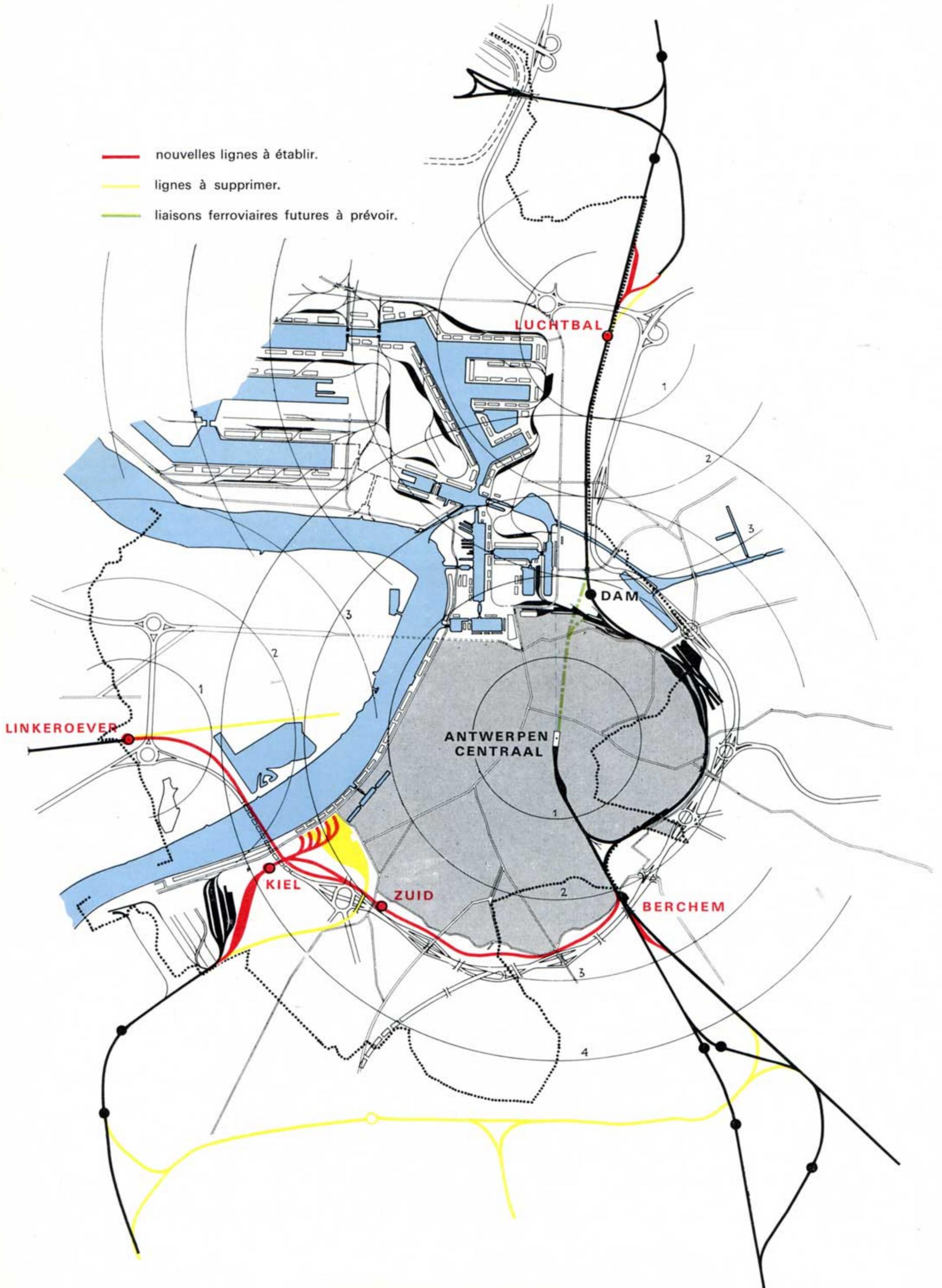


-  nouvelles lignes à établir.
-  lignes à supprimer.
-  liaisons ferroviaires futures à prévoir.



Dans notre numéro d'octobre 1963 nous avons décrit l'évolution de l'équipement ferroviaire de notre grand port national, qui, à la fin de la phase d'extension en cours, comptera plus de 800 km de voies.

Aujourd'hui nous nous proposons de faire le point des adaptations non moins spectaculaires que subiront, durant la même période, les lignes principales aboutissant à cet important complexe ferroviaire.

Comment la situation se présente-t-elle actuellement ?

L'agglomération anversoise et le port sont desservis par fer dans cinq directions : nord, est-sud-est, sud-sud-est, sud et ouest.

En ce qui concerne le trafic des marchandises, seules les lignes nord, est-sud-est et sud-sud-est conduisent directement à la grande gare de formation d'Anvers-Nord.

La ligne sud, venant de Boom, aboutit à la gare de formation d'Anvers-Sud-Kiel, tandis que la ligne ouest (Saint-Nicolas Waes et Gand), se terminant à Anvers-Rive gauche, n'est d'aucune utilité pour le transport des marchandises.

Quant au service des voyageurs, seules les lignes est-sud-est et sud-sud-est conduisent directement à Anvers-Central, tandis que la ligne nord n'atteint cette gare, idéalement située à proximité immédiate du centre commercial de la cité, qu'après avoir contourné la ville par l'est et le sud. Les lignes sud et ouest, elles, n'y aboutissent pas, de sorte que ni la région du Rupel, ni le Pays de Waes, malgré leur grande densité de population, ne bénéficient d'une desserte ferroviaire moderne avec le centre d'Anvers et avec le port.

Voyons à présent comment cette situation va évoluer dans les prochaines années. La détermination de tirer parti des terrains vagues de l'ancienne enceinte fortifiée de 1859, dont le démantèlement fut décidé dès 1906, et d'y établir l'autostrade dite « Petit Ring », ainsi que la mise en chantier d'un deuxième tunnel routier sous l'Escaut ont permis d'amorcer par la même occasion une évolution de la desserte ferroviaire sud et ouest qui remédiera aux imperfections de la situation actuelle dans ces directions.

D'une part l'établissement d'une nouvelle ligne électrifiée entre Anvers-Kiel et Berchem, ligne qui longera le « Petit Ring » du côté de la ville, assurera, sans aucun passage à niveau, une liaison rapide entre le sud du port et Anvers-Nord. Ce qui permettra en outre de supprimer la ligne de ceinture sud existante ainsi que la ligne actuelle entre Anvers-Kiel et Anvers-Sud, lignes qui comptent une vingtaine de passages à niveau et qui entravent le développement normal des communes d'Hoboken et de Wilrijk ainsi que du quartier résidentiel d'Anvers-Kiel.

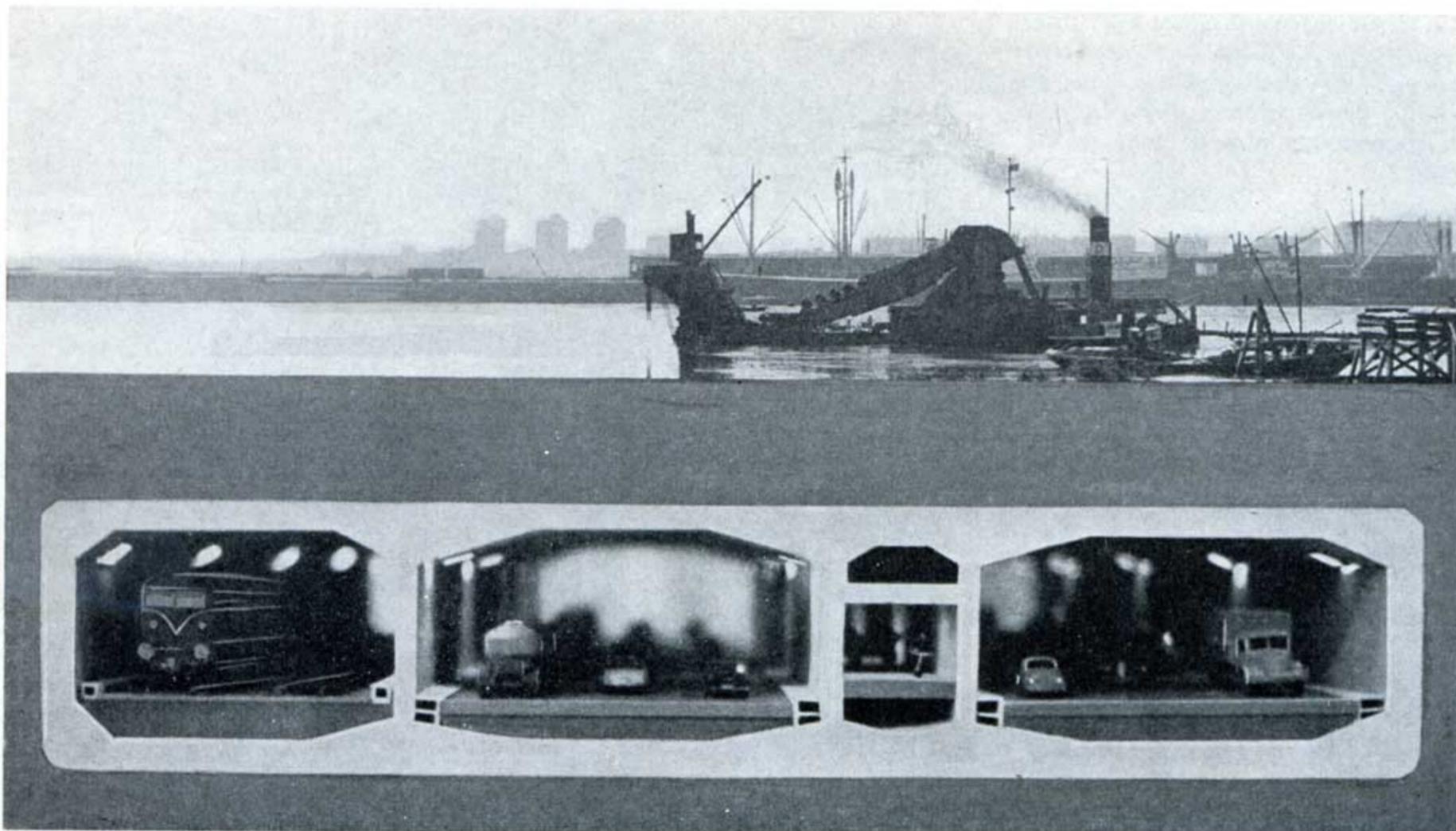
## Le nouveau tunnel sous l'Escaut et l'évolution de la desserte ferroviaire d'Anvers



1. La ligne ouest se termine actuellement à Anvers-Rive gauche.



2. Anvers-Central est idéalement située à proximité immédiate du centre commercial de la cité.



▲ 3. La mise en chantier d'un deuxième tunnel routier sous l'Escaut.

▼ 4. Vingt passages à niveau seront supprimés.

La gare à voyageurs d'Anvers-Sud, vieille de 65 ans, disparaîtra également, toutefois elle sera remplacée par un point d'arrêt situé sur la nouvelle ligne.

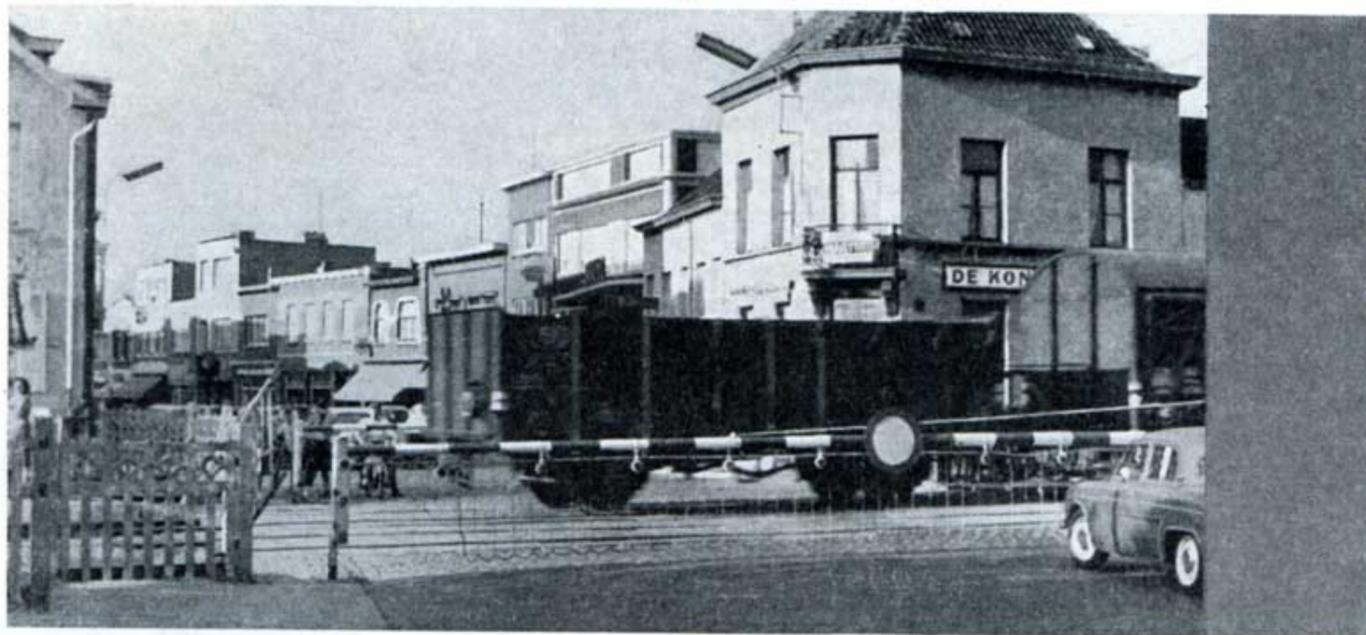
D'autre part cette nouvelle ligne, raccordée au pertuis ferroviaire du nouveau tunnel, assurera également la pénétration de la ligne ouest jusqu'au cœur de la ville et jusqu'aux installations portuaires. Il en résultera pour ces dernières une nouvelle voie de communication rapide non seulement avec le Pays de Waes, mais aussi avec la nouvelle zone industrielle le long du canal Gand-Terneuzen, et, par Gand, avec toute la Flandre et le Nord de la France.

Quant à l'amenée de la nombreuse main-d'œuvre portuaire en provenance de la région du Rupel et du Pays de Waes, elle pourra être répartie directement entre les points d'arrêt d'Anvers-Sud, d'Anvers-Dam, et d'Anvers-Luchtbal.

Enfin, un service régulier de trains de voyageurs à horaires cadencés pourra être organisé depuis Anvers-Central dans toutes les directions intéressantes.

Notons à cet égard que l'établissement d'une nouvelle gare de coïncidence à Anvers-Berchem permettra en outre toutes les correspondances désirables entre les trains de voyageurs à destination et en provenance d'Anvers-Central d'une part, et les trains de main-d'œuvre d'autre part, qui, au nord de Berchem, devront emprunter la ceinture est sans atteindre le centre commercial de la métropole.

Il résultera donc d'ici peu, de tout ceci, une amélioration sensible de l'outil ferro-



viaire assurant la desserte d'Anvers et de son port.

Cela ne signifie nullement que d'autres adaptations importantes, quoique réalisables seulement à plus longue échéance, ne sont pas à prendre en considération dès à présent, et à préparer dans toute la mesure du possible.

Nous pensons notamment au renouvellement intégral et à la transformation com-

plète de la gare d'Anvers-Central qui, pour être pleinement efficaces, devront aller de pair avec le rétablissement, cette fois aérien ou sous-terrain, de l'ancienne jonction ferroviaire vers le nord qui existait à niveau de rue, avant 1880, entre cette gare et Anvers-Dam.

Le rétablissement de cette jonction, longue de 2 km à peine, rendrait à Anvers-Central sa vocation normale de

gare internationale et supprimerait aussi la nécessité des correspondances à Berchem entre trains ordinaires et trains de main-d'œuvre, puisque seuls les trains de marchandises emprunteraient encore la ceinture est.

Il permettrait en outre de relier directement et rapidement par fer, sans détour inutile, la grande banlieue résidentielle nord au centre commercial de la ville, et donnerait ainsi à l'électrification de cette ligne une utilité accrue.

Il va de soi que la mise en œuvre de ce projet de jonction devra aller de pair avec une restructuration urbaine, d'ailleurs hautement souhaitable, de tout le quartier, aux rues étroites et tortueuses, qui s'étend actuellement entre la place Reine Astrid et les premières installations ferroviaires d'Anvers-Bassins. Cela permettra en même temps la percée d'un nouveau et large boulevard direct entre cette place et le boulevard du Nord, principale voie d'accès vers le port moderne.

D'autre part la reconstruction de la gare centrale, transformée en gare de passage, doit également permettre un élargissement notable des rues du Pélican et Simons, qui constituent déjà actuellement un véritable goulot.

Il est évident que de tels projets d'avenir sont à prévoir en temps utile et que, dès à présent, il importe d'en tenir compte afin que rien ne soit réalisé entretemps qui puisse en entraver l'exécution future, mais que tous, bien au contraire, préparent celle-ci dans toute la mesure du possible. On ne devrait d'ailleurs pas



5. La gare à voyageurs d'Anvers Sud disparaîtra également.

6. Une nombreuse main-d'œuvre portuaire pourra être répartie depuis le point d'arrêt du Luchtbal, (voir carte).

7. Nous pensons au renouvellement intégral et à la transformation complète de la gare d'Anvers Central.

8. La rue du Pélican constitue déjà actuellement un véritable goulot.



6



7



8

perdre de vue, pour en réaliser toute l'importance, qu'une seule ligne de chemin de fer peut amener au cœur de la ville, par heure, au moins autant de voyageurs que six autostrades urbaines, comptant deux fois trois bandes de circulation chacune et occupant donc vingt fois plus de place qu'elle, même si environ la moitié de ceux-ci y sont transportés par des autobus directs.

En conclusion de ce bref tour d'horizon consacré à l'évolution immédiate et lointaine de l'important nœud ferroviaire anversois, nous voyons une fois de plus que le chemin de fer n'a pas fini d'améliorer et de rationaliser son potentiel structurel, et qu'il est attentif à profiter de chaque occasion favorable pour coordonner ses efforts avec ceux des autres services d'intérêt public.