

LE PORT DE GAND:

UNE STRUCTURE DIRIGEE VERS LE COMMERCE D'OUTRE-MER

Au cours des siècles une constante se retrouve à travers l'histoire de Gand: la force économique et la prospérité de la région ont toujours été déterminées par le potentiel constitué par le port.

Entre la ville et la mer les liaisons ont été renouvelées à plusieurs reprises: la „Lieve“ (1251), le „Sassevaart“ (1563), le „Brugse Vaart“ (1665). En 1887 fut ouverte la voie maritime vers Terneuzen, et fut creusé le premier bassin situé en dehors du centre urbain. Afin d'adapter le port aux exigences de la navigation maritime, l'accès maritime fut amélioré plusieurs fois et le nombre de bassins portuaires augmenté.

Un événement récent dans l'extension de l'infrastructure fut la mise en usage, le 19 décembre 1968, de la „Westsluis“ à Terneuzen, en même temps que le canal maritime élargi et approfondi, ainsi que les nouveaux docks à Gand. Ces travaux furent réalisés à la suite du Traité signé en 1960 entre les Pays-Bas et la Belgique.

La configuration actuelle de la région portuaire de Gand est la résultante d'une expansion systématique des bassins portuaires, parallèlement aux adaptations successives de l'accès maritime.

Les bassins construits au cours du siècle dernier n'ont plus actuellement qu'une signification limitée sur le plan maritime. Dans l'exploitation portuaire, ils sont néanmoins importants pour les trafics fluviaux qui y sont localisés.

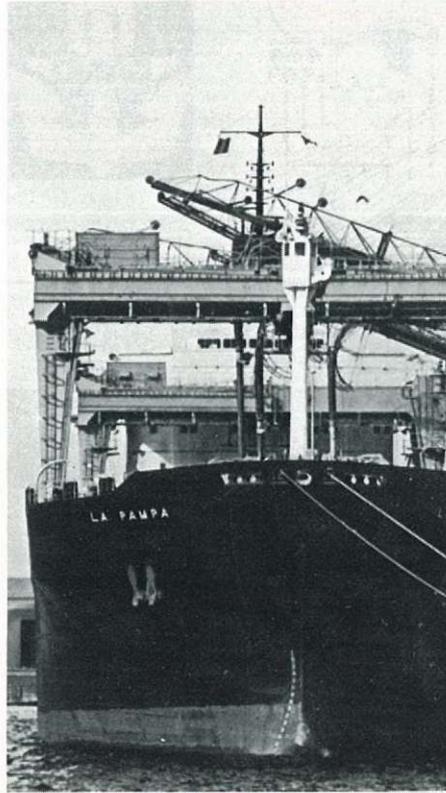
Le complexe du „Grootdok“ et de ses trois darses latérales a été construit au début de ce siècle et accueille des navires jaugeant jusqu'à 10.000 tonnes de port en lourd. Les marchandises qui y sont chargées ou déchargées sont principalement destinées à ou en provenance de pays européens.

Aux „Schepen Sifferdok“, „Petroleumdok“ et „Rodenhuizedok“, accessibles aux navires jusqu'à 60.000 tonnes de portée en lourd, le trafic a une orientation européenne et transocéanique. Ces docks se prêtent remarquablement à la manutention de marchandises générales, d'unités de charge, de marchandises en vrac tant liquides que sèches, dans le cadre de la fonction industrielle du port et de son rôle envers l'arrière-pays.

A la suite d'une politique d'industrialisation active qui a été poursuivie dans la région gantoise, le canal maritime s'est développé en un axe le long duquel de grandes et moyennes entreprises industrielles sont venues s'établir. Ces entreprises ont le grand avantage de pouvoir accueillir directement les navires le long de leurs murs de quai et appontements, tant pour l'approvisionnement en matières premières et produits de base, que pour l'écoulement de produits fabriqués.

Ayant à sa disposition la nouvelle infrastructure maritime pour navires jaugeant jusqu'à 60.000 tonnes port en lourd, le Port de Gand a connu une expansion importante depuis la fin de 1968. En guise de comparaison nous citons les chiffres suivants:

G. VAN DEN DAELE
Bourgmestre de Gand



	1968	1972
navires entrés	2.697	4.093
tonnage en tonnes Moorsom nettes (méthode belge de mesurage)	1.670.904	8.261.475
déchargements, en tonnes	1.397.508	9.129.131
chargements, en tonnes	1.386.023	4.614.173
total du trafic des marchandises en tonnes	2.783.531	13.743.304

Ces chiffres démontrent que le trafic maritime a quintuplé. Les causes se trouvent dans l'expansion dynamique des trafics avec l'arrière-pays et des divers trafics auxquels les industries établies dans la zone portuaire ont donné lieu.

La nature des marchandises manutentionnées actuellement au port s'est beaucoup diversifiée par rapport au passé. Par une politique active d'investissements, les entreprises de manutention ont largement contribué à cette diversification. Des espaces de stockage spécialisés, des magasins et des silos ainsi que l'outillage technique sous forme d'engins de levage, de convoyeurs et autre matériel, liés à une main d'œuvre productive, garantissent le chargement, le déchargement, le transbordement et le stockage des marchandises de façon efficiente et économique.

Le programme d'amélioration et de modernisation des liaisons avec l'arrière-pays contribue également à améliorer sans cesse le service que Gand offre aux entreprises localisées dans l'arrière-pays national et international. Par les voies de navigation, Gand est relié à tous les centres industriels et commerciaux de Belgique et des pays limitrophes.

Le transport routier se déroule aisément par les autoroutes E3 et E5 qui se croisent à proximité de Gand.

Le rail a toujours occupé une place importante dans les activités portuaires. Les rames de chemin de fer peuvent atteindre tous les quais et les zones industrielles situées sur les deux rives du canal maritime sont également

desservies directement. En outre, une gare de formation se trouve située de façon optimale par rapport à l'ensemble de la zone portuaire. Le total du trafic ferroviaire de marchandises provenant de ou destinées à cette zone, se monte à environ 5,5 millions de tonnes. Plus de la moitié de ce chiffre concerne le trafic effectué par transbordement direct de wagon vers le navire ou vice-versa.

Bien que le port de Gand soit pourvu d'une infrastructure maritime adéquate et d'une superstructure adaptée, il serait faux de penser que l'avenir ne pose aucun problème. En effet, pour l'amenée et l'expédition de marchandises en vrac, tant liquides que sèches, l'on utilise déjà pleinement les possibilités de la „Westsluis" à Terneuzen. Face à cela, et depuis un certain temps, l'augmentation des dimensions des navires se poursuit de façon constante. Sur le plan des „bulkcarriers", 60.000 tonnes de port en lourd n'est plus un maximum depuis longtemps.

Eu égard aux tendances actuelles dans le trafic maritime international des marchandises l'on estime à Gand qu'il est nécessaire d'agrandir les possibilités d'accès au port. Une étude a été effectuée afin de pouvoir disposer à l'avenir d'une liaison maritime optimale.

La dimension de la nouvelle liaison maritime du Port de Gand a été fixée par rapport au type de navire jaugeant 125.000 tonnes de port en lourd. Ce choix est basé sur la fréquence avec laquelle cette classe de tonnage figurera parmi les „bulkcarriers" d'une part et sur les possibilités futures de l'Escaut occi-

dental et de son estuaire dans la mer du Nord d'autre part.

Le projet prévoit une nouvelle écluse maritime, située à l'ouest de l'écluse existante à Terneuzen ainsi qu'un nouveau canal maritime qui viendrait s'y raccorder. Ce canal aurait un tracé rectiligne aux Pays-Bas qui continuerait en Belgique pour être conduit ensuite par des polygones en direction de l'ouest. Il rejoindrait le canal existant par le „Rodenhuizedok", dont la construction se poursuit actuellement sous une forme provisoire. Ce nouveau canal ne servirait pas uniquement en tant que voie navigable, mais également comme axe pour de nouveaux bassins ainsi que de lieu d'accostage au service des entreprises industrielles. Des possibilités de Gand en tant que port industriel desservant également un vaste arrière-pays s'en trouveraient accrues et harmonieusement intégrées.

Gand considère ce projet comme une nécessité afin d'assurer le potentiel économique de la région et de „maritimiser" encore davantage les entreprises situées dans l'arrière-pays. Pour ne pas être dépassé à nouveau par les exigences de la navigation maritime, Gand espère que dans peu de temps le feu vert puisse être mis pour entamer les négociations nécessaires avec les Pays-Bas, ainsi que pour la réalisation concrète de l'ensemble du projet.

Par une telle vision de l'avenir, Gand aspire à garantir l'activité qu'il exerce au service de tous.



La part du fer

Deux cents kilomètres de voies. Voilà comment, le long des quais et dans le zoning industriel, tant sur la rive droite que sur la rive gauche du canal maritime, le chemin de fer se met à la disposition des firmes implantées à Gand. Service de transport, il travaille en collaboration avec les sociétés de manutention, prenant en charge la partie initiale ou terminale de transports dont l'essentiel se déroule par mer; partenaire régulier, il alimente les chaînes de production des entreprises implantées dans le zoning industriel et se voit confier par ces dernières d'importantes missions de transport de et vers l'hinterland.

On a pu le lire plus haut: 5,5 millions de tonnes de marchandises quittent le port ou y arrivent chaque année par wagons. Sur les quais, l'activité s'oriente presque exclusivement vers le transbordement de navires à wagons et inversement. Le long des espaces occupés par les sociétés de manutention générale ou par des entreprises „intermédiaires“, assurant la distribution des marchandises reçues en masse, on peut voir transborder des minerais, des charbons et cokes, de l'acier, des produits chimiques, des céréales... Des entreprises industrielles du zoning partent des produits semifinis ou finis. Ainsi, des chaînes de montage de Volvo Europe, au bord du Sifferdok, partent chaque année quelque 6.200 voitures destinées à la France et à l'Italie. Chaque jour, aussi, des trains complets quittent le vaste domaine de Sidmar à destination des usines Fiat à Turin. Bien d'autres entreprises encore confient au chemin de fer des missions de transport très diversifiées pour lesquelles on met fortement à contribution de matériel ferroviaire spécialisé. D'un quai à l'autre circulent donc de gros wagons à fuel, spécialement sur le pétroleumdok où Texaco a établi sa raffinerie; des wagons spéciaux pour le transport de céréales (trémies, grande capacité), en majeure partie pour les Silos Vilain (les plus grands d'Europe) et Eurosilo, dont nous avons parlé l'année dernière; des wagons Gbs, à grande capacité, qui transportent par exemple les produits chimiques en sacs ou en fûts; des wagons spéciaux pour minerais, qu'on trouvera çà et là, près des importants stocks de minerais ou de coke.

le chemin de fer bien en selle

Anvers, Zeebruges, Gand.

Partout, le chemin de fer tient sa place.

La spécialisation de Gand dans le trafic des marchandises en vrac aurait pu, à elle seule, déterminer la S.N.C.B. à être partie prenante sur le marché des transports de ce port „intérieur“ belge.

Aujourd'hui, Gand se trouve au nœud d'un réseau de communications extrêmement développé. Un courant important est établi entre la région portuaire et la métropole industrielle du Nord de la France. De l'autre côté, la même autoroute E3 qui conduit à Lille met Anvers à un coup d'accélérateur. Le Ringvaart, canal de ceinture de la ville, accessible aux navires fluviaux de 2000 tonnes, donne accès à toutes les voies d'eau importantes où l'on enregistre des trafics considérables. Nous ne parlons pas de l'échangeur routier, véritable étoile dont les branches désignent de leur pointe les grands centres où évolue l'économie européenne.

Le chemin de fer se devait d'être présent, lui aussi, grâce à une infrastructure adéquate. La part du rail est importante et peut, avec l'appui d'une adaptation constante de ses moyens, grandir encore considérablement.



Adaptation permanente

Le trafic total du port est en hausse constante depuis 1968. On a pu le lire dans les pages précédentes: en 5 années, le tonnage total (en tonnes Moorsom nettes) est passé de 2,7 à 13 millions. Le chemin de fer a suivi cette évolution et répondu à la demande croissante. S'il a pu le faire sans perdre pied, c'est que son infrastructure a été adaptée en conséquence. Et aujourd'hui encore, des projets sont à l'étude.

Avant d'aller plus loin, arrêtons-nous encore à un élément apparemment secondaire mais dont on ne peut en réalité sous-estimer l'importance. L'activité d'un port s'accompagne inévitablement d'un apport considérable du secteur tertiaire. Non seulement l'administration des entreprises a pris des dimensions croissantes, mais des sociétés de services (banques, sociétés financières et autres) se sont installées là où l'on avait besoin d'elles. D'où appel de personnel. La plupart du temps, également, les entreprises concernées par l'activité portuaire ont une dimension nationale, sinon internationale. Les affaires ne se traitent plus à un niveau purement local. D'où exigences particulières en ce qui concerne le réseau de communications.

Le chemin de fer ne s'y est pas trompé. L'avenir de Gand s'ouvre sous d'excellents auspices. On pouvait donc envisager des investissements nouveaux, une modernisation constante de l'infrastructure ferroviaire dans la région.

Parmi les travaux actuellement en cours, citons le cas de la nouvelle gare de formation du port. Les trains de marchandises subsistent, jusqu'à présent, un double triage avant l'arrivée dans les installations du destinataire. D'abord en gare de formation de Merelbeke puis en gare de Gand Maritime où on répartit les wagons vers les différentes darses. Le double triage se fait également pour les rames expédiées vers l'hinterland. Ce dédoublement des opérations a des répercussions non seulement sur le service fourni à la clientèle, mais encore sur les frais d'exploitation à couvrir par le chemin de fer.

Une nouvelle gare de formation est donc en cours d'équipement à Gand Maritime. Haute-technologie opérationnelle, équipée d'un matériel très moderne, cette gare aura une capacité double de celle qu'on connaît actuellement, grâce à une bosse de triage plus haute et plus longue, 10 voies de répartition supplémentaires, plus de 19 kilomètres de voies réservées à la dispersion des wagons et, surtout, une automatisation complète des opérations. La rapidité du transport y gagnera incontestablement.



Rappelons, pour ce qui concerne le transport des voyageurs, l'électrification de la ligne 59 et de la ceinture est de la ville. Les travaux une fois terminés, Gand possèdera une infrastructure ferroviaire des plus efficaces. Des trains rapides et nombreux quitteront la ville ou y arriveront à un rythme égal à celui qu'on connaît dans les toutes grandes villes du pays.

D'autres idées sont actuellement à l'étude. Les chemins de fer belges ne se contenteront pas de cet effort déjà considérable. Avec le percement d'un nouveau canal, ils devront envisager des solutions nouvelles, des investissements supplémentaires. Mais tout ceci n'est que de l'ordre des projets.

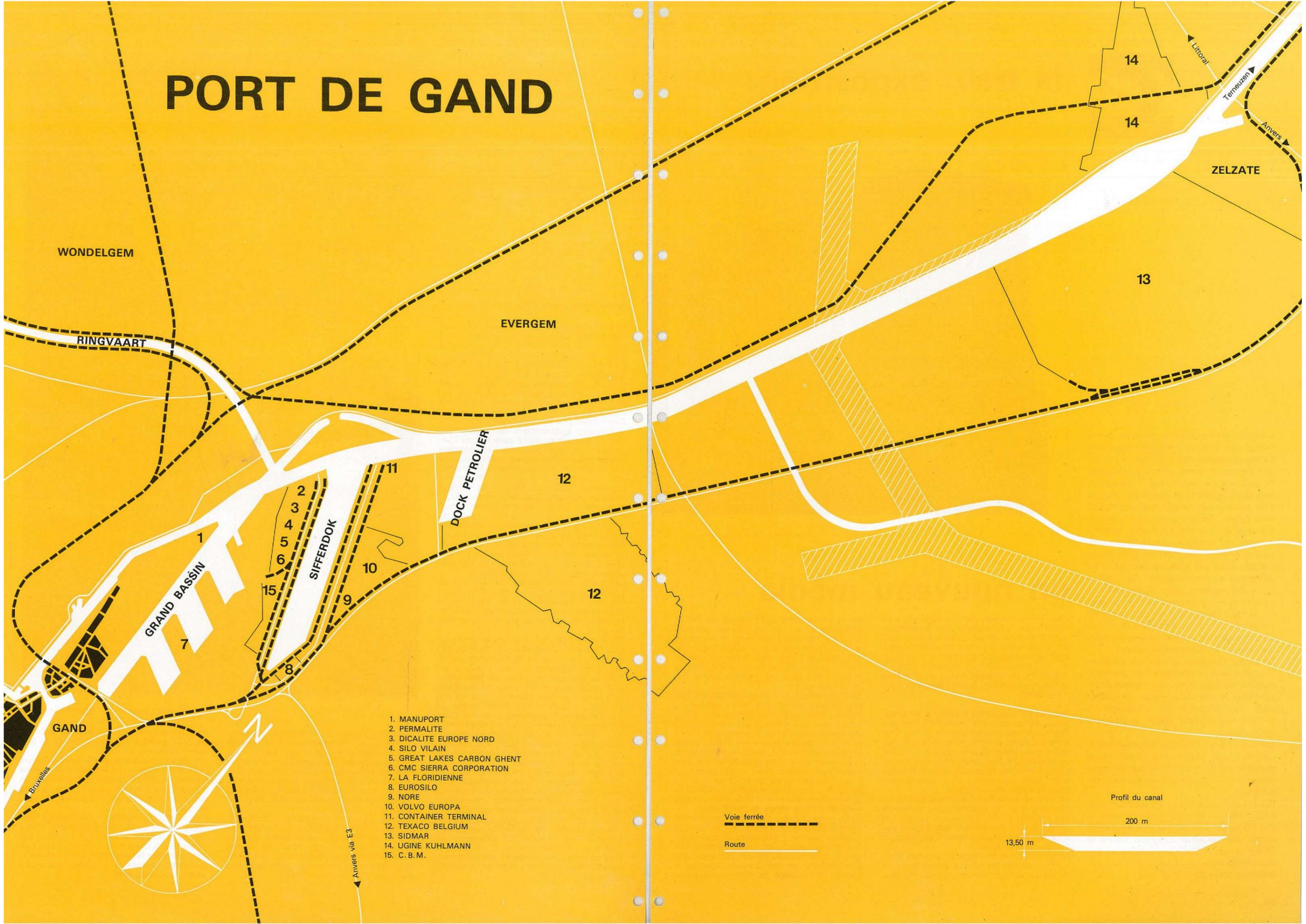
Développement et spécialisation

En guise de conclusion, mettons en évidence les deux grandes caractéristiques de la présence ferroviaire à Gand.

D'une part, le trafic par rail n'a cessé de suivre l'extension du port. En même temps que les navires de 60.000 tonnes franchissaient la nouvelle écluse en 1968, le rail développait sa participation au marché des transports dans la région.

Par ailleurs, l'implantation d'industries nouvelles dans le zoning industriel entre Gand et Zelzate a ouvert la voie à des trafics très diversifiés. Si Gand reste en majeure partie un port centré sur le transport en vrac, le matériel ferroviaire hautement spécialisé y a quand même trouvé sa voie.

PORT DE GAND



- 1. MANUPOINT
- 2. PERMALITE
- 3. DICALITE EUROPE NORD
- 4. SILO VILAIN
- 5. GREAT LAKES CARBON GHENT
- 6. CMC SIERRA CORPORATION
- 7. LA FLORIDIENNE
- 8. EUROSILLO
- 9. NORE
- 10. VOLVO EUROPA
- 11. CONTAINER TERMINAL
- 12. TEXACO BELGIUM
- 13. SIDMAR
- 14. UGINE KUHLMANN
- 15. C. B. M.

Voie ferrée
Route

