

# Un nouvel AT à Anvers-Nord début 2000

L'atelier d'Anvers-Dam va déménager. Il ne répond plus aux exigences environnementales dans un site urbain. Et il est en outre trop décentré par rapport aux activités portuaires auxquelles il est lié. Son remplaçant sera plus loin de la ville, mais en même temps mieux adapté aux fonctions qu'il doit remplir et plus pratique pour les travailleurs.

L'Atelier de Traction a été construit sur le Dam au début du siècle, et une zone résidentielle s'est nichée tout autour. Elle subit bon nombre de nuisances: du bruit et les émanations de fumée provenant des locomotives diesel qui vont et viennent la nuit et le week-end et qui en hiver mettent beaucoup de temps à chauffer le moteur.

D'un point de vue environnemental, l'AT ne peut plus rester sur le Dam. Le permis d'environnement expirera au début de l'an 2000, et dans les conditions actuelles d'ex-

ploitation, la ville ne pourra probablement pas le prolonger.

D'un point de vue économique également, des raisons contraignantes requièrent le déménagement de l'AT à Anvers-Nord. Les activités portuaires se sont étendues de 10 à 15 km vers le nord. D'où de nombreux parcours à vide sur une ligne déjà surchargée, et une perte considérable de temps et d'argent. D'ailleurs, Anvers-Nord occupe une position stratégique: les locomotives peuvent y passer entre deux services.

## IMPORTANTE AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL

Pour les conditions de travail, Anvers-Nord représente une énorme amélioration. L'AT occupe un volume de quelque 15.000 m<sup>2</sup>. L'espace de travail entre les voies est porté à 7 mètres et abaissé à 0,9 m pour pouvoir travailler de façon ergonomique.

Contrairement à l'implantation au Dam, le car-wash <sup>(1)</sup>

est complètement séparé du reste de l'atelier. Il sera plus que probablement automatisé. Les essais de fonctionnement et de puissance auront également lieu dans des compartiments isolés <sup>(2)</sup> de telle manière que l'atelier en tant que tel ne sera pas gêné par le bruit et les gaz d'échappement qui découlent de son activité. L'approvisionnement en huiles vient de la réserve par conduites hermétiques <sup>(3)</sup>.

En matière d'augmentation de la productivité, l'AT présente également une multitude d'atouts:

- il compte une dizaine de postes de travail en plus;
- ces postes sont plus facilement accessibles, notamment grâce au pont-transbordeur <sup>(4)</sup> qui permet d'évacuer via une autre voie les locomotives prêtes;
- le nombre de voies d'accès passe de 6 à 12;
- Anvers-Nord dispose d'un faisceau d'échange dans lequel les locomotives entrantes peuvent être facilement rassemblées et prises en charge;
- il y aura davantage de postes de levage des locomotives de telle sorte que les étapes de l'entretien pourront se succéder plus rapidement.

## UN GROUPE DE TRAVAIL PRÉPARE LE DÉMÉNAGEMENT

Un tel déménagement s'accompagne évidemment de bon nombre de problèmes. Un groupe de travail dirigé par l'ingénieur principal de l'AT élabore des solutions. Ainsi, davantage de moyens de transport (trains et/ou bus) sont recherchés pour le personnel qui doit se rendre quotidiennement d'Anvers-Central à Anvers-Nord. Un restaurant d'entreprise pourrait aussi être ouvert. ■

