

---

# LE TERMINAL POUR CONTAINERS DE LA S.N.C.B. A ANVERS

---

Il n'a pas fallu deux ans pour qu'Anvers, port conventionnel, devienne « le » port européen par excellence pour le trafic des transcontainers. Son équipement à cet égard est unique: sept grues portiques d'une force de levage de 35 à 50 tonnes constituent le moteur de six installations terminales, placées en bordure de 5,5 km de quais profonds. Au total une superficie de 125 ha à proximité de la septième darse.

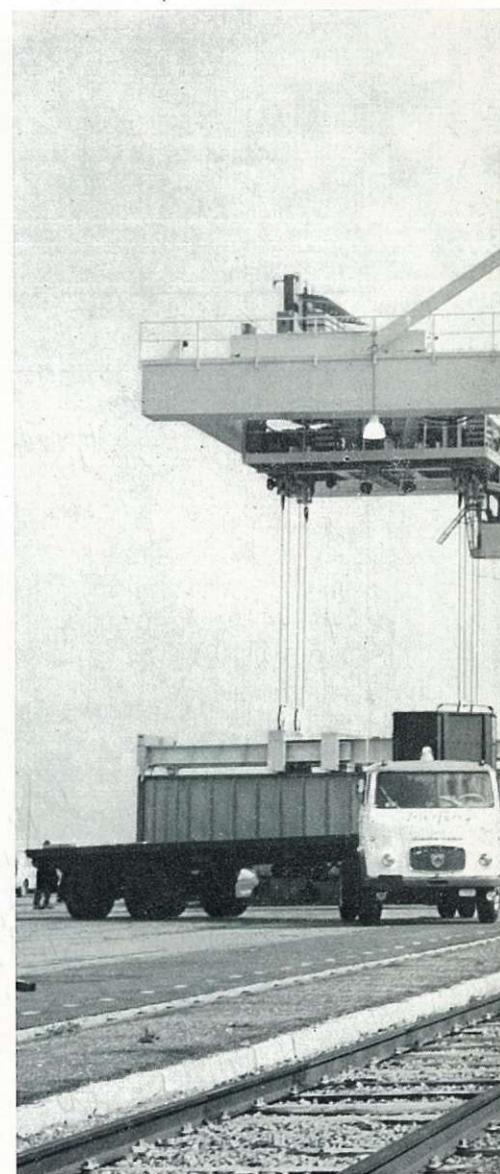
Installation récente, installation moderne donc où l'organisation a été minutieusement étudiée. On y a poussé au maximum la normalisation (à titre d'exemple, un seul écartement des rails de roulement des grues portiques a été admis) de façon à permettre les substitutions nécessaires en cas de défaillance. Il en résulte que l'attente pour l'accostage des navires est toujours réduite au minimum.

De plus, Anvers bénéficie d'une position tout à fait privilégiée. D'un côté, son port est situé à moins de 100 miles de la route maritime la plus fréquentée du monde et de l'autre il occupe un point avancé à l'intérieur même des terres, au cœur d'une zone industrielle jeune mais importante, desservie comme le port par un réseau de communications complet, vers un arrière-pays, auquel le rail donne des dimensions continentales.

Les chemins de fer belges ont en effet aménagé leur propre gare terminale pour containers au plein centre de ces installations, entre la sixième et la septième darse.

En voici la fiche technique :

- 2 voies (et bientôt quatre) de 400 m de longueur utile ;
- une grue portique sur rails d'une force portante utile de 30 tonnes enjambant les quatre voies et surplombant la cour sur une portée de 9 m ;
- une aire bétonnée de 45 m sur 400 m pour le transbordement et le stockage, où plus de 200 containers peuvent être entreposés ;



- un pont à peser routier ;
- un bâtiment de service avec poste de dédouanement ;
- un parc à containers tout au long de l'installation.

La grue portique est équipée d'un cadre (spreader) télescopique permettant la manutention de transcontainers de formats normalisés, ISO de 20 à 40' à l'aide de verrous tournants (twistlocks). Le « spreader » est aussi pourvu d'élingues et de crochets pour la manutention des containers ISO de 10' et de containers non ISO de 10 à 40'.

La hauteur de levage est de 8.15 m.



## L'EQUIPEMENT DE CENTRES POUR TRANS- CONTAINERS DANS LE PAYS

Le transport des transcontainers est à l'origine un trafic maritime. C'est par les ports que les transcontainers se sont introduits sur le continent. Aussi la Société Nationale des Chemins de Fer Belges a-t-elle procédé par priorité à l'adaptation de ses installations à Zeebrugge et à Anvers. De cette façon les têtes de pont ont été mises en place qui assurent la continuité du transport mer-continent au profit de l'hinterland de nos ports.

Mais outre ce trafic maritime avec ses prolongements continentaux au-delà de nos frontières, on peut prévoir un réseau de courants purement terrestres. C'est pourquoi, en deuxième phase, la S.N.C.B., a décidé d'équiper pour le trafic des transcontainers les gares de certains grands centres de production et de consommation.

En attendant que l'agglomération bruxelloise soit équipée d'un terminal complet, la grue portique existante de la gare de Bruxelles Tour et Taxis, au centre de la ville, a été pourvue d'un cadre avec élingues adapté aux containers de 10' à 40'. Cette grue peut porter une charge de 27 tonnes ce qui satisfait provisoirement aux exigences de la clientèle.

Les commandes sont passées pour l'équipement de la gare de Bressoux qui doit assurer la desserte de l'agglomération liégeoise.

La S.N.C.B. développera progressivement la même action pour d'autres régions du pays.

Quatre mouvements peuvent être imprimés aux transcontainers :

— le premier, parallèlement aux voies, par déplacement du portique sur rails à la vitesse de 60 mètres/minute ;

— le deuxième, perpendiculairement aux voies, par le déplacement du chariot à la vitesse de 20 mètres/minute ;

— le troisième, verticalement ; c'est le mouvement d'élévation et d'abaissement des charges, à la vitesse de 14 mètres/minute ;

— enfin un mouvement de rotation de 360°, qui permet de placer les transcontainers sur les véhicules quelle que soit leur position.

Les containers sont chargés sur des wagons spécialisés ou sur des wagons plats normaux.

Le « terminal » est desservi par des trains réguliers vers Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Aachen, Bâle, Milan et Paris avec correspondances rapides vers tous les centres importants en Angleterre et sur le continent.

Il est d'ailleurs raccordé directement, par des voies ferrées, aux voies principales et aux quais maritimes. Raccordé aussi par d'excellentes routes à ces mêmes quais et aux autoroutes, le « terminal » des chemins de fer à Anvers peut servir par le rail et par la route de point de départ ou de destination d'un trafic continental de transcontainers.