

Anvers Port ferroviaire

Deuxième port du continent, quatrième port du monde, Anvers a toujours été caractérisé par l'importance de son trafic ferroviaire.

Des marchandises qui quittent le port par la voie maritime, environ 27,5% (14.000 tonnes/jour) sont amenées à ses quais par le chemin de fer. A l'importation maritime, la part de ce dernier tombe à 17,7% (15.000 tonnes/jour), les marchandises se composant d'une plus grande proportion de produits en vrac et d'huiles minérales, traditionnellement orientés vers la voie d'eau.

Au total le chemin de fer doit donc assurer l'enlèvement ou l'amenée de 29.000 tonnes de marchandises par jour, se répartissant au long des quelque 55 km de quais que comportent les installations portuaires.

Lorsque la voie d'eau est défaillante comme au début de cette année, c'est jusqu'à des records de 54.000 t par jour (27.000 t à l'importation et

27.000 t à l'exportation) que s'élèvent les performances du rail.

Comment le chemin de fer s'est-il organisé pour assurer ces remarquables prestations?

Tel est l'objet du présent article.

Le cœur des installations ferroviaires anversoises est constitué par la grande gare de formation d'Anvers Nord. Avec une vision très exacte du développement du port, celle-ci a été installée en 1929 sur le territoire des anciennes communes d'Oorderen et de Wilmarsdonk de telle manière qu'elle se trouve actuellement implantée entre les anciens bassins creusés à proximité de la ville et les nouveaux dont le tracé futur s'inscrit dans toute la région s'étendant jusqu'à la frontière néerlandaise (voir carte).

Les gares de formation d'Anvers Kiel et Anvers Sud ne desservent que les installations situées au sud de la ville, le long du fleuve même.

Anvers-Nord est donc le cœur géant, la gigantesque

pompe qui aspire ou refoule les wagons de et vers les bassins. Il comporte pour ce faire deux séries parallèles de trois faisceaux de triage et de formation, d'une longueur de 5 km chacune. L'une des séries traite le trafic à l'entrée, l'autre à la sortie.

La „production” totale (entrée + sortie) est de l'ordre de 2.000 wagons triés par nuit; elle atteint aisément les 3.000 wagons en période de trafic intense.

Anvers-Nord lance ses voies tentaculaires vers tous les bassins et les enserme de leur décuple étrointe.

Comment se présente, vu de plus près, l'équipement ferroviaire d'un bassin?

De 1850 à 1900 l'on évolua successivement par les phases suivantes:

1. voies de quai reliées par plaques tournantes à des voies perpendiculaires pour l'amenée et l'enlèvement des wagons;



Cabestan pour manœuvre du pont transbordeur.

2. voies de quai reliées par des ponts transbordeurs manœuvrés par cabestan, aux voies de desserte. Le principe de desserte est resté le même qu'antérieurement mais le pont transbordeur permet de manœuvrer plusieurs wagons et admet des wagons à bogies de plus grande longueur. Il reste cependant lent et encombrant.
3. La capacité des installations restant malgré tout trop petite, la technique évolue en 3ème phase vers les voies de quai reliées aux voies de desserte par des liaisons équipées d'aiguillages ordinaires.

L'équipement normal d'un bassin moderne pré-



Wagon sur plaque tournante (quai 53).

sente l'aspect général suivant (photo et schéma page 5): deux ou trois voies d'avant quai et une autre voie quelque peu en retrait, toutes utilisables pour le transbordement direct par grue, de navire sur wagon (ou vice versa). Ensuite une ou deux voies d'arrière quai, pour la desserte des hangars et magasins.

Enfin un faisceau arrière servant à la mise en attente des wagons et à certaines opérations de triage. Ces faisceaux, qui jouent un rôle de tampon entre la régularité du réseau ferroviaire et les irrégularités de la navigation maritime, sont reliés par rames complètes avec la gare de formation d'Anvers-Nord.

Les installations ainsi décrites (formation + quais) comportent actuellement quelque 600 km de voies. Et ce chiffre s'accroîtra encore beaucoup lorsque seront réalisées les extensions actuellement en cours.



Pont transbordeur manœuvré par cabestan.

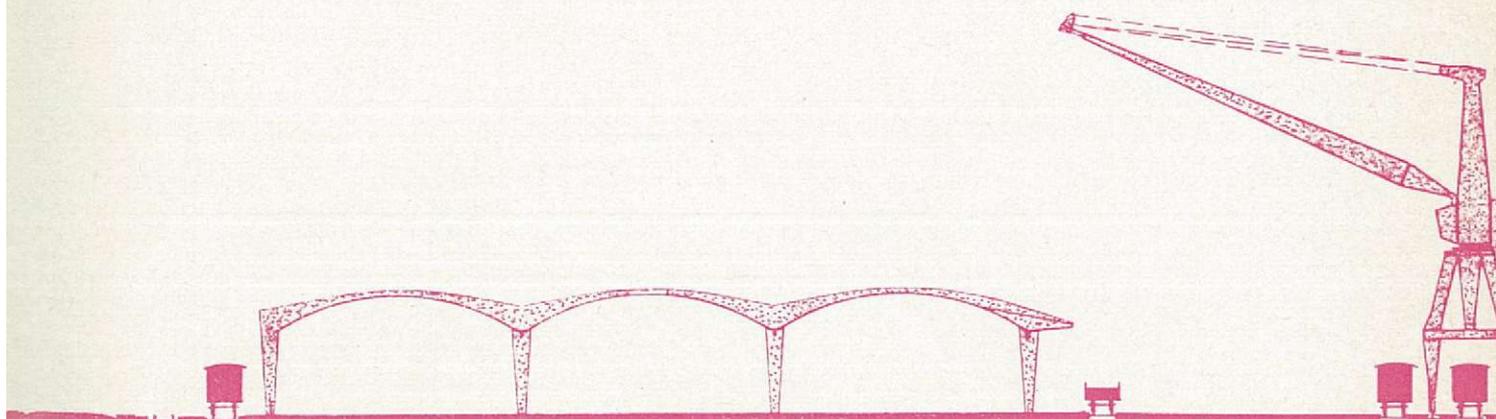


La S.N.C.B. accorde la plus grande attention à la modernisation ainsi qu'à l'adaptation de l'équipement ferroviaire aux besoins actuels et futurs du port.

Depuis la mise en application du plan décennal de développement du port en 1956, les 5e et 6e darses ont été creusées. Le chemin de fer achève actuellement ses travaux à la 5e darse. Vingt-cinq

kilomètres de voies de desserte y ont été posés. Les travaux d'établissement de la 6e darse approchent de leur fin. En 1963 et 1964, il y sera placé 43 km de voies ferrées.

Le creusement du bassin canal (B 1 - B 2) est entamé. Le chemin de fer y sera également présent, comme à la 7e darse dont le creusement débutera incessamment. Les bureaux d'études du chemin



de fer ont déjà établi leurs avant-projets pour les travaux de raccordement des futures 8ème et 9ème darses.

Lorsque l'ensemble de ces projets sera réalisé, les voies de desserte et d'alimentation du port totaliseront l'imposante longueur de 1000 km. Le matériel d'exploitation est des plus modernes et se caractérise par :

- la signalisation automatique;
- la suppression ou l'automatisation des passages à niveau les plus dangereux;
- la dieselisation des locomotives de manœuvre;
- l'installation d'un réseau télex et radio permettant de procéder à la répartition des wagons avec efficacité maximum.

Les activités d'ordre commercial en rapport avec

le trafic portuaire sont concentrées principalement dans la grande gare à marchandises d'Anvers (Bassins et Entrepôt), qui assure non seulement le trafic des wagons complets mais sert encore de centre routier pour la prise et la remise d'envois de détail dans toute la région.

Nous profitons de la circonstance pour rappeler qu'il y existe un bureau de renseignements marchandises pouvant documenter la clientèle sur les prix de transport en trafic international. Ce bureau peut être atteint par téléphone au nr 03/32.31.31. Quant à l'agence commerciale de la S.N.C.B. à Anvers (tél. 03/33.02.68) et aux services techniques de la S.N.C.B. « Groupe d'Anvers », qui ont la gestion des installations ferroviaires du port dans leurs attributions, (téléphone 03/32.58.30), leurs bureaux sont installés dans les bâtiments de la gare d'Anvers Central.

