concernées a pu être fortement réduit et des trains complets peuvent être formés directement au départ de celles-ci. On envisage de mettre cette ligne à double voie qui pourrait être, le cas échéant, électrifiée.

De plus, la ligne 11 passe tout près de la frontière néerlandaise et ne se trouve qu'à quelques kilomètres de la ligne Roosendaal - Flessingue, au sud de Bergen-op-Zoom. Il est donc tout à fait possible, moyennant la construction d'une liaison entre les deux lignes, de créer un nouvel itinéraire pour les trains de marchandises entre la zone anversoise et les Pays-Bas. Il s'agit là d'un projet très intéressant, étant donné que les échanges entre les ports d'Anvers et de Rotterdam vont aller en s'intensifiant.

UN SECOND ITINÉRAIRE FERROVIAIRE ENTRE LE PORT ET L'INTÉRIEUR DU PAYS

L'itinéraire actuel d'accès au port passe entre autres par Berchem, Schijnpoort et Noorderdokken avant de former une boucle permettant de passer au-dessus de

la ligne 12 vers Roosendaal. Cette ligne a atteint un seuil de saturation, ne permettant plus à l'avenir aucune augmentation substantielle du trafic marchandises. De plus, le fait de ne disposer que d'un itinéraire rend aléatoire la fiabilité du trafic. La recherche d'un second itinéraire de liaison entre le port et l'intérieur du pays apparaît donc nécessaire pour résoudre ces problèmes. Plusieurs solutions ont dès lors été étudiées en vue de rechercher un tracé de ligne qui relierait la zone du port et les environs de Lierre, pour se brancher à cet endroit :

Sur l'itinéraire existant en direction d'Aerschot et, de là, vers Louvain et Ottignies ou Hasselt et Montzen;
 Ou, le cas échéant, sur la liaison «IJzeren Rijn» actuellement à l'étude, et qui pourrait offrir un nouvel itinéraire entre la zone anversoise et la région de la Rhur en Allemagne, via Neerpelt et Roermond. Ces divers tracés ont fait l'objet d'une étude de faisabilité, spécialement en termes d'incidences sur l'environnement. Celle-ci a permis de déterminer un itinéraire jouxtant diverses infrastructures existantes ou en projet au sud-est d'Anvers. En fonction des procédures à suivre et des travaux de construction de la nouvelle ligne, sa mise en service peut être projetée pour 2005.

DE NOUVELLES INSTALLATIONS POUR LE TRAFIC COMBINÉ

Les voyageurs qui empruntent la ligne 12 vers les Pays-Bas longent le terminal à conteneurs d'Anvers-Schijnpoort, exploité par TRW et toujours très actif. Mais les chemins de fer ont aussi investi dans d'autres installations de traitement du trafic combiné.

Les installations initiales d'Interferry (filiale de la SNCB, de Ferry-Boats et d'Intercontainer) situées au cœur du port approchaient de la saturation. C'est pourquoi, avec Interferry et en collaboration avec deux importants manutentionnaires du port - Hessenatie et Noordnatie -, la SNCB a ouvert, en juin 1996, un nouveau terminal dénommé «Cirkeldyck», tout près du Delwaidedok et de la ligne 11, évoquée ci-dessus. De plus, la SNCB prend part, avec Noordnatie, à l'établissement d'un autre terminal à conteneurs, le «Noord-Zee terminal», situé sur la rive même de l'Escaut, à proximité immédiate des écluses de Berendrecht et de Zandvliet. En amenant le transport ferroviaire directement à l'embarquement ou au débarquement des navires, la SNCB s'arme pour faire face à une concurrence très vive et pour être présente là où elle peut offrir ses services de la façon la plus performante possible.

À l'avenir, la gare
d'Anvers-Central
comportera 14 voies, dont
4 en passage.



SNCB, COOSENANTS

MODERNISATION DES INSTALLATIONS DESTINÉES AU MATÉRIEL

Parallèlement à ces efforts, la SNCB investit aussi dans ses secteurs d'appui logistique. Ainsi, dans le cadre de la réorganisation des installations du matériel sur le réseau, il a été décidé de construire un nouvel atelier de traction pour la région anversoise. Celui-ci sera situé dans la zone portuaire, près de la gare de formation d'Anvers-Nord. D'une superficie construite de 14 000 m², il comportera 12 voies couvertes. Chargé de la maintenance courante des locomotives opérant dans le secteur d'activité, il sera équipé de tous les dispositifs modernes d'accès aux engins, de levage et de manutention permettant d'effectuer les entretiens dans des conditions optimales.

De plus, l'actuel atelier de wagons d'Anvers-Nord, également situé près de la gare de formation et doté de 8 voies passantes, sera aussi modernisé dans le cadre des objectifs du plan d'investissements 1996-2005. Par ailleurs, un poste d'entretien du matériel à voyageurs permet de regrouper les activités de maintenance de ces voitures, auparavant effectuées dans plusieurs faisceaux différents. Ce poste d'entretien va être doté d'un hall couvert abritant 3 voies, actuellement en cours de construction.

D'autres projets d'investissements pourraient encore être relevés à propos du chemin de fer en région anversoise comme ceux qui ont trait à l'extension du chemin de fer sur la rive gauche de l'Escaut ou ceux qui visent à la modernisation des équipements et des installations d'infrastructure. À Anvers, le chemin de fer et les cheminots préparent activement l'avenir afin d'offrir aux différentes catégories de clientèle des services performants à la hauteur de leurs exigences et de leurs attentes. □