

Les chemins
de fer
belges
s'adaptent
au transport
par trans-
containers



La technique du transport par transcontainer a pris ces derniers temps un développement explosif, en particulier dans les trafics de marchandises empruntant totalement ou partiellement la voie maritime.

La mise en œuvre de ces engins permet, en effet, une rotation plus rapide des navires et réduit les frais de manutention des marchandises, le danger de vol ou d'avarie, ainsi que les retards dans les ports.

Il en résulte que les chargeurs, les transporteurs maritimes, ferroviaires et routiers, ainsi que les transitaires et les expéditeurs en général sont amenés à revoir leurs méthodes de transport et de manutention traditionnelles.

Pour les chemins de fer en particulier se pose un problème de reconversion du matériel de transport, en ce sens que les marchandises en cause — essentiellement

des produits manufacturés — ont été jusqu'à présent transportées normalement dans des wagons fermés et que l'utilisation de transcontainers entraîne par contre l'usage de wagons plats.

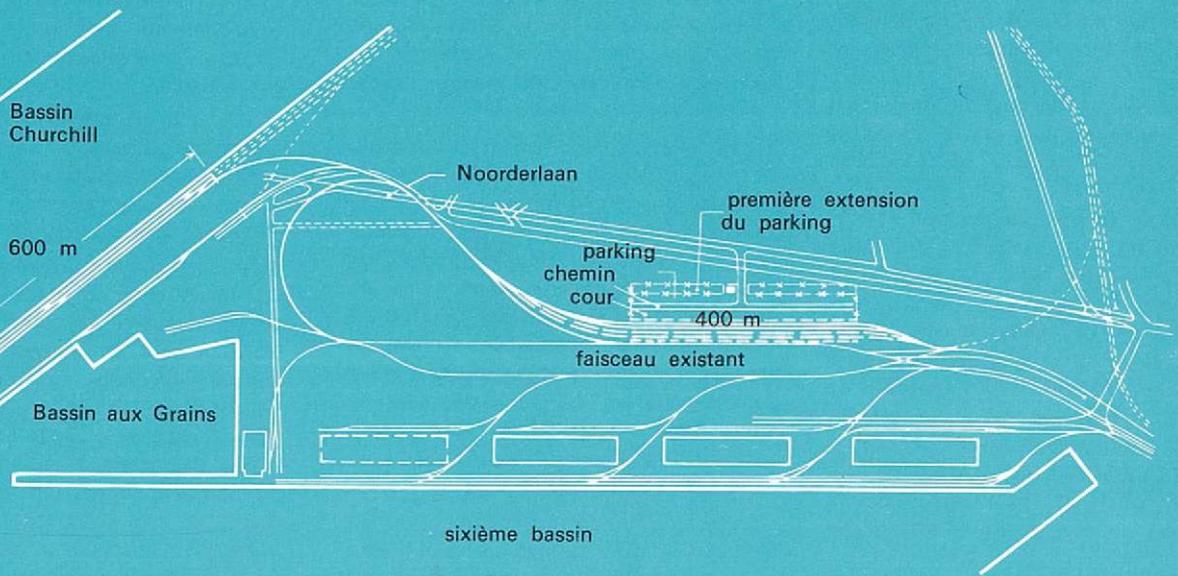
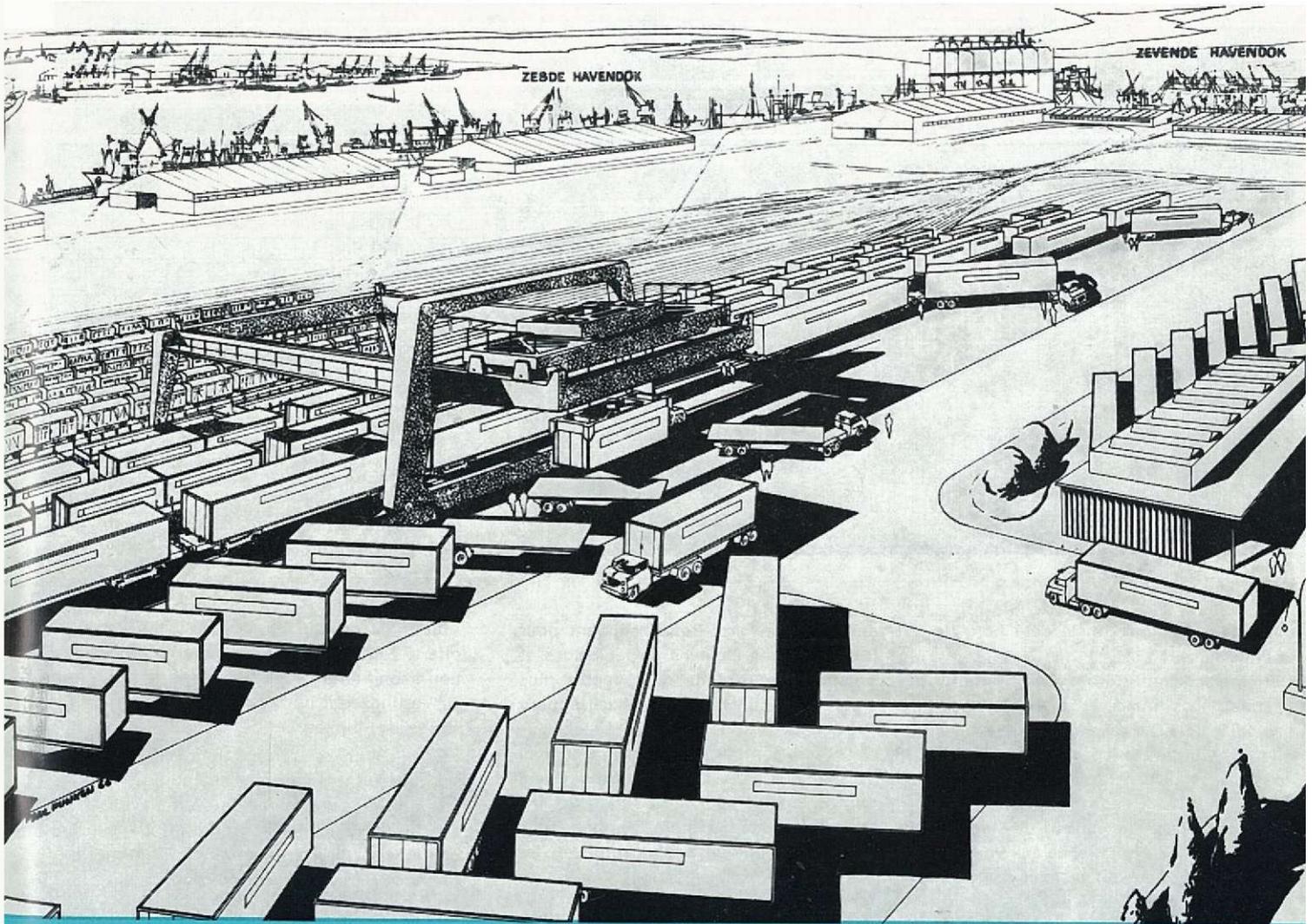
Par ailleurs, le chargement et le déchargement de transcontainers demande la mise en œuvre d'engins de manutention d'une capacité de levage d'au moins 25 tonnes. Les chemins de fer belges, dont une part importante du trafic est de nature portuaire, s'adaptent résolument à ces deux impératifs.

Ils ont décidé de créer, tant au port d'Anvers qu'au port de Zeebrugge, des gares spécialisées, équipées pour la manutention et le transport de transcontainers.

Port d'ANVERS.

Les autorités portuaires ont décidé d'affecter au trafic de transcontainers le triangle formé par le côté sud de la 7me

ANTWERPEN D.S. — GARE TERMINUS POUR LE TRANSPORT DE TRANSCONTAINERS





Un transcontainer, chargé sur un wagon plat, au port d'Anvers.

darse (Churchilldok) et le côté nord de la 6^{me} darse.

Cet emplacement a une superficie de 60 hectares. Les quais et leur hinterland immédiat étant réservés aux firmes de manutention et aux lignes de navigation spécialisées dans le trafic de transcontainers, la S.N.C.B. construira son « container-terminal » au milieu du triangle susdit. Cette gare sera reliée aux voies de quai et comportera quatre voies de 400 m de longueur utile, ainsi qu'une cour de chargement en communication avec la Noorderlaan.

En outre, un parking clôturé pourra recevoir les transcontainers qui ne donnent pas lieu à chargement ou enlèvement immédiat.

Les quatre voies et la cour de chargement seront desservies par un pont-roulant sur rails d'une capacité de levage de 30 tonnes.

C'est de cet endroit que partiront notamment les trains directs « T.E.R.R.E. » qui relieront Anvers à Milan dans le courant de l'année.

D'autre part, des rames directes de et vers la gare de formation d'Anvers-Nord permettront d'incorporer les transports de transcontainers dans les trains rapides T.E.E.M., qui relie Anvers aux principaux centres ferroviaires d'Europe.

Il est envisagé que la gare terminus pourra être mise en exploitation vers la fin de l'année 1967.

Port de ZEEBRUGGE.

Au port de Zeebrugge, la Société belgo-

anglaise des Ferry-Boats, agissant pour le compte des chemins de fer belges et britanniques, exploite déjà depuis plus de 40 ans un terminus spécialisé pour l'accostage des ferry-boats reliant plusieurs fois par jour Zeebrugge à Harwich. Ce terminus permet le chargement direct des wagons de chemin de fer sur navire. Depuis quelque temps, ce genre de liaison se pratique également avec les camions et semi-remorques routières (service roll-on roll-off).

A la suite d'accords conclus avec les chemins de fer britanniques et les autorités portuaires de Zeebrugge, la Société Belgo-anglaise des Ferry-Boats construit actuellement au port de Zeebrugge un nouveau terminus pour navires transportant des transcontainers.

A cet effet, le Département des Travaux Publics a décidé de faire construire un mur de quai d'une longueur de 240 m. Le long de ce mur le nouveau terminus sera aménagé sur une profondeur de 60 mètres. Il comportera quatre voies de chemin de fer ainsi qu'une chaussée. Il permettra le transbordement sur wagon, ou sur véhicule routier, grâce à deux ponts-portiques sur rails d'une capacité de levage de 30 tonnes. Ces engins auront une hauteur de 20 mètres et pèseront 350 tonnes chacun.

En face de ce terminus et dans l'enceinte du port, il sera aménagé un parking avec accès à la route Knokke-Ostende, et permettant le stockage de plusieurs centaines de transcontainers.

Autour de ce parking, la possibilité est offerte à la clientèle de prendre en location à long terme des parcelles de terrain, sur lesquelles il lui sera loisible de construire des bureaux et des dépôts.

Les chemins de fer britanniques construisent un terminus similaire au port de Harwich et ont commandé deux navires spécialisés dans le transport de transcontainers. Ils assureront un service journalier entre Harwich et Zeebrugge.

Ces navires ont une longueur de 120 mètres et pourront transporter chacun 148 containers I.S.O. (International Standardisation Organisation) de 8' x 8' x 30', étant entendu que les containers de longueur différente pourront également être acceptés.

Ils feront la traversée en 7 heures. Les opérations de transbordement n'exigeant que 5 heures dans chaque port, ils seront donc en mesure d'effectuer normalement un voyage aller et retour par 24 heures.

Il est prévu que le nouveau service pourra être inauguré au début de l'année 1968. A ce moment, la ligne Zeebrugge-Harwich sera en mesure d'offrir à la clientèle intéressée aux trafics entre la Grande-Bretagne et le continent, le triple service de passage direct, soit par wagon de chemin de fer, soit par camion ou semi-remorque, soit par transcontainer, et cela dans les conditions de vitesse et d'efficacité qui permettent d'espérer un développement et une concentration de ce genre de trafic au port de Zeebrugge.

ZEEBRUGGE FERRY-BOATS — GARE TERMINUS POUR LE TRANSPORT DE TRANSCONTAINERS

