

Une fiabilité exemplaire

Depuis le 2 juin, le port d'Anvers offre un atout supplémentaire pour le rail, avec la mise en service de la nouvelle ligne qui franchit le pont fixe du Noordland. Grâce à ce pont, la durée du transit vers les entreprises à l'ouest du Kanaaldok a été réduite de plus de la moitié. Une économie de temps garantie.

Jusqu'à présent, le trajet entre la gare de formation d'Anvers-Nord et BASF, l'entreprise la plus éloignée de l'autre côté du Kanaaldok, durait 1h10. Mais quand le pont mobile de Lillo était fermé, il fallait compter dans les meilleurs cas quatre heures environ. C'est ce qui arrivait fréquemment, pour laisser passer les bateaux sur le Kanaaldok. Sans oublier les travaux d'entretien et les mises hors service temporaires à la suite de collisions. Dans ces cas-là, le trafic ferroviaire empruntait la ligne industrielle 221 et effectuait un très long détour par les ponts des écluses Baudouin et Van Cauwelaert ainsi que les ponts Petroleum, Noordkasteel, d'Oostweel et de Wilmarsdonk. On comprend donc que ce point noir devait être éliminé le plus rapidement possible.

Berme centrale

La prolongation de la ligne 11 au nord - à partir de Berendrecht via la berme centrale de l'autoroute A 12 et le pont fixe du Noordland - a résolu le problème. Etienne De Smet, inspecteur principal du port pour la SNCB, explique pourquoi.

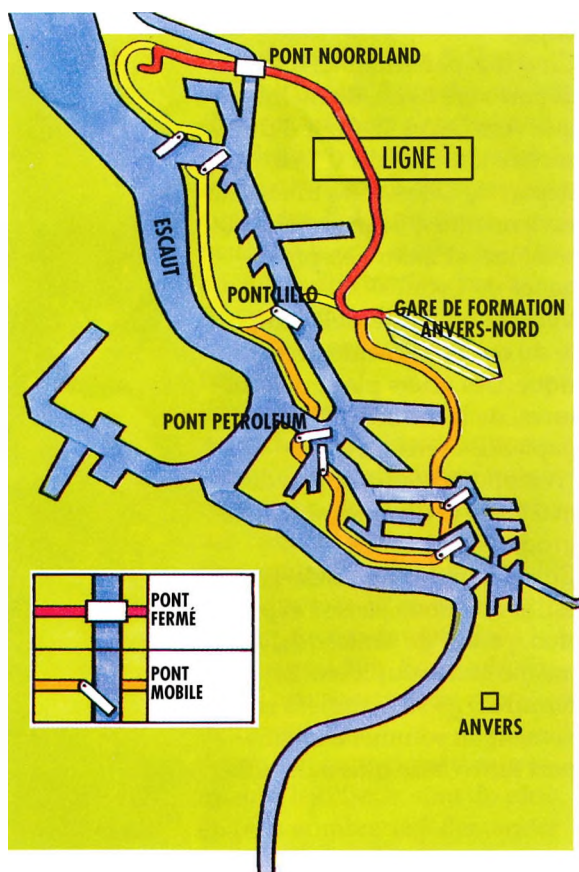
"Le pont du Noordland ne devait pas être mobile parce qu'il enjambe la liaison

Escaut-Rhin, jamais empruntée par des bateaux de haute mer. Il s'agit de convois de poussage et de barges. Un pont fixe demande aussi beaucoup moins d'entretien.

Le rail s'y trouve en site propre, totalement séparé du trafic routier."

Une grande partie du trajet s'effectue sur la berme centrale de la nouvelle autoroute A 12 vers les Pays-Bas, une artère construite pour dédoubler la liaison existante entre Anvers et Rotterdam, via Breda. Lors de la construction de l'autoroute en 1991, la berme centrale avait été aménagée pour pouvoir accueillir une voie ferrée. C'est en été 1993 que les premiers travaux ferroviaires ont commencé. Des travaux qui se sont terminés par la pose du pont sur le Havenweg, destiné à conduire en toute sécurité le trafic de marchandises de la berme centrale de l'autoroute vers le pont du Noordland.

"Actuellement, cette ligne n'est équipée que d'une seule voie. Mais il reste de la place pour en construire une seconde. Par ailleurs, à plus long terme, nous envisageons aussi l'électrification", continue Etienne De Smet. Au total, la nouvelle liaison ferroviaire s'étend sur 10 kilomètres (dont 5 au milieu de l'A 12). L'ensemble des travaux aura représenté, pour la SNCB, un investissement d'un





"Le pont du Noordland n'avait aucune raison d'être mobile parce qu'il enjambe la liaison Escaut-Rhin, jamais empruntée par les bateaux de haute mer."

la gare de formation d'Anvers-Nord et trouver une connexion immédiate sur le réseau, souligne Wilfried Moons, chef de la division Planning Marchandises de la SNCB. Et il va de soi qu'ils peuvent au besoin passer par la formation. Il est donc devenu possible de garantir une ponctualité sans faille. Les entreprises des zones éloignées du port qui travaillent en just-in-time, même avec une marge très étroite, peuvent faire confiance à 100 % au chemin de fer. La ligne 11 a d'ailleurs un autre atout. Elle peut éventuellement se brancher sur la ligne Flessingue-Rosendaal, et donc former une alternative à la ligne 12 (qui va d'Anvers à Rosendaal, via Kapellen et Essen). De cette manière, on dégage un peu de place sur cette ligne 12 pour d'autres projets. Et en même temps, on crée une liaison ferroviaire performante entre les ports d'Anvers et de Rotterdam."

"Il y a déjà un train quotidien direct dans les deux sens entre BASF-Anvers et Ludwigshafen, précise Etienne De Smet. Il part et arrive tôt dans la matinée, plutôt que dans la nuit, comme c'était le cas il y a peu, afin de désengorger le port particulièrement pendant la pointe de nuit." Il faut le souligner une fois encore: quand les entreprises et B-Cargo (avec la SNCB) cherchent ensemble une solution, chacun y trouve son compte.

demi milliard.

Ce sont surtout les entreprises les plus reculées qui profiteront de ces aménagements, comme BASF, le géant de la chimie. Cependant, la ligne bénéficiera aussi au terminal du Noordzee, une initiative de Noordnatie et de la SNCB, qui sera inauguré en octobre 1996. Et aujourd'hui déjà, la nouvelle ligne ouvre des perspectives intéressantes pour le nouveau terminal de l'Escaut, exploité par Hessenatie, et pour les entreprises qui se trouvent dans le prolongement de la route portuaire occidentale. Parmi elles, la Belgian Refining Corporation, Solvay, Nafta, Monsanto, Gamatex et Degussa. "La plupart de ces entreprises sont acquises au transport ferroviaire", remarque Etienne De Smet. Elles restent mieux desservies par le pont de Lillo mais la nouvelle ligne leur apporte une amélioration

sensible lorsque ce pont est hors service.

Ponctualité

Chez BASF, où le volume transporté par chemin de fer connaît une forte augmentation, la nouvelle liaison est particulièrement bien accueillie. C'est ce que confirment Willy Jacobs, Transport Manager, et Dirk Betz, responsable de l'installation de triage de l'entreprise. "Grâce à la nouvelle ligne 11, nos trains complets rejoignent notre maison-mère à Ludwigshafen directement d'usine à usine. Les trains seront formés chez nous pour éviter de devoir transiter par la gare de formation d'Anvers-Nord. Et pour tous nos autres convois, la nouvelle liaison apporte bien sûr davantage de fiabilité."

"Via la ligne 11, les trains peuvent, le cas échéant, contourner