

ANVERS

S'ADAPTE AUX TRANSCONTAINERS

Un porte-containers à quai dans la septième darse. Grâce au terminal d'Anvers, une liaison plus directe est établie entre la mer et le réseau ferroviaire européen.





Le port.

L'importance d'un port se mesure à son utilité, aux services qu'il rend à l'industrie et au commerce, aux liens qu'il établit entre le monde d'outre-mer et celui de la zone qu'il dessert. Dans une économie en développement dont les impératifs actuels sont la quantité, la qualité, la rapidité... au moindre prix, il faut qu'un port s'adapte.

Le port d'Anvers n'échappe pas à la règle.

Il lui faut faire face à un trafic toujours croissant et doit se réorganiser en conséquence, faute de quoi il est menacé d'étouffement d'abord, de régression ensuite au détriment même de tout un arrière-pays, qui dépasse de loin nos frontières.

Anvers a donc redoublé d'activité: son plan décennal a porté la superficie de ses installations portuaires à 10.000 hectares; des travaux y sont en cours.

De plus, la plus grande écluse du monde y a été construite.

Tout est mis en œuvre aussi pour doter le port d'appareils de manutention perfectionnés. L'on comprend aisément cet effort, si l'on sait que notre métropole se distingue en premier lieu dans le trafic des marchandises diverses. Il s'agit, en effet, d'un secteur où les méthodes de manipulation sont fort rationalisées: la palettisation, le cerclage des envois et plus particulièrement l'apparition des grands containers baptisés «transcontainers» et qui constituent en quelque sorte des superstructures amovibles de wagons.

Ceux-ci offrent l'avantage de diminuer considérablement le temps des opérations terminales et des opérations intermédiaires de transbordement; ils réalisent le concept du porte à porte qui se substitue à la notion de juxtaposition des modes de transport avec rupture de charge à chaque passage de l'un

à l'autre. Cette conception nouvelle, pour être appliquée oblige à reconsidérer le problème du transport dans de multiples domaines comme par exemple celui des douanes, du matériel roulant, des tarifs, des installations portuaires à proprement parler.

Les chemins de fer s'intègrent totalement dans cette mutation. A cette fin ils ont entrepris d'importants travaux.

La gare terminale.

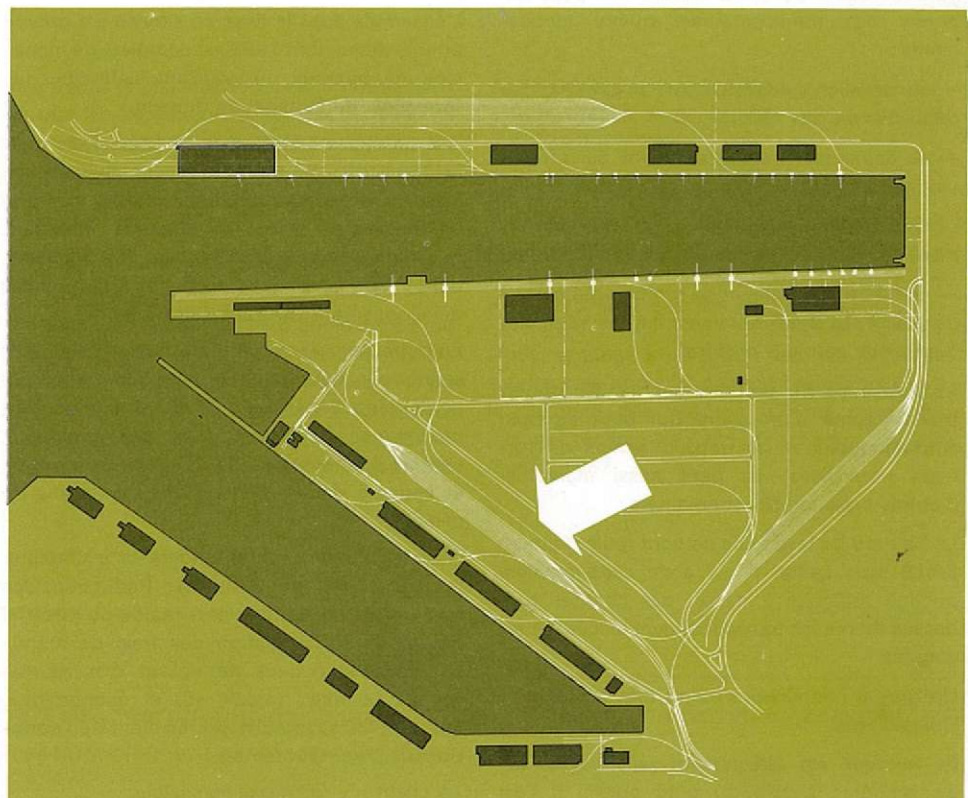
Entre les sixième et septième bassins est aménagé un important centre pour transcon-

tainers, conçu à la mesure du trafic anversois et destiné à maintenir à la métropole sa place privilégiée parmi les grands ports européens pour le traitement du «cargo fracht».

Les 3.700 m de quai du septième bassin sont dotés, en dehors de l'équipement conventionnel de sept portiques. C'est au cœur de ces installations que se situe le terminal ferroviaire.

Un faisceau de voies le compose. Deux voies sont actuellement posées. Deux autres compléteront le faisceau dans la suite.

Une cour longue de 400 mètres, en bordure





des voies, permet l'accès aux véhicules routiers.

La grue portique qui enjambe le faisceau et dont le bec surplombe la cour sur une portée de 9 mètres à partir du dernier rail, peut imprimer aux transcontainers quatre mouvements :

- le premier, parallèlement aux voies, par déplacement sur rails ;
- le deuxième, transversalement par rapport aux voies, par le déplacement d'un chariot ;
- le troisième, verticalement ; c'est le mouvement d'élévation et d'abaissement des charges ;
- enfin un mouvement de rotation qui permet de placer les transcontainers sur les véhicules quelle que soit leur position.

La puissance du portique est de 30 tonnes. Il est équipé d'un cadre qui peut agripper automatiquement les transcontainers de formats normalisés ; il peut aussi manipuler d'autres types de transcontainers.

La hauteur de levage de ce pont roulant atteint 8m15 sans cadre. Il n'y a de cette manière aucune difficulté à passer des charges par-dessus même les transcontainers placés sur les wagons.

Un parc à containers s'étend tout au long de l'installation.

Le terminal est directement relié par le rail au septième bassin du côté ouest ; il l'est

aussi aux diverses installations du sixième bassin.

Les voies établies du côté est le contact avec la gare de formation d'Anvers-Nord et avec l'ensemble du réseau.

L'ensemble dont la mise en service est prévue pour le début août 1968 est complété de magasins, de bureaux où pourront s'effectuer les formalités de factage, de douane.

Des trains à marche rapide et spécialisés pour le transport de transcontainers assurent la liaison avec le nord de l'Italie et avec les ports de Zeebrugge et de Rotterdam en attendant que des trains similaires puissent être organisés dans d'autres relations au fur et à mesure du développement du trafic ferroviaire.

En outre, Anvers est particulièrement bien desservie par des trains directs internationaux permettant le transport de transcontainers en provenance ou à destination des principaux centres économiques de l'Europe occidentale et centrale dans les meilleures conditions de célérité.

Ainsi les chemins de fer tendent-ils à simplifier les opérations de transport. Réduction des manipulations, rotation plus rapide du matériel de transport, diminution des frais de manutention, des risques de vol et d'avarie, un service complet, rapide, sûr et économique, tels sont les avantages qui résultent de l'adoption des transcontainers.

Le client n'y reste pas insensible.

La grue-portique du terminal pendant les travaux d'installation.