

ANVERS

2e au monde

Anvers était un port sur l'Escaut. Napoléon Bonaparte décida un jour de lui donner une tout autre dimension.

Ce qu'il fit: il lui donna son premier bassin.

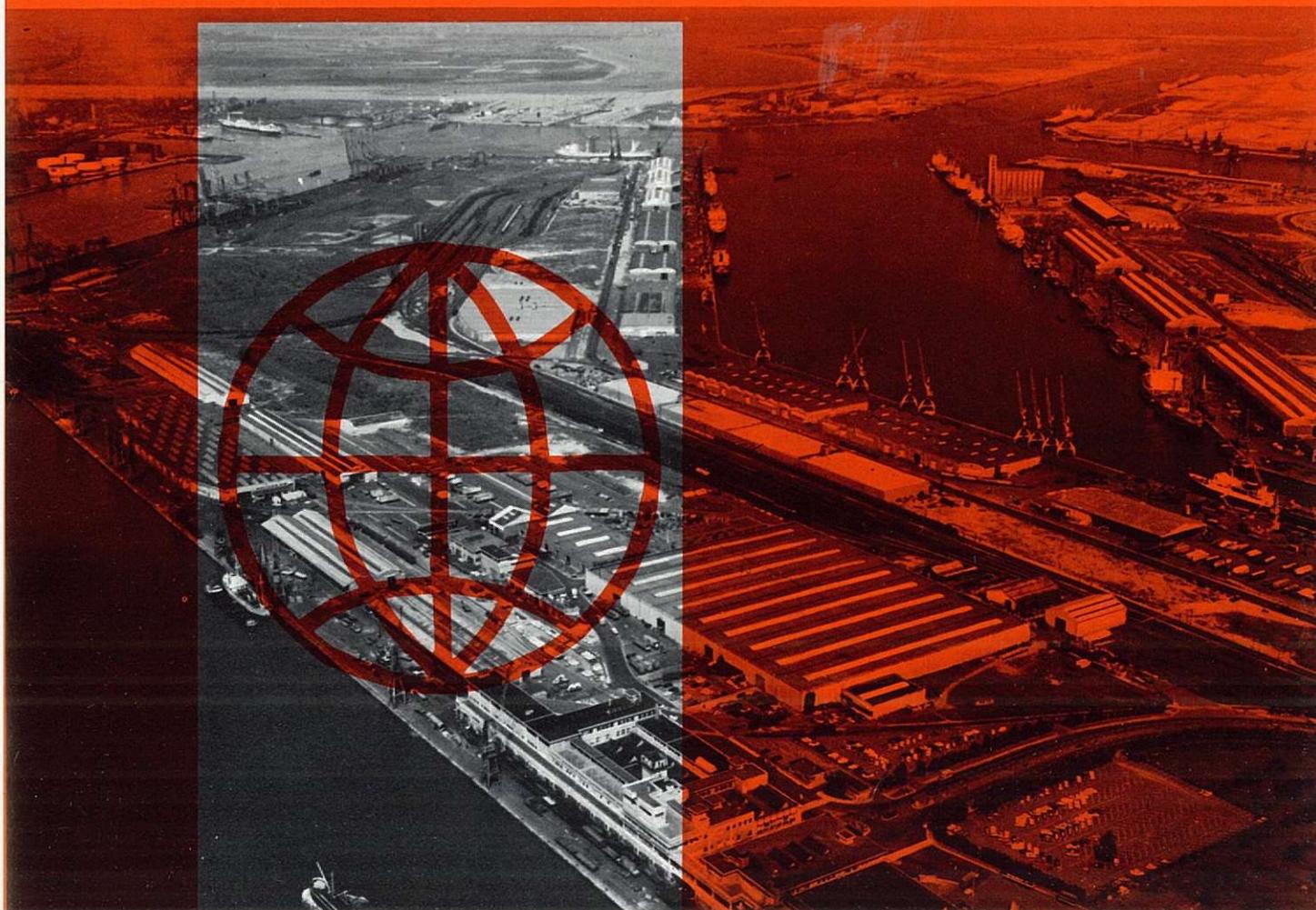
Depuis, Anvers n'a cessé de grandir: l'article de Monsieur Delwaide, échevin du port, le montre clairement.

Reconnu aujourd'hui deuxième port mondial, il nous intéresse particulièrement car il est celui où le chemin de fer a été, de tous temps, le mieux intégré. Monsieur Herremans, représentant commercial du chemin de fer pour la Métropole, en donne une illustration frappante. Mais en dernier ressort, et de manière plus intéressée. Anvers attire notre attention en tant que noeud du trafic des containers, technique de transport qui connaît de nos jours un extraordinaire développement.

Quand on observe le développement du port d'Anvers depuis la fin de la guerre, on est frappé par l'expansion rapide du trafic et l'extension considérable des installations portuaires. Conséquence de la croissance du transport maritime, d'importants changements sont intervenus sur le plan du tonnage, du trafic des marchandises et de leur manutention. Cette évolution a nécessité une adaptation profonde de la zone portuaire.

A côté de la traditionnelle fonction commerciale et de transport d'Anvers, il convient de mentionner un phénomène qui a exercé une puissante influence sur la productivité du port, à savoir l'industrialisation qui a connu un essor spectaculaire au point que de 80 hectares occupés par les industries de base en 1940, on est passé à 200 en 1950, 600 en 1960 et 3000 de nos jours.

L'adaptation du port d'Anvers n'a pas trainé



grâce au plan décennal pour la réalisation duquel les autorités tant communales que d'Etat ont investi plusieurs milliards. Ce plan de développement et de modernisation du port, approuvé à l'unanimité par les chambres en 1956, fut complété en 1958 par la loi ordonnant la construction de l'écluse de Zandvliet; cet ouvrage d'art, qui a augmenté de 75% la capacité des écluses, fut inauguré solennellement le 3 octobre 1967 par S.M. le roi Baudoin, en même temps que les bassins B1, B2 et B3 qui mettent la nouvelle écluse et les installations portuaires en liaison.

Les travaux du plan comprenaient une extension de 5.340 à 10.600 hectares de la superficie brute de la zone portuaire, un allongement de 45 à 100 km des quais et talus et la préparation de vastes terrains industriels.

La grande industrialisation a débuté dans les années 50 avec la construction du bassin Marshall et de deux grandes raffineries appartenant aux Sociétés SIBP et ESSO. Si des travaux appropriés d'infrastructure ont ouvert le zoning à des industries de dimension internationale, le développement industriel doit surtout être imputé au fait que ceux qui traitent les matières premières s'installent de plus en plus dans les ports, tributaires qu'ils sont, pour leur ravitaillement, des pays d'outre-mer. L'industrie pétrolière et la pétrochimie en sont des exemples frappants. L'industrie sidérurgique a pareillement besoin de terrains proches des eaux profondes. Anvers, au coeur du Marché Commun, offre en outre l'avantage d'excellents facteurs d'établissement.

Cet avantage géographique s'affirmera davantage avec l'élargissement de la Communauté Européenne, lors de l'entrée de pays maritimes comme la Grande-Bretagne et l'Irlande, la Norvège et le Danemark.

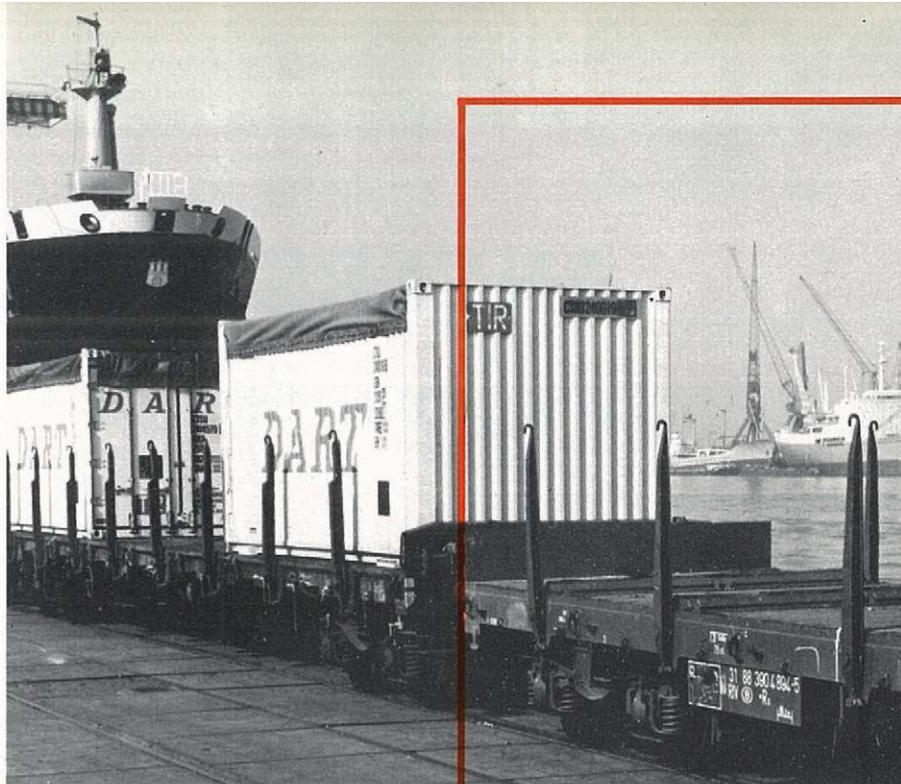
Le point fait sur ce développement, on ne doute plus que l'image du port d'Anvers ait subi, ces dernières années, des changements fondamentaux. Presque toutes les entreprises installées dans la zone portuaire sont en extension sur la rive droite comme sur la rive gauche où un nombre toujours plus grand d'entre elles s'implantent. La rive droite est en effet déjà entièrement répartie entre les entreprises liées au port — ce qui ne les empêchera pas de s'y développer plus encore. L'expansion industrielle est d'ailleurs favorisée par le réseau croissant de pipe-lines à l'intérieur du port même et vers les entreprises similaires d'Europe occidentale.

Par ailleurs, au Churchilldock, six terminaux pour containers ont été érigés, dont quelques un combinés avec des embarcadères pour le trafic roll-on / roll-off. Avec 7 portiques en service, y compris le terminal ferroviaire voisin de la S.N.C.B., Anvers est incontestablement le port pour containers le mieux équipé en Europe occidentale.

Ensuite vient le transbordement des minerais destinés essentiellement à l'industrie métallurgique belge. A cette fin, 14 portiques sont disponibles avec en outre 35 hectares servant à l'entreposage. Les installations frigorifiques pour la conservation des marchandises périssables ont une superficie de 320.000 m² et les silos à grains une capacité de 120.000 tonnes.

Le trafic du fer et de l'acier, un des plus connus d'Anvers, dispose d'installations de transbordement spécialisées.

Etant donné la considérable expansion du port sur la rive droite de l'Escaut, il est d'une importance capitale que l'éclosion de la rive gauche se fasse vite.



Anvers port ferroviaire

Ceux qui exercent leur profession dans zone portuaire d'Anvers savent d'expérience quel rôle important le chemin de fer joue dans l'activité du port.

Les étrangers ne sont pas aussi convaincus du fait qu'un port puisse présenter une telle dépendance vis-à-vis du trafic ferroviaire. Le terme «port» induit immédiatement l'image de navires, péniches, bassins, quais, grues; mais un port, c'est plus ! Un endroit où le transport maritime et transport terrestre se complètent et détiennent une importance égale pour le bon déroulement des opérations.

Les transports par voie terrestre à partir et destination du port méritent de retenir notre attention et il va de soi que nous, cheminot, aimons à mettre, plus particulièrement, en lumière le rôle joué par la SNCB dans la vie de la Métropole.

L'importance du chemin de fer à Anvers apparaît à l'énoncé des chiffres : en 1971 près de 19,4 millions de tonnes de marchandises furent transportées par voie ferrée, ce qui équivaut à 24% du mouvement total de marchandises dans le port.

Pour qui se souvient de ses années d'école Anvers est connu comme port ferroviaire. Malgré une évolution importante après la deuxième guerre mondiale, cela reste vrai car la S.N.C.B. a suivi pas à pas son développement. Et on peut dire que nulle part l'équipement ferroviaire n'a été aussi bien intégré à l'infrastructure du port qu'à Anvers.

Pour assurer le service sur toute l'étendue de la zone portuaire, on a posé quelque 80 kilomètres de voies, ce qui permet d'atteindre

On prévoit pour cela une surface brute de 6.000 hectares, ramenée à 4.000 hectares si l'on tient compte de l'espace destiné aux bassins, à l'écluse de Kallo en construction, au réseau routier et aux zones vertes.

Sur la rive gauche, des terrains d'une superficie globale de 850 ha ont déjà été affectés aux usines pétrochimiques et réserves d'huiles brutes. En outre, on y trouve depuis peu une centrale électrique classique tandis qu'à Doel, une centrale nucléaire prend forme.

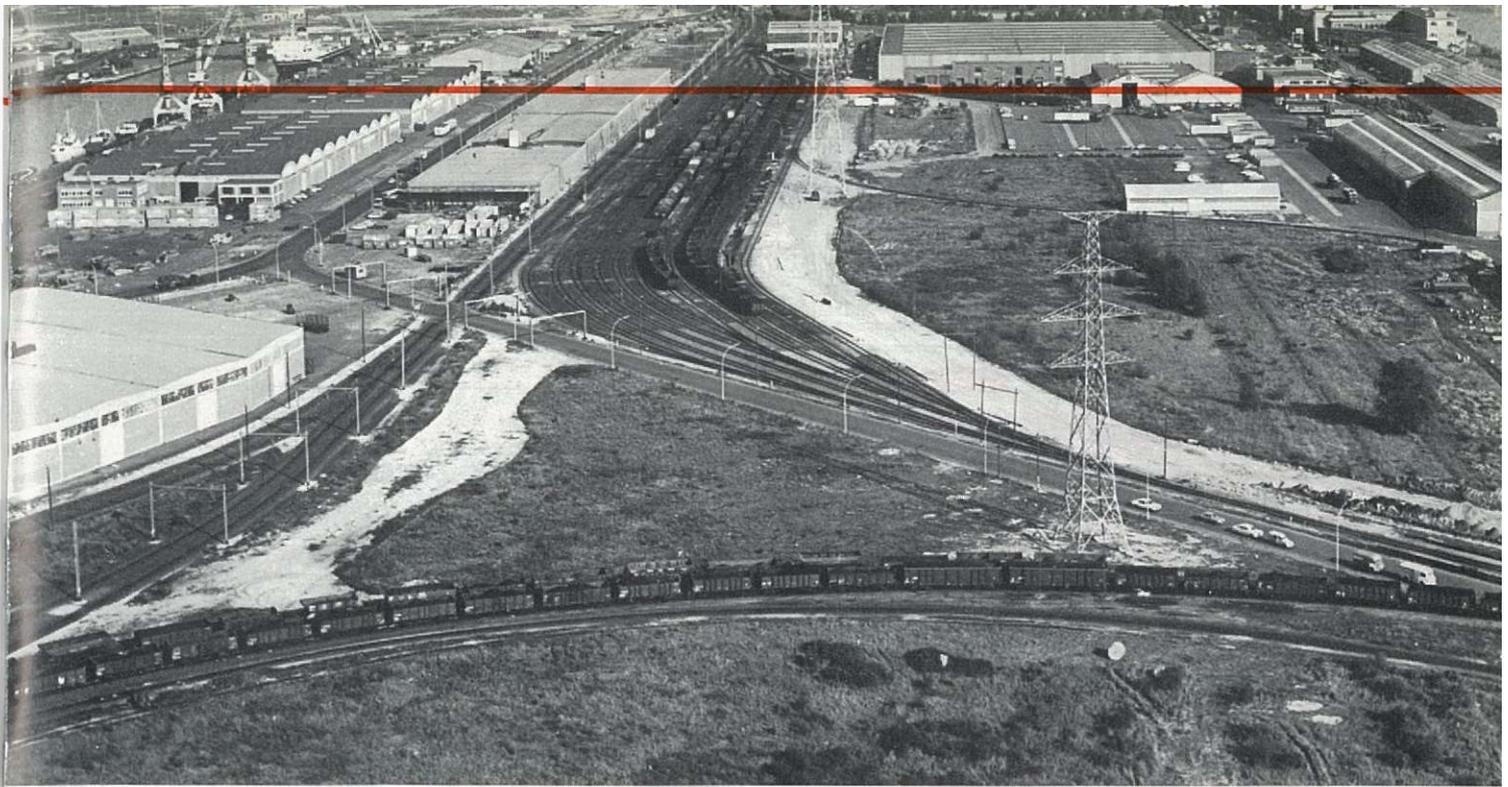
Le trafic dans le port est grandement favorisé par un réseau ferré de 800 km qui fait d'Anvers le port ferroviaire par excellence.

Enfin, on peut citer les liaisons fluviales avec le Rhin — un nouveau relié Escaut-Rhin est en construction et sera mis en service en 1975 — avec les bassins industriels du Limbourg et de Liège via le canal Albert en cours de modernisation, avec la métallurgie hennuyère par le Rupel et le canal de Bruxelles à Charleroi.

Citons enfin l'incomparable réseau d'autoroutes qui relie Anvers à un hinterland étendu.

Ceci bien considéré, on peut envisager l'avenir du port d'Anvers en toute confiance.

L. Delwaide.
Echevin du port d'Anvers



par wagon tous les lieux d'entreposage à quai, sous hangar, ainsi que toutes les installations industrielles. C'est pour le port d'Anvers un atout considérable dont les tonnages transportés annuellement par voie ferrée illustrent clairement l'importance. La démonstration est plus spectaculaire encore lorsque le bas niveau des rivières ou le gel de certains cours d'eau nuisent à la navigation intérieure.

Le trafic ferroviaire sur l'ensemble de la zone portuaire pose forcément de grands problèmes d'organisation et de régulation.

Les transports massifs de produits comme les minerais se font le plus souvent par trains complets qui atteignent directement des installations de manutention. Les autres marchandises ne sont généralement pas transportées en quantités suffisantes pour circuler de bout en bout par train complet. On forme donc pour l'hinterland des convois composés de wagons chargés en divers points du port; par ailleurs, des trains venus de l'intérieur du pays sont triés et leurs éléments dispersés vers différents lieux de déchargement et de manutention.

Ces mouvements se décomposent en opérations successives qui prennent place dans les gares de triage, les sections et les voies de quai.

Tout le trafic au départ ou à destination du port est canalisé dans les deux gares de triage, Anvers Kiel et Anvers Nord, qui traitent chaque jour 90 trains «in» et une certaine de trains «out». Anvers Nord est de loin la plus active : elle prend à son compte 92% de ce trafic.

La desserte du port même est réglée par les gares Anvers DS et Anvers Sud qui possèdent une série de «sections» que l'on peut voir comme des maillons intermédiaires entre gares de tirage et voies de quai.

La S.N.C.B. a tout mis en oeuvre pour suivre pas à pas l'extension du port et le développement de ses techniques les plus modernes.

Elle s'est adaptée rapidement au transport de containers (né en 1966) en construisant dans le voisinage du Churchilldok ses propres installations avec grue-portique et espaces de stockage.

Attentive à la croissance constante de ce trafic nouveau, elle a mis en service voilà quelques mois dans ce même «terminal» un engin du type straddle-carrier. Elle y ajoutera une deuxième grue-portique dans le courant de cette année. Nous en parlons plus loin.

Près de 30 000 containers ont quitté le port par chemin de fer en 1970, pendant que 28 000 autres y arrivaient de l'hinterland. En dépit de la poussée rapide de la technique «container», les transports traditionnels constituent toujours l'essentiel du trafic ferroviaire ; les composantes principales en sont les suivantes :

- minerais de fer à destination des aciéries belges et, en moindre quantité, luxembourgeoises : +/- 10 millions de tonnes par an;
- charbon destiné à l'industrie belge : +/- 750 000 tonnes/an.
- produits pétroliers pour l'Union Economique belgo-luxembourgeoise; 1 million de tonnes/an.
- produits métallurgiques des usines belges, luxembourgeoises, françaises et allemandes en partance pour les pays d'outre-mer : 3 millions de tonnes par an.

Engrais, verre, ciment et produits chimiques procurent également un mouvement assez important au chemin de fer même s'ils n'atteignent pas les tonnages que nous venons de citer. On peut encore noter, pour terminer, les bois, les matières premières textiles (coton, laine, jute) des machines de toutes natures, les voitures montées, les tracteurs agricoles, les fruits et produits réfrigérés.

A côté du trafic portuaire proprement dit, des transports nouveaux sont nés des entreprises établies dans la zone industrielle du

port, auxquels le chemin de fer prend une bonne part. Ce mouvement ferroviaire s'élevait en 1970 à un million de tonnes environ et devait, selon les prévisions, avoir doublé au cours de l'année 1971.

Il s'agit ici surtout du transport de pièces pour l'assemblage d'automobiles, de voitures finies, de tracteurs agricoles, d'engrais, de matières synthétiques et autres produits chimiques.

S'il est juste que le chemin de fer est un instrument primordial pour la vie du port d'Anvers, il faut reconnaître par ailleurs que ce dernier est une source exceptionnelle pour l'activité de la S.N.C.B. Celle-ci réalise 26% de son trafic total au départ ou à destination des installations portuaires. Une bonne entente entre les services ferroviaires et les utilisateurs du chemin de fer est donc de première importance pour les intéressés; pour cette raison, on a créé une commission de contact permanente qui se réunit régulièrement pour permettre aux port-parole des associations professionnelles anversoises d'échanger des idées avec les responsables des services ferroviaires.

Des problèmes, il y en a bien sûr à foison, qu'il n'est pas possible de régler tous à la satisfaction générale. Mais un dialogue largement ouvert contribue à une meilleure compréhension et conduit souvent à la «meilleure» solution parmi l'éventail des possibilités.

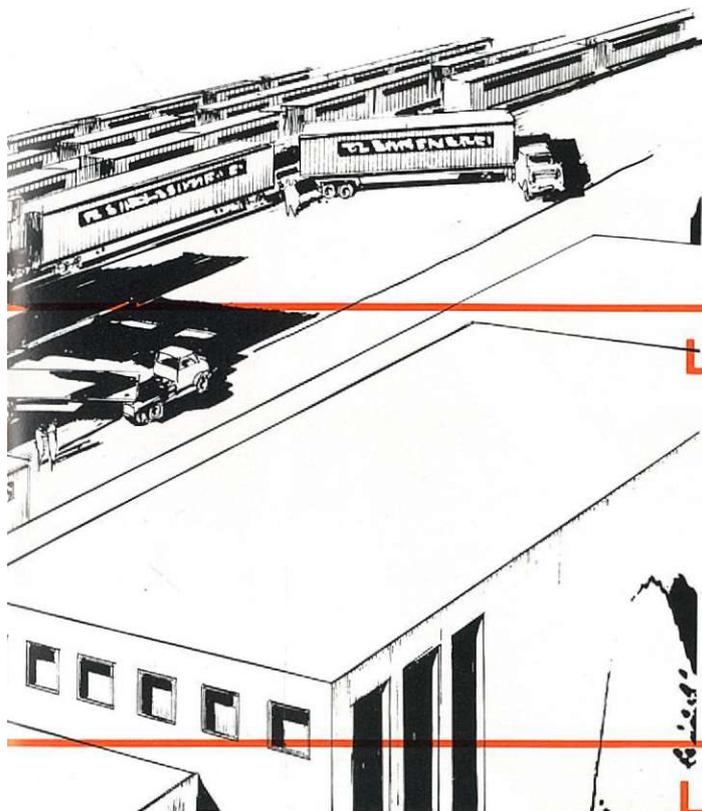
Cet esprit d'entente et le développement de techniques ferroviaires toujours plus perfectionnées accroîtront considérablement le rôle du chemin de fer à Anvers dans l'avenir.

Lorsque bientôt, les extensions du port et des installations industrielles prendront forme sur la rive gauche de l'Escaut, dans la ligne que nous venons de tracer, le complexe ferroviaire ne manquera pas d'y être parfaitement intégré.

F. Herremans
Représentant commercial S.N.C.B.
à Anvers

TERMINAL 72





Dans le courant de l'année 1972, le terminal Transcontainer d'Anvers D.S. sera doté d'un second portique roulant ainsi que d'un immeuble affecté en partie au service de la clientèle.

Le portique nouveau.....

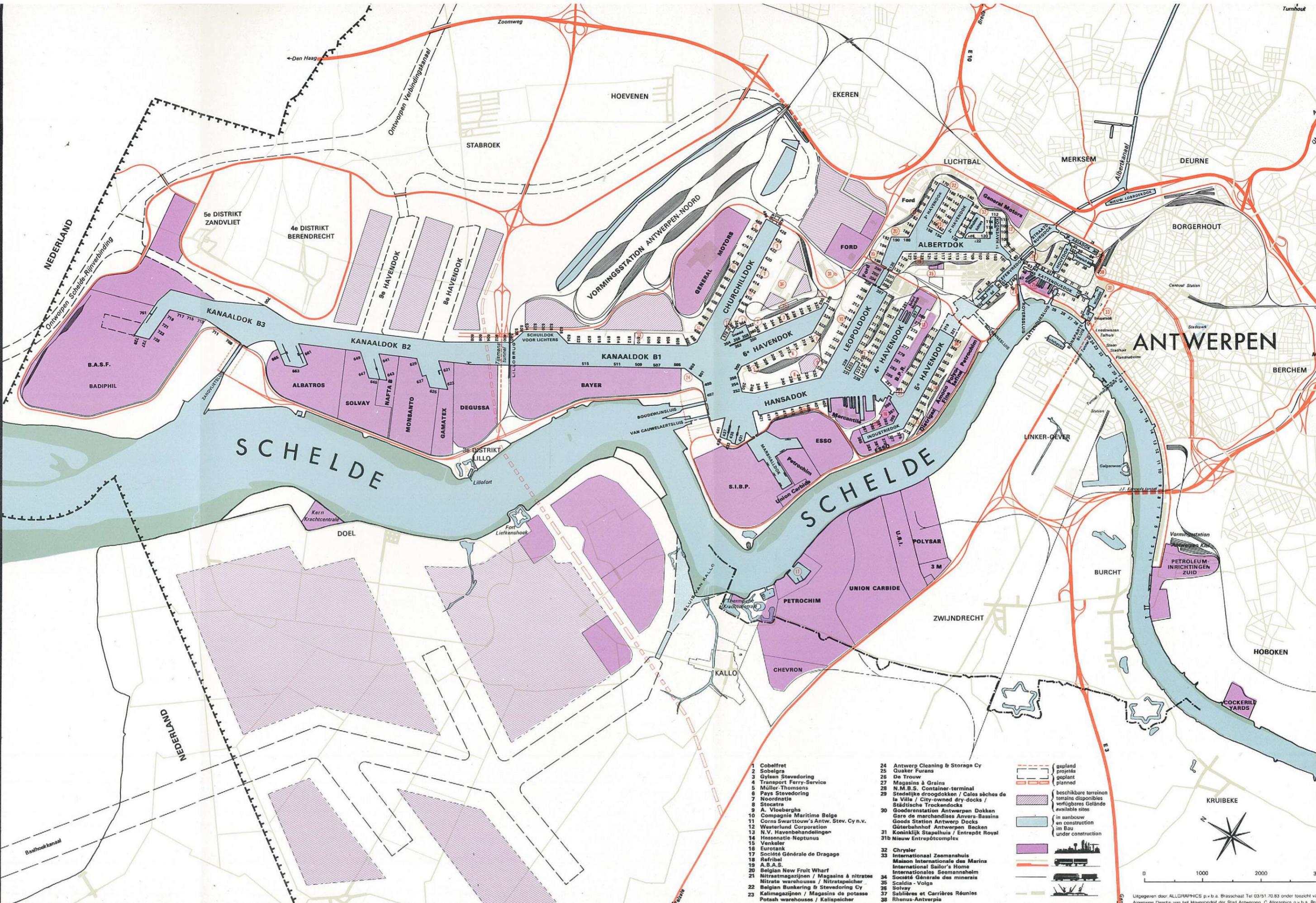
..... qui ressemblera au portique actuel, aura une force de levage de 35 Tonnes et sera, en plus, équipé de bras et pinces destinés à la manutention des semi-remorques routières. A Anvers donc, la manutention verticale des semi-remorques remplacera l'ancien mode de chargement par rampe et tracteur spéciaux.

Le nouvel immeuble

..... prendra place à deux pas du bâtiment actuel. Conçu en deux niveaux, il abritera le personnel SNCB, Interferry et son service technique. Une salle de conférences de même qu'une dizaine de locaux réservés à l'usage de la clientèle compléteront cet ensemble.



Toutes les opérations relatives au transport et à la manutention de transcontainers seront effectuées sur le terminal même. Il en résultera un gain de temps considérable.



- 1 Cobelfret
- 2 Sobelgra
- 3 Gysen Stevedoring
- 4 Transport Ferry-Service
- 5 Müller-Thomsens
- 6 Pays Stevedoring
- 7 Noordnatie
- 8 Stocatre
- 9 A. Vlooberghs
- 10 Compagnie Maritime Belge
- 11 Corns Swartouw's Antw. Stev. Cy n.v.
- 12 Waterlund Corporation
- 13 N.V. Havenbehandelingen
- 14 Hossentat-Neptunus
- 15 Venkeler
- 16 Eurotank
- 17 Société Générale de Dragage
- 18 Refribel
- 19 A.B.A.S.
- 20 Belgian New Fruit Wharf
- 21 Nitrattmagazijnen / Magasins à nitrates
- 22 Nitrattmagazijnen / Nitrattspeicher
- 23 Belgian Bunkering & Stevedoring Cy
- 24 Kalimagazijnen / Magasins de potasse
- 25 Potash warehouses / Kalispelcher
- 26 Antwerp Cleaning & Storage Cy
- 27 Quaker Furans
- 28 De Trouw
- 29 Magasins à Grains
- 30 N.M.B.S. Container-terminal
- 31 Stedelijke droogdokken / Cales sèches de la Ville / City-owned dry-docks / Städtische Trockendocks
- 32 Goederstation Antwerpen Dokken
- 33 Gare de marchandises Anvers-Bassins
- 34 Goods Station Antwerp Docks
- 35 Güterbahnhof Antwerpen Becken
- 36 Koninklijk Stapelhuis / Entrepôt Royal
- 37 Nieuw Entrepôtcomplex
- 38 Chrysler
- 39 Internationaal Zeemannhuis
- 40 Maison Internationale des Marins
- 41 International Sailor's Home
- 42 Internationales Seemannsheim
- 43 Société Générale des minerais
- 44 Scaldia - Volga
- 45 Scaldia
- 46 Solvay
- 47 Sablières et Carrières Réunies
- 48 Rhenus-Antwerpia

gepland project
 gepland
 beschikbare terreinen
 terrains disponibles
 verfügbar
 Gelände
 available sites
 in aanbouw
 en construction
 im Bau
 under construction

0 1000 2000 3000
 Uitgegeven door: ALLGRAPHICS p.v.b.a. Brasschaat Tel 03/51.70.83 onder toezicht van de
 Algemene Directie van het Havenbedrijf der Stad Antwerpen. © Allgraphics p.v.b.a. Brasschaat