



COLOGNE – DUISBOURG – ROTTERDAM – DELFT - ANVERS
Le delta Rhin Meuse Escaut



**Voyage organisé par Michel RAFFIN, Jean-Paul DUMONTIER et Jacques CHARLIER,
Professeur émérite de géographie à l'Université de LOUVAIN LA NEUVE.**



Jeudi 9 juin 2016 : Cologne

Première ville rhénane visitée, on y observe dès le premier regard de larges quais, de grands bateaux de croisière et un trafic fluvial incessant. Cette ville d'un million d'habitants, dans le Land de Rhénanie Westphalie, sur 400km² est la plus ancienne des grandes villes allemandes.



Fondée par Agrippa sur la frontière avec la Germanie, cette ville était dotée du plus haut rang juridique d'une cité romaine, le rang de « Colonia ». Les évêques y développèrent un rôle considérable dès l'époque franque et prirent le rang d'archevêques avec Hildebold conseiller de Charlemagne. Ce siège fut occupé plus tard par Bruno, frère d'Otton le Grand. Ses successeurs conservèrent une puissance qui leur permit de se positionner au premier rang des princes électeurs choisissant l'Empereur à partir du 11^e siècle.

La ville reçut en 1164 les reliques des rois mages, enfermées dans une chasse dorée, visitée par tant de pèlerins qu'on décida de l'abriter dans une immense cathédrale gothique construite de 1248 ... à 1880.



Inspirée des cathédrales d'Amiens et de Beauvais, sa tour de 157m en fait la seconde plus haute église du monde après ULM. C'est aussi la troisième plus haute église gothique d'Europe après Séville et Milan.

L'Université est fort ancienne, depuis 1388.

La période prussienne après 1815 fut celle d'un décuplement de la population, passant de moins de 60 000 habitants à plus de 600 000 en 1913.

En 1917, Konrad ADENAUER en fut le premier bourgmestre. En 1924, la foire fut créée et est aujourd'hui l'une des plus importantes d'Allemagne.

Cologne a été presque totalement détruite lors de la seconde guerre mondiale, épargnant en partie la cathédrale restaurée aujourd'hui.

Le long des quais une façade urbaine restitue l'ambiance des maisons de couleur vive et les brasseries en terrasse.

Principalement située sur la rive gauche du Rhin, elle dispose d'un métro, et d'un nouveau développement urbain de grande ampleur avec bureaux, hôtels, logements.



Au Sud, sur l'ancienne zone portuaire Rheinauhafen : restauré de 2000 à 2014, ce quartier est notable en particulier par certains immeubles rappelant des grues portuaires.



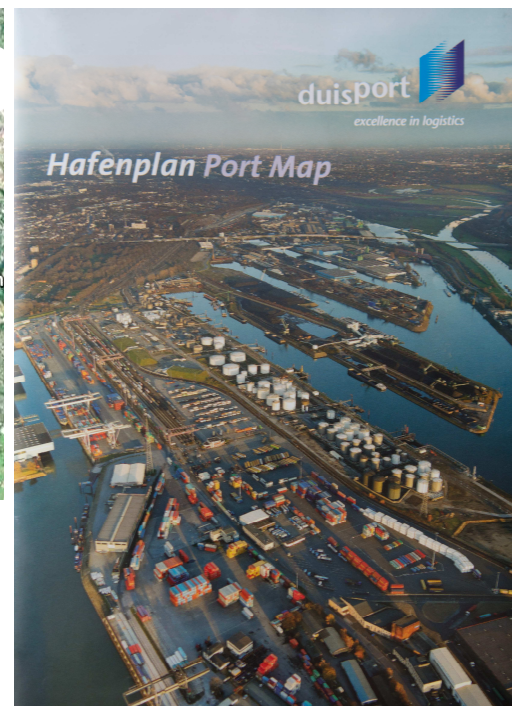
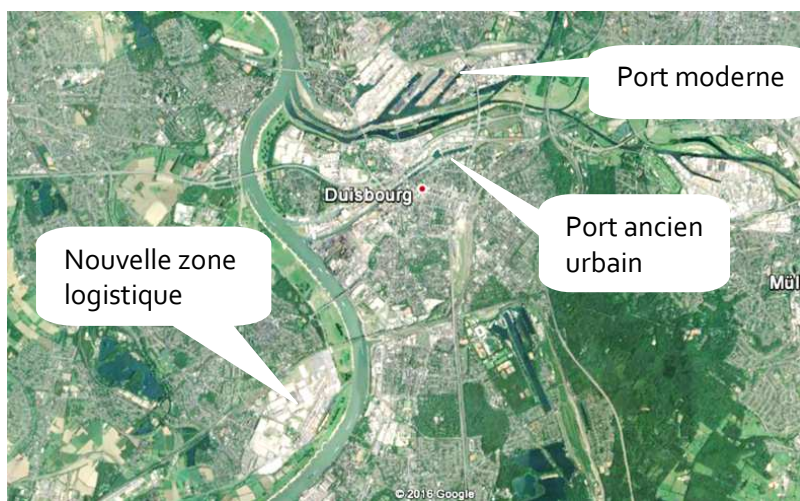
*** **

Vendredi 10 juin 2016 : DUISBURG



Arrivée tôt dans la matinée sur la place centrale de la ville nouvelle de Duisburg. Pour l'anecdote, cette place était par le passé le cimetière de la ville !

Premier port fluvial intérieur du monde au sein de la première région industrielle d'Europe.



Cette cité de 486.000 habitants, au confluent du Rhin et de la Ruhr, est très étendue sur 230km², au cœur d'un bassin industriel de plus de 5 millions d'habitants, la Ruhrgebiet, dont les caractéristiques premières sont l'industrie, la logistique, et aussi - c'est moins connu - la verdure (un quart de la surface en forêt et la moitié en terrains agricoles), l'université, le pôle santé et la culture.

La conurbation de la Ruhr

Duisburg et Dortmund furent longtemps des villes marchandes sur l'axe Est-Ouest du Hellweg. La Révolution industrielle (mines de fer puis de charbon) fut spectaculaire et fit de la Ruhr la première région industrielle d'Europe. Dans les années 1930, on y produisait deux fois plus de charbon et d'acier que dans la France et la Belgique réunis.

Il demeure un certain nombre d'aciéries telles que celle de THYSSENKRUPP vue par le groupe à DUISBURG.



Mais la reconversion de l'industrie lourde a commencé dès les années 60. Ainsi, alors qu'on y comptait 500 000 mineurs dans les années 50, il en reste 15 000 dans les 3 mines qui devraient fermer en 2018.

DUISBURG est aujourd'hui un des 10 plus importants centres universitaires allemands, avec une recherche de pointe en matière notamment non seulement de logistique, de chimie, de métallurgie mais aussi de santé. Plus étonnant encore, de nombreuses friches industrielles abritent désormais des équipements culturels, des activités créatives, des festivals.

Au Nord de DUISBURG, l'ancien haut fourneau de THYSSEN fermé en 1985 est devenu un parc de loisirs fréquenté par plus de 700 000 visiteurs annuels : le **Landschaftpark**.



La région fut capitale européenne de la culture en 2010.

Ci-contre une œuvre du sculpteur français Bernard Venet.

Et une œuvre anonyme de décoration humoristique.



Pour autant, il demeure dans la Ruhr un taux de chômage de l'ordre de 10%, sensiblement plus élevé que la moyenne nationale.

Notre bref séjour à DUISBURG nous a permis d'appréhender certains éléments marquants :

1. **la requalification urbaine du port de centre-ville : Innenhafen, visite accompagnée par l'Office de Tourisme.**

DUISBURG INNENHAFEN



La reconversion d'une partie du port en quartier urbain a été réalisée grâce à l'opération régionale de grande envergure « Emscher Park » : durant 10 ans des crédits du Land ont permis de conduire des opérations architecturales et urbaines innovantes et de qualité sur l'axe de la RUHR, au long des 60 km de la rivière Emscher qui était devenue un égoût à ciel ouvert au milieu de friches industrielles.

A DUISBURG, nous avons découvert le quartier d'Innenhafen réaménagé par FOSTER.

Il s'agit de zones d'entrepôts requalifiés et de logements au bord de canaux : on y visite le parc de KARAVAN réalisé sur une friche industrielle, ainsi que des bars ou des restaurants très prisés.



2. **la plateforme logistique et portuaire**

A DUISBURG, selon la société DUISPORT, ce sont 130 millions de tonnes qui sont manutentionnées tous modes dans le port, et 45.000 emplois qui lui sont liés, dont 20.000 à DUISBURG.

300 entreprises de logistique y sont positionnées.

La société de services logistiques et de gestion d'infrastructures et outillages DUISPORT n'en traite qu'une partie. Une part essentielle des activités portuaires étant le fait des entreprises privées installées bord à voie d'eau.





Le groupe embarqua d'abord pour une croisière-repas dans le port et sur le Rhin.

De quoi apprécier le gigantisme des installations, la forte présence industrielle qui demeure, l'intensité du trafic fluvial.

Puis une partie du groupe, directement concernée par le simulateur de pilotage de LYON, a pu découvrir celui de DUISBURG

*** **

Pendant ce temps, la plupart des participants écoutaient M FRANKE, de DUISPORT, pour une présentation générale.

Tous enfin reprirent le car pour une visite commentée sous la houlette de M FRANKE, notamment dans la récente aire logistique en très fort développement en rive gauche du Rhin à l'amont de DUISBURG.

En jaune les zones portuaires et logistiques :

Il en ressort, parmi un grand nombre d'informations, différents éléments caractérisant la performance de DUISBURG :

- une croissance persistante des volumes malgré la conjoncture économique, avec pour les activités de DUISPORT (hors ports privés) 67 millions de tonnes et 3,5 millions de conteneurs équivalents vingt pieds annuels
- une position exceptionnelle au cœur d'un bassin de consommation très dense (12 millions d'habitants en Rhénanie-Ruhr) et au carrefour d'un réseau de communications très bien maillé, qui attire les plus grands centres logistiques européens
- un trafic fluvial conteneurisé intense avec Rotterdam et Anvers (fréquences quasi quotidiennes en jour ouvrable sur plusieurs terminaux)
- le nœud majeur du transport fluvio-maritime européen, de l'Arctique à la Mer Noire, assurant le « fonds de commerce » des compagnies dont celles desservant le Rhône et la Saône
- un pôle majeur pour les liaisons ferroviaires fret, sur l'ensemble du continent européen





- le poids des nouvelles compagnies installées sur les liaisons ferroviaires continentales les plus récentes (Turquie, Chine, Scandinavie,...) avec lesquelles se développent des joint-ventures. Le président chinois a d'ailleurs visité le port en 2014.
- un savoir-faire soutenu par les autorités du Land de Rhénanie Westphalie



Les développements sont incessants. Ce sont 30 millions d'euros qui viennent d'être investis dans un nouveau terminal ferroviaire. Et on s'apprête déjà à reconvertir pour des activités logistiques les derniers terrains miniers dont la fermeture est annoncée pour 2018.

3. Musée de la navigation intérieure de Duisburg



Le programme nous avait prévu un peu de temps ! Avec l'accord unanime, nous avons entrepris de visiter le musée de la navigation fluviale de Duisburg. « Le plus grand de la navigation fluviale en Allemagne ».

Un Musée remarquable tout d'abord par son bâtiment, en effet, il a été emménagé dans les murs de l'ancienne piscine municipale avec un minimum d'adaptation.

Nous avons découvert une muséographie et de très nombreux objets et maquettes depuis les époques les plus anciennes jusqu'aux plus récentes.



Ci-dessous la reproduction d'un ancien chantier de construction navale et la mise en scène d'un navire moderne avec ses équipements de pilotage dans le grand bassin !



Le musée se prolonge aussi sur le canal, nous y avons retrouvé le dernier bateau à vapeur du Rhin « Oscar Huber ».



Simulateur de DUISBURG

Notre délégation a été reçue par MM. Andréas GRONARZ de la DST (Development Center for Ship Technologie and Transport System) et Klaus PAULUS de SBKR (Schiffer-Berufskolleg Rhein).

Le simulateur de Duisbourg a été dénommé SANDRA pour « Simulator for Advanced Navigation Duisburg Research and Application) il est en exploitation depuis 2008. D'importants investissements sont en préparation pour la modernisation des matériels en particulier informatiques.



Les caractéristiques techniques sont assez semblables à notre simulateur : un écran de 210°, un poste de pilotage différemment aménagé, mais avec des équipements comparables sauf l'intégration du pilotage radar et des cartes ECDIS, et 3 écrans arrières type PC au lieu d'un grand écran TV chez nous. Pour les formations ils ont aussi 5 postes de formation liés et 4 cabines dédiées au pilotage radar.

Les différences concernent : l'antériorité de l'outil, donc bien rodé, la possibilité de faire varier tous les paramètres de navigation en temps réel (option non retenue à Lyon) et un plus grand nombre de bateaux (9/5).



Ce qui est remarquable, c'est l'intégration sur un même lieu des équipes de développement (DST) de l'exploitation (SBKR) et de la chambre professionnelle avec son école de formation.

Samedi 11 juin 2016 : Port de ROTTERDAM et DELFT

A proximité de l'hôtel nous marquons l'arrêt à SCHIEDAM connue notamment par ses plus hauts moulins du monde (33mètres). La ville était ceinturée par un canal et 19 moulins qui moulaient les grains de genièvre pour produire le « Gin hollandais ». Il en reste 5 comme celui-ci.

Les moulins hollandais ont non seulement été utilisés pour le broyage des matières premières mais surtout pour l'assèchement des polders.

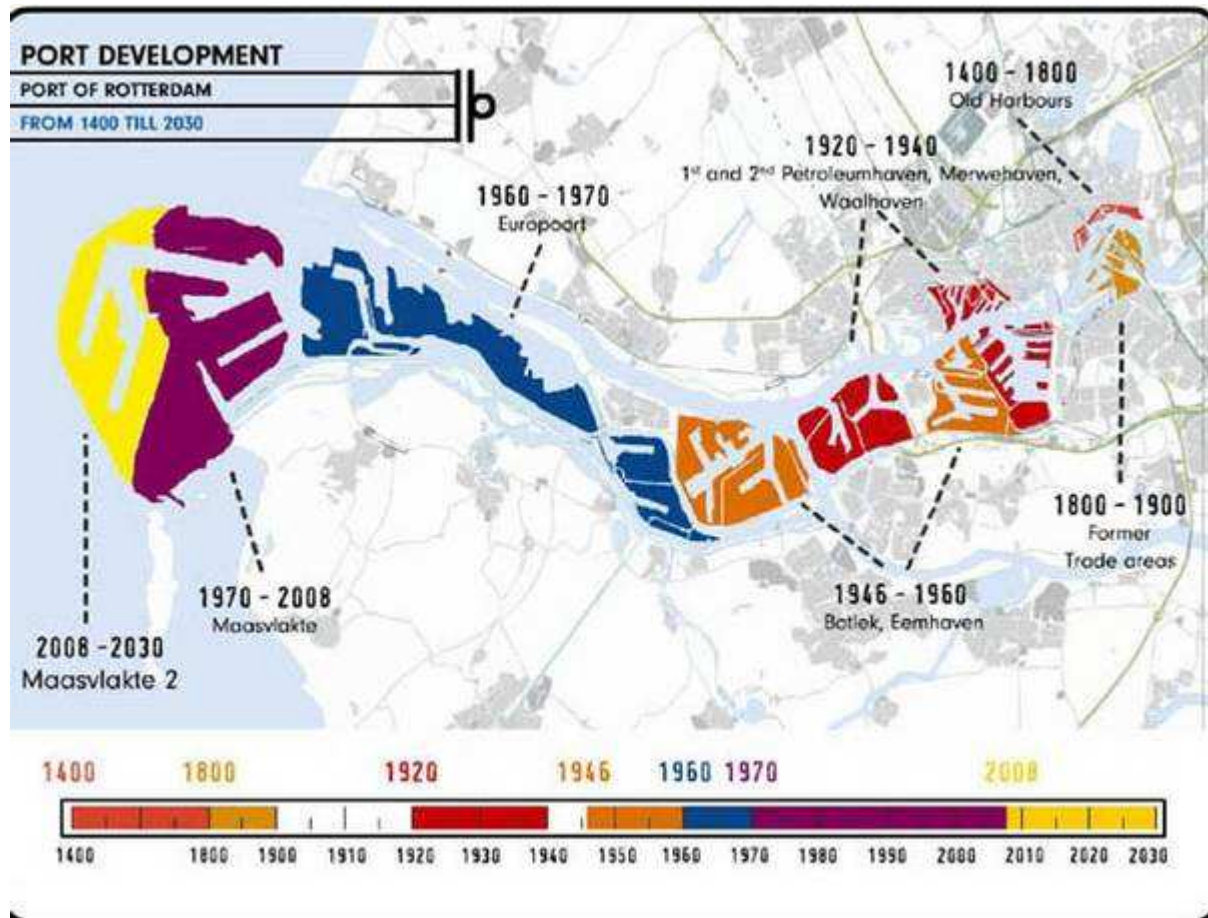
Nous faisons une brève halte au centre-ville de Rotterdam à proximité de la gare pour que notre guide puisse nous rejoindre.



Le centre-ville est hyper moderne! Le contraste avec les moulins plusieurs fois centenaires est saisissant.

La visite du port de ROTTERDAM en compagnie de notre guide expert **Jacques CHARLIER**, encyclopédie vivante, n'a laissé personne indifférent. Or résumer une encyclopédie est bien difficile. Nous nous en tiendrons ici à quelques données clés, images et impressions.

Ce qui ressort avant tout, c'est le gigantisme.



Avec 466 Mt en 2015, il domine les ports européens, même s'il n'est plus désormais le premier mondial, étant distancé par certains ports chinois : le trafic de NINGBO représente le double de celui de ROTTERDAM.



ROTTERDAM occupe en Europe plusieurs positions maîtresses :

- sur les hydrocarbures. Les entrées de pétrole brut sont stables à environ 100 Mt , mais on ne saurait oublier les sorties par pipe-lines vers la Rhénanie et surtout vers Anvers ; ce qui montre pour ce produit ,comme pour de nombreux autres, combien les deux ports concurrents sont en fait liés dans une forme de coopération.

- De Rotterdam dépend un huitième de la capacité européenne de raffinage à travers cinq raffineries sur place et cinq autres dans l'axe rhénan dont ANVERS.



raffineries sur place et cinq autres dans l'axe rhénan dont ANVERS. D'où des trafics intenses de produits raffinés et biocarburants en sortie de ces raffineries ou de produits chimiques de base en sortie de leurs vapocraqueurs.

Rotterdam est aussi une place de marché pour le pétrole. Ainsi il n'est pas rare de voir des cargaisons de brut arrivant puis repartant dans l'autre sens, selon le jeu du marché.



- Sur les vrac secs (charbon, minerais, céréales), les trafics sont également massifs. Les centrales thermiques allemandes ne baissent pas de régime depuis l'accident de la centrale nucléaire de FUKUSHIMA.



- Deux centrales au charbon sont également présentes à ROTTERDAM. La sidérurgie allemande importe moins de minerai de fer mais davantage de produits semi-finis en brames. Les trafics agroindustriels ne sont pas non plus négligeables, même si sur ce point Rouen demeure bien placé sur les céréales.

- Sur les conteneurs.



C'est via ROTTERDAM que sont entrés les premiers conteneurs en Europe. Dès 1974, on y manutentionnait 1 M d'EVP, soit le trafic actuel de Marseille-Fos. En 2015, ce sont 11,6 M d'EVP qui y sont traités, devant Anvers (9,7 M d'EVP) et Hambourg (8,8M d'EVP). C'est énorme, et pourtant peu au regard des 35 millions de boîtes de SHANGHAI ou de SINGAPOUR.



ROTTERDAM est une place industrielle majeure. Elle accueille notamment 4 raffineries, dont 3 des 10 plus importantes d'Europe.

Sa desserte est assurée par tous les modes de manière très performante :

- par la mer sans écluse, une part très importante du port étant conquise sur la mer par poldérisation, ce qui permet l'accueil des plus grands pétroliers, vraquiers, porte-conteneurs ou ferries. Pour décharger les porte-conteneurs géants qui peuvent emporter plus de 18 000 boîtes, des terminaux alignent jusqu'à 9 portiques.



- On y observe parfois des engins de manutention sans conducteur pour réaliser les mouvements dans le parc de stockage.



- Les transferts inter terminaux sont aussi optimisés avec des navettes de trains de wagons sur pneus qui circulent sur des voies dédiées.



- le réseau autoroutier est dense, avec un accès réservé aux poids lourds les moins polluants (norme Euro 6) en front de mer
- les modes massifiés sont optimisés, qu'il s'agisse des lignes ferroviaires dédiées fret, des conduites de pétrole et gaz, ou du mode fluvial non seulement en échange avec l'arrière-pays mais aussi avec ANVERS. La voie fluviale entre les deux ports concurrents et complémentaires est une des plus fréquentées d'Europe : d'abord et avant tout, « business is business ! ».

La progression du port vers l'Ouest est continue depuis un siècle : il s'est d'abord développé jusque dans les années 70 sur une quarantaine de kilomètres au long d'un débouché artificiel du Rhin et de la Meuse. Puis on construisit sur la mer une immense zone Maasvlakte¹, prolongée à partir de 2008 par la Maasvlakte² dont les deux premiers terminaux à porte-conteneurs viennent d'entrer en service et où la passe navigable pour les unités fluviales est en cours d'élargissement.



Pour réaliser cette Maasvlakte 2, on n'a pas hésité à extraire du fond de la mer un sable de remblai durant cinq ans, et à investir 2,8 milliards d'euros : il est vrai que le port nourrit 90 000 emplois et apporte 7% du PIB néerlandais.



Les Néerlandais sont des maîtres des eaux, comme le montre le barrage anti-tempête réalisé sur le chenal



N'oublions pas que l'essentiel de l'économie du pays est localisé sous le niveau de la mer.

Après plusieurs heures passées dans le gigantisme portuaire , le groupe achevait sa journée de manière fort contrastée, au milieu des ruelles et des canaux tranquilles de l'une des plus anciennes cités des Pays Bas, chère à la dynastie d'Orange : DELFT.

*** **

Delft

Cette ville de 100 000 habitants est connue pour sa porcelaine bleue et pour être le lieu de naissance du peintre J VERMEER. Elle a obtenu ses droits de cité en 1246 de la part du comte GUILLAUME II de HOLLANDE.

DELFT fut la ville de Guillaume d'Orange dit le Taciturne, figure principale de la révolte des huguenots contre l'Espagne qui allait aboutir à l'indépendance des Pays Bas du Nord, les Provinces Unies : assassiné et enterré à DELFT en 1584 dans la « Nieuwe Kerk » (église nouvelle) qui domine la place du marché , il fonda l'actuelle dynastie régnant sur les Pays Bas. Et la crypte royale est dans cette église, le « Saint Denis des Pays-Bas »

DELFT fut l'un des sièges de la Compagnie hollandaise des Indes Orientales qui détenait un monopole commercial sur l'Asie , à l'origine de la fabrication de faïence.

DELFT est aujourd'hui une ville universitaire.



Après un tour de ville à la découverte des canaux, de l'église où est enterré VERMEER, et de superbes maisons, le groupe se restaura sur la place du marché, entre la Nieuwe Kerk et l'hôtel de ville.



*** **

Dimanche 12 juin 2016 : Zierikzee et la Zelande

Pour un dimanche matin, pas de grasse matinée, nous prenons la route vers la Zelande, avec un arrêt à Zierikzee.

ZIERIKZEE

Aujourd'hui une petite ville de 10.000 habitants environ, ce fut une ville au rayonnement immense du 12^{ème} au 14^{ème} siècle. A cette époque la ville et le port ne faisaient qu'un, mais progressivement l'ensablement et les travaux de poldérisation l'ont éloigné de l'estuaire. Un canal de plus de 3 km a été ainsi créé dès la fin du 16^{ème} siècle.

Fondée vers la fin du 9^{ème} siècle, la ville est reconnue dès le 11^{ème}. A la suite des tempêtes de 1134 les premières digues sont construites ainsi que l'église et le château. En 1220, le plus ancien moulin des Pays-Bas est en action.

Du 13^{ème} au 15^{ème}, plusieurs monastères sont construits. Grâce à des privilèges donnés par Guillaume II la ville se développe rapidement dans les activités de pêche avec près de 100 navires qui partent en campagne de la Norvège à la Méditerranée (pêche du hareng puis de la morue et autres poissons). En plus se développe la production de la garance, du sel et des textiles (teinture et apprêt de tissus anglais).



La ville connaît son apogée à la moitié du 14^{ème} siècle. Elle compte plus de 5.500 habitants, soit plus que Rotterdam ou Amsterdam. Elle subira des guerres et sièges des Danois, Norvégiens, les luttes entre Flandres et Hollande. Au 16^{ème} siècle la ville bascule du côté de la Réforme calviniste puis subit la domination des espagnols.

Lors d'une révolte 8 navires sont brûlés. Elle est plusieurs fois soumise à des impôts spéciaux, les révoltes sont durement réprimées, des otages sont déportés dans la ville vainqueur.

Pour aggraver l'addition, les tempêtes et inondations ravagent la ville à plusieurs reprises. Les épidémies ainsi que les pestes de 1518 et 1532 provoquèrent chacune plus de 3.000 morts.



A partir du 17^{ème} siècle, la ville n'est plus sur les routes principales de la Flandre aux Pays-Bas, elle perd de son influence. En 1653 alors qu'elle a encore une centaine de navires, 49 sont retenus par les écossais. Les terres sont polluées par la salinisation réduisant les surfaces agricoles productives.

La France a aussi laissé quelques traces de son passage que les habitants maintiennent !

ZEELAND



Commencées dès le 7^{ème} siècle les digues ont été érigées pour tenter de protéger ces terres et les séparer des risques de l'eau. Au 13^{ème} siècle la Zelande subit 35 inondations.

Au 14^{ème} siècle commence l'ère des moulins à vent pour extraire l'eau des polders et assécher les marais. A partir du 16^{ème} siècle la « poldérisation » devient intensive pour gagner des surfaces cultivables et protégées supplémentaires. Il y avait 50 moulins en 1630.

Les villages sont d'abord construits en forme concentrique. Les murs des maisons extérieures servent de protection, quelques tours de protection sont construites sur ce paysage sans relief. Avec la Renaissance les villes se développent sur le modèle des rues rectilignes. Hélas souvent tous les travaux de protection ne suffisent pas. De nombreux villages disparaissent sous les eaux. L'histoire de ZIERIKZEE en est la démonstration.

La plus récente catastrophe date de 1953 : par suite de la conjonction des vents et des grandes marées. Les digues cèdent les unes après les autres comme un jeu de dominos. Plusieurs années seront nécessaires pour déblayer les débris et le sable.



Les conséquences de la catastrophe

- 1835 personnes décédèrent des suites de la catastrophe.
- 200 000 têtes de bétail périrent.
- 200 000 hectares sous l'eau.
- 3000 habitations et 300 fermes détruites.
- 72 000 personnes évacuées.
- 38 kilomètres de digues sévèrement endommagés en Zélande, avec des brèches allant jusqu'à 3,5 kilomètres de long.

La décision est prise de lancer le plan DELTA :



Il concerne le delta complexe à la jonction de la Meuse et d'un bras du Rhin, le Waal. Un programme de barrages est engagé et réalisé au fil des années. Chaque barrage fixe comprend une écluse pour maintenir la navigation. Le choix des barrages fixes est pourtant, à l'expérience, un perturbateur des échanges naturels et appauvrit les biotopes.

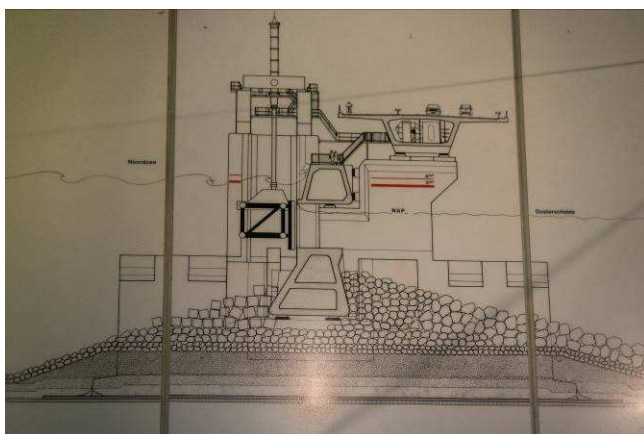
Maquette du dernier ouvrage du plan Delta visité par le groupe.

Par ailleurs, avec les risques d'élévation des eaux du fait du dérèglement du climat c'est le plan DELTA 2015 qui est lancé avec comme principal et dernier ouvrage le barrage mobile de l'Escaut oriental, 2 années d'études sont consacrées au projet. Il se dresse sur presque 3 km en trois parties séparées par des « îlots artificiels ». Ces îlots ont été créés en tant que base de chantier pour la réalisation du gigantesque ouvrage d'un coût de 20 Mds d'euros environ.

L'ouvrage est constitué de 65 piles de bétons reliées entre elles par 62 systèmes de vannes qui demeurent ouvertes en permanence. Un système de surveillance du niveau de la mer peut provoquer en moins d'une heure leur fermeture. Chaque pile pèse jusqu'à 18.000 tonnes et s'élève de 30 à 38 mètres. Elles sont construites dans un bassin de 1 km² et transportées semi-immergées jusqu'à leur place définitive.



Pour tenir compte de la force des marées et de l'érosion des fonds, le sable est compacté, et un « matelas » est déposé au fond sur 200 m de chaque côté du barrage.



Au sommet des piles une route de desserte de la côte est réalisée et sur l'île centrale une base de loisir et un centre d'accueil des visiteurs de l'ouvrage.

Pour cet ouvrage unique au monde, toute l'ingénierie a été innovante non seulement pour les technologies de construction, les matériels de manutention mais aussi pour la prise en compte des effets sur l'environnement.

Mais l'histoire ne s'arrête pas là : avec les dernières prévisions de hausse du niveau de la mer qui risque d'arriver, un nouveau plan de mesures est à l'étude car près de 9 Millions de néerlandais et presque 60% du territoire pourraient être menacés au-delà de 2100. Les nouveaux ouvrages comprendront aussi un équipement de production d'énergie renouvelable.

Les marques rouges sur la pile du barrage indiquent :

- en bas le niveau de déclenchement de la fermeture des vannes : 3 mètres au-dessus du NAP.
- en haut le niveau des eaux atteint en 1953 : 4,55 mètres au-dessus du NAP (niveau normal à Amsterdam, mesure de référence aux Pays-Bas).



Après le déjeuner pris dans la base de loisir intégrée à l'ouvrage hydraulique pour l'accueil des touristes, nous nous dirigeons vers ANVERS pour une visite commentée de la ville et diner dans les anciens docks.

ANVERS : diner et visite de la ville et des anciens docks

Ville de 500 000 habitants au sein d'une agglomération de 1,2 million habitants, ANVERS dispose d'un patrimoine portuaire exceptionnel, développé le long de la rive droite de l'Escaut. Ses quais conservent les traces d'entrepôts couverts transformés en parkings.

Le centre ancien est caractéristique des cités flamandes avec ses immeubles en pignons et formes d'escalier. Ils témoignent de la richesse marchande des 15^e et 16^e siècles anversois : c'est ici que se développa la lettre de change avec escompte dès le 15^e siècle et qu'ouvrit en 1515 la première bourse de commerce en Europe.

Anvers sut se positionner pour accueillir la régie commerciale portugaise des épices des Indes, puis les arrivages d'or et d'argent d'Amérique, avant d'être victime au 17^e siècle du blocus néerlandais.

Sur la « grand place », une sculpture symbolise la légende populaire fondatrice :

« Un pirate grand et méchant brigand collectait un droit de passage prohibitif sur les bateaux et coupait sans pitié la main de ceux qui refusaient de payer et la jetait dans le fleuve.



D'où le nom flamand « Hand = main et werpen = jeter » devenu ANTWERPEN (ANVERS). Et on retrouve sur les pierres de la façade du musée sur le vieux port l'empreinte en creux d'une main.

Ci-dessous des façades traditionnelles de la grand-place et un détail en toiture.



Une visite de la vieille ville avec l'Office de Tourisme.

Commentaire devant « Het Steen » le plus ancien bâtiment d'Anvers, construit vers 1200–1225 et transformé à plusieurs époques : L'édifice permettait de contrôler la remonte du fleuve Schelde, et de percevoir les droits de péage. Il fut même utilisé comme prison entre 1303 et 1827, et dans ses salles on pratiquait toutes sortes d'exécutions et tortures, comme la coupe des mains, guillotine et bûchers.



Le franchissement de la Schelde (Escaut en français) se fait aussi depuis 1931 par le tunnel Sainte Anne. Les escalateurs et ascenseurs semblent d'époque mais fonctionnent encore très bien !



Autre personnage illustrissime d'Anvers qui lui a consacré un monument digne de sa renommée : le peintre RUBENS avec en arrière-plan la magnifique cathédrale gothique.

Enfin, une originalité fiscale, nous connaissons trop souvent en France notamment des impôts sur les signes de richesses (comme les fenêtres à une époque) mais à Anvers, un Bourgmestre sans doute très chrétien dans ce pays de la Réforme n'a rien trouvé de mieux que d'octroyer une réduction d'impôt à tous les propriétaires qui installeraient une vierge au pignon de leur maison, il est donc possible d'en voir sur de très nombreuses constructions anciennes !



L'heure du diner arrivant, nous avons gagné le restaurant chez Félix. Un restaurant intégré à l'opération de réhabilitation des anciens docks de la ville.

La ville intègre plus que d'autres villes portuaires les anciens bassins à flot. C'est Napoléon qui les fit construire lors de sa conquête de la Belgique ainsi que les bassins avoisinants. L'ouvrage fut poursuivi par Guillaume. Tout le quartier se développa au cours du 19^{ème} siècle.

Les docks ont été progressivement abandonnés lors du développement du port et des activités industrielles et logistiques hors les murs de la vieille ville.

Ce n'est qu'au début du 21^{ème} siècle que le projet de réaménagement complet de ce quartier a été engagé en mêlant avec audace tradition et modernisme :



Autour du premier « port Napoléon » en 1800 utilisant la réhabilitation de magnifiques entrepôts en bureaux et restaurants se tient le nouveau quartier à la mode dominé par le nouveau musée :



Museum aan de Stroom, ou MAS, en français « le Musée le long du fleuve ».

La nouvelle direction du port réalisée en forme de diamant par l'architecte Zaha HADID, décédée en mars 2016.



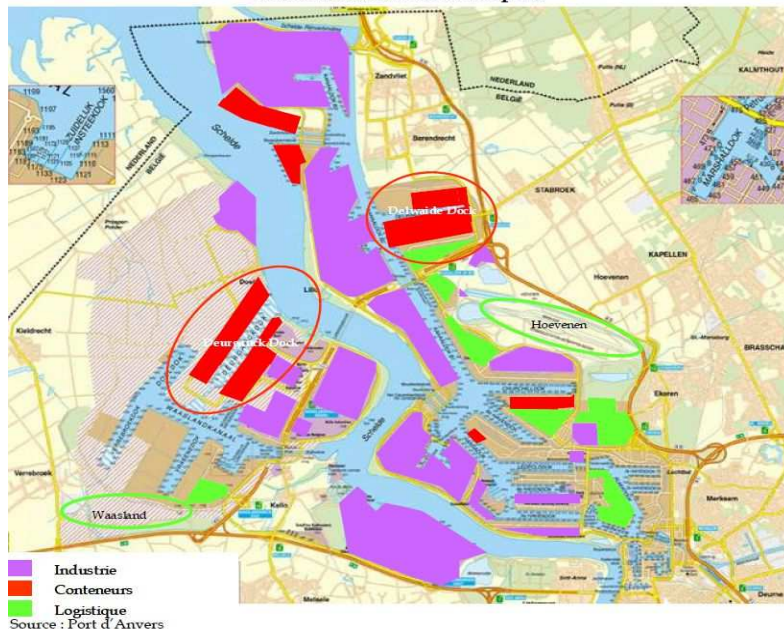
Pour la nouvelle architecture, il y a aussi des immeubles de logements et de bureaux tout autour des anciens bassins. Le projet d'aménagement en cours de réalisation concerne plus de 75 ha :



Lundi 13 juin 2016 Le port d'Anvers.

Avec 208 Mt manutentionnées globalement et 9,7 millions de conteneurs équivalent vingt pieds (EVP), ANVERS est le second port d'Europe.

Les infrastructures du port



Tout en bas à droite du plan, les bassins historiques, cela donne une vue magistrale de la dimension des infrastructures développées ces dernières décennies.

En hachuré une réserve de développement futur.

Cette cité avait connu l'Age d'or aux 15^e et 16^e siècles, après l'ensablement du bras de mer conduisant à BRUGES, sa rivale. Tête de pont pour les arrivages d'or et d'argent des Amériques, ANVERS était alors une des plus grandes villes d'Europe (100.000 habitants). Mais sa prise par Philippe II d'Espagne en 1585 entraîna la fermeture de l'Escaut par les Provinces Unies protestantes sécessionnistes et la mise en sommeil du port au profit d'Amsterdam, port de la Compagnie Hollandaise des Indes Orientales rapidement devenue la première compagnie commerciale du monde. Le sommeil d'Anvers durera plus de deux siècles.

L'accès maritime reprit vigueur à l'arrivée des troupes françaises de Napoléon qui allait ébaucher le port moderne, au Bassin Bonaparte auprès duquel vient d'ouvrir le siège flambant neuf de la direction du port.

Quelle renaissance grâce à l'énergie commerçante des anversois ! Si proche du géant néerlandais, l'existence même de ce port est un paradoxe : port de fond d'estuaire de l'Escaut avec un chenal d'accès sinueux (coude de BATH), soumis à des marées de 4 m, limité à 13m de tirant d'eau, bloqué entre la ville et la frontière néerlandaise, tout était contre son développement.

Mais, la faculté d'adaptation des anversois fut essentielle pour affronter la compétition portuaire.

Ils surent tirer parti de l'industrie de leur arrière-pays puis attirer les investissements américains dans l'après-guerre. La tradition industrielle y demeure fort vivace, avec le raffinage dont la capacité est peu inférieure à celle de ROTTERDAM, mais surtout avec la pétrochimie : ANVERS en est la seconde place mondiale. De nouveaux investissements viennent d'être consentis en ce domaine, et les trafics de produits chimiques ont augmenté de 18% en 2015.



Ils surent développer un savoir-faire de logisticien à nul autre pareil pour épouser la demande des clients en matière de conditionnement, d'emballage, sur des trafics parfois complexes de marchandises diverses conventionnelles(ex bois, fruits, produits métallurgiques,...) Ces trafics rebutent parfois les autres ports, mais font d'ANVERS une ruche appréciée pour son efficacité et sa fiabilité, jusque dans la vallée du Rhône, aux portes de Marseille.





Parmi les trafics et activités spécifiques, nous avons pu voir la préparation du chargement d'une unité de production chimique (vue ci-dessus à gauche) et nous avons visité une unité de production de granulés de polystyrène (vue ci-dessus à droite) qui est directement « branchée » sur une raffinerie et dont la production est envoyée à travers toute l'Europe.

Ce dynamisme est vrai également pour les trafics conteneurs, ce qui permet à ANVERS de grignoter encore en 2015 des parts de marché sur ROTTERDAM et HAMBOURG.



Le port d'Anvers investit massivement pour développer ses capacités. Ainsi depuis avril 2016, pour desservir la nouvelle plateforme conteneur et la rendre accessible aux plus grands porte-conteneurs, une deuxième écluse facilitera aussi l'accès fluvial au Waaslandkanaal, située au fond du bassin Deurganckdock, qui sera la plus grande d'Europe (500 mètres de long, 68 mètres de large et 18 mètres de profondeur). Cet investissement de 382 millions d'euros sera équipé de deux ponts, un ferroviaire et un routier, doublés d'ici 2017.



Et ANVERS, avec 6,2 millions de m² d'entrepôts couverts, est devenu la capitale mondiale de la logistique portuaire.

Contrairement à ROTTERDAM, les diversifères dominent à ANVERS, formant plus de la moitié du trafic maritime : plus de 100 Mt y sont manutentionnées en conteneurs, principalement par l'opérateur Ports Singapour Authority, et environ 17Mt en conventionnel et transroulage (selon données 2011 analysées par Jacques CHARLIER). L'emportage-dépotage des conteneurs est très important, depuis longtemps.

Comme à ROTTERDAM, tous les modes de transport terrestre sont sollicités. A noter le poids des flux fluviaux, de l'ordre de 90 Mt en 2011, dont un tiers d'hydrocarbures. Ce trafic fluvial concerne non seulement les échanges avec l'arrière-pays mais aussi ceux avec ROTTERDAM, très importants.



Tout ceci a été rendu possible par un développement territorial continu vers l'aval de l'Escaut, en annexant peu à peu les villages voisins, dont demeurent ici ou là quelques bâtiments (église, moulin,...) ou des quartiers anciens tels qu'à LILLO où le groupe a déjeuné. Cette conquête territoriale a concerné successivement :

- au 20^{ème} siècle la rive droite, avec l'aménagement d'un canal latéral et de bassins desservis par les plus grandes écluses du monde

A chaque extension au prix de la disparition d'un village, l'autorité portuaire a néanmoins conservé un « témoin » comme par exemple ce moulin.

- au 21^{ème} siècle la rive gauche, avec des bassins éclusés et un autre à l'aval de l'écluse (Deurganckdock) permettant de doubler la capacité de manutention de conteneurs et d'accueillir l'armateur suisse MSC qui traitait jusqu'ici la moitié des conteneurs du port, en rive droite.



Ceci en attendant un hypothétique nouveau bassin plus au Nord (Saeftinghedock) qui supposerait de raser le village de Doel.

Ces « annexions » se font avec des contestations de plus en plus fortes et le village de DOEL est devenu le lieu de « mémoire de ces villages disparus. Chaque fanion représente un des villages absorbés par le port.

BRUXELLES

Pour finir ce voyage très riche nous avons rendez-vous avec le Thalys à la gare de Bruxelles.

Comme nous avions un peu de temps libre, quelques-uns en ont profité pour aller voir ou revoir la « Grand-place » :



**

*

Nos organisateurs et guides :

Michel RAFFIN – Jean-Paul DUMONTIER – Guide O.T. Duisbourg – Jacques CHARLIER – Adriaan Linters



Les photographes : Gilles DUREL – Bernard FABRI – Jean-Paul DUMONTIER et Les anonymes !!!



Quelques-uns des participants :

