

La containérisation des chargements est un mouvement irréversible qui se poursuit dans divers courants de trafic entre les pays hautement industrialisés. Traditionnellement, c'est la route qui est chargée de la majeure partie des transports de containers. Mais cette suprématie ne pourra plus s'exercer longtemps encore.

La sursaturation de certains axes routiers ne permettra pas aux transporteurs d'acheminer de plus grandes quantités encore. Le chemin de fer seul est en mesure de traiter sans entraves ce trafic en croissance permanente.

CONTAINER- TERMINAL ANVERS: UN 3^e PORTIQUE

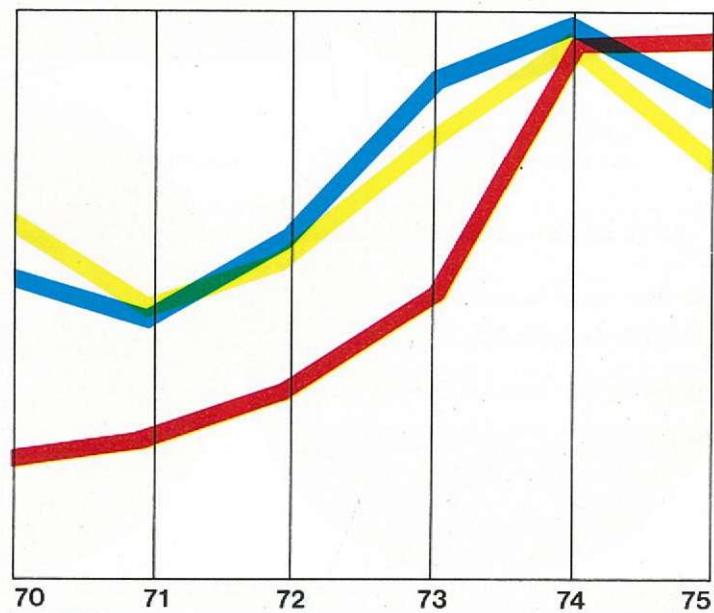


Dans d'autres publications, nous avons parlé du container-terminal de la SNCB à Anvers. Géré par Interferry, ce terminal connaît un succès incontestable. Nous n'en donnerons pour preuve que l'augmentation enregistrée en 1975, au moment même où le trafic global diminuait.

Jusqu'à présent, les installations comprenaient quatre voies de manutention de 400 mètres chacune et deux ponts portiques. L'année 76 a vu sa capacité augmenter grâce à l'apport de quatre voies nouvelles (quatre fois 250 mètres) et d'un troisième portique.

Le terminal SNCB est raccordé au faisceau voisin « Angola », terminus des trains directs de containers Anvers / Allemagne - Suisse - Italie - France et Pays-Bas. Il ne pourrait être mieux situé.

Le tableau que voici donnera une idée claire des résultats enregistrés au Churchilldok au cours des six dernières années. Notons seulement, à son propos, que les fluctuations enregistrées dans le trafic global n'ont pas touché ce terminal : la courbe de celui-ci est à la hausse depuis l'origine.



Année	Total Port	Total fer	Terminal SNCB
1970	190.620	58.036	8.150
1971	149.014	52.481	10.620
1972	173.553	65.463	12.822
1973	239.603	94.417	18.848
1974	283.517	111.332	34.091
1975	222.506	91.030	34.766