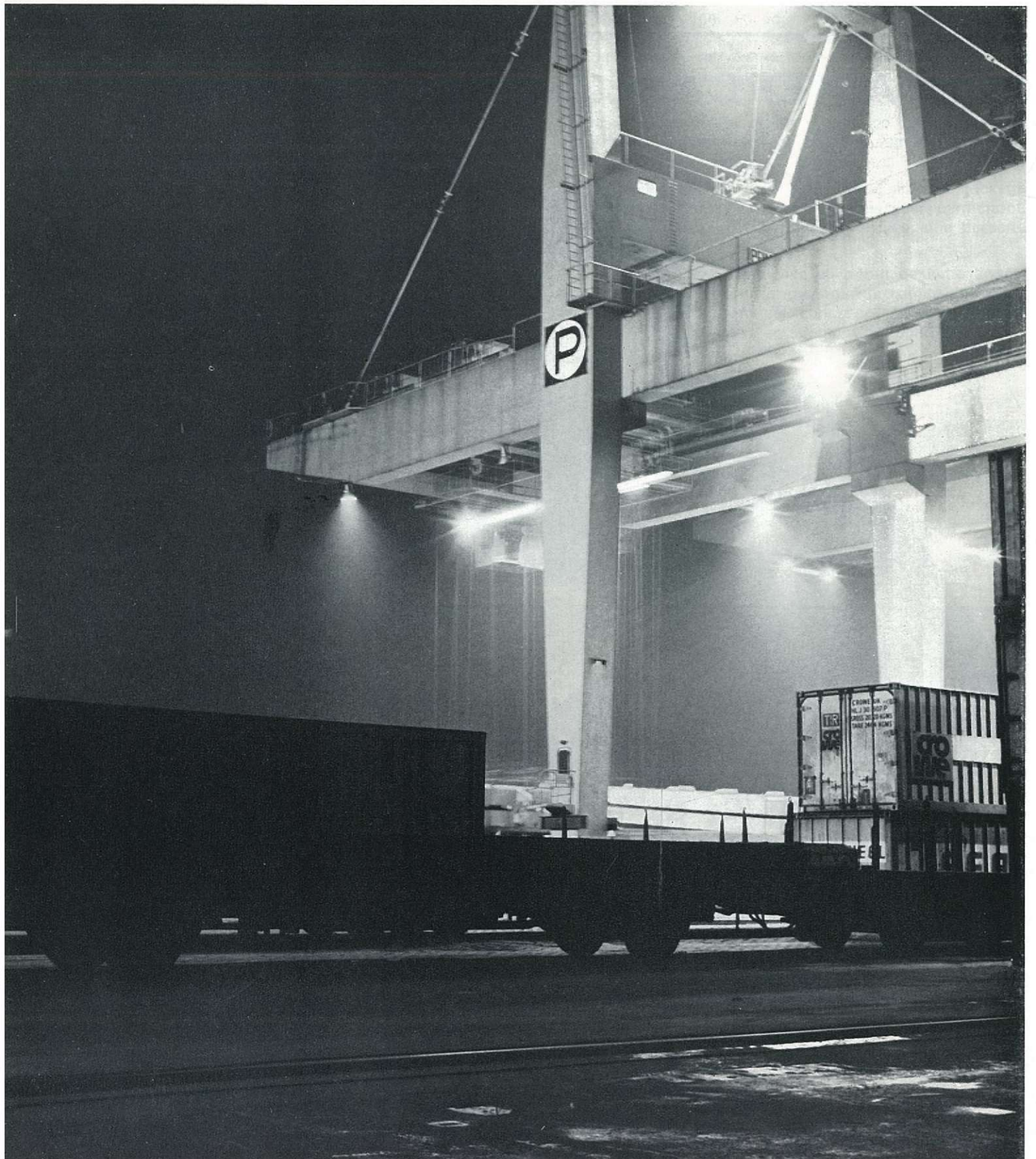


entre Zeebrugge



et Genk, un trafic régulier de transcontainers



Ford, géant américain de l'automobile, a implanté dans le monde de nombreuses usines, qui sont autant de centres de rayonnement et de répartition de ses produits.

Pour le secteur de l'Europe occidentale, Ford en possède une vingtaine en Grande-Bretagne et une dizaine sur le continent, dont les plus importantes sont celles de Cologne, de Genk et de Sarrelouis.

L'ensemble a été organisé de manière à éviter dans la mesure du possible que plusieurs chaînes de production accomplissent le même travail et que d'identiques machines fort coûteuses,



telles que les presses à emboutir, se retrouvent inutilement en divers points. En somme, dans cette vaste entreprise, les activités des diverses usines se complètent souvent, certaines chaînes de production se prolongeant d'un centre dans un autre. Bien que tous ces centres de production constituent chacun en soi une entité propre, ils s'imbriquent dans un ensemble à l'échelle mondiale, parfaitement coordonné.

Il ne faut cependant pas en conclure que les échanges qui résultent de cette organisation ne se modifient pas. Les courants varient, tant en quantité que par la nature des pièces transportées, en fonction de circonstances diverses, comme les modifications apportées aux modèles de voitures, l'importance de certains stocks de pièces, les besoins, etc...

On conçoit fort aisément les raisons

pour lesquelles Ford attache une importance capitale à la régularité du transport et considère celui-ci comme un chaînon indispensable, qui assure la continuité des opérations malgré les distances.

Nous avons montré, dans notre revue Informations SNCB no 4 de 1967, comment le chemin de fer est intégré dans le mécanisme de fabrication de l'usine de Genk et y assure une part fort importante du trafic.

La firme adapte du reste constamment son équipement pour tirer le meilleur parti de sa collaboration avec le rail :

— elle utilise un grand nombre de petits conteneurs, appelés aussi box-palettes ou racks, dont les avantages sont bien connus (facilité de rangement, manutention aisée et rapide, réduction de l'emballage...);

— elle possède son parc de wagons



Les opérations de chargement et de déchargement des transcontainers Ford qui se passent nuitamment à Zeebrugge permettent une desserte de l'entreprise de Genk le matin et le soir, avant et après les prestations de la journée.



fermés particuliers, spécialement étudiés; elle utilise près de 500 wagons à deux étages pour le transport des voitures;

— elle dispose aussi maintenant d'une armada de 500 transcontainers de 30'. Ceux-ci trouvent un champ d'utilisation dans le trafic « inter-usines » et particulièrement entre Genk et la Grande-Bretagne.

Les chemins de fer belges et la S.B.A. des Ferry-Boats ont créé sur cette relation un service pendulaire.

Des trains-navettes complets de transcontainers circulent selon l'horaire ci-après :

Zeebrugge, départ	2 h 51
Genk, arrivée	6 h 55
Genk, départ	17 h 30
Zeebrugge, arrivée	22 h 05

On peut dire qu'il s'agit là d'un acheminement rapide intéressant, puisqu'il déplace sur 200 km une trentaine de transcontainers en 4 heures, assurant régulièrement à l'usine de Genk un approvisionnement de masse.

Comme nous l'avons déjà fait observer, on ne peut préciser, une fois pour toutes, la nature des produits transportés, à cause de l'évolution constante des situations. Il s'agit, bien entendu, toujours de contingents de pièces détachées. En principe, les transcontainers circulent, toujours chargés, dans les deux sens. S'il arrive qu'un transcontainer de la série ne trouve pas le fret de retour, il est retenu et incorporé, chargé, dans la rame du jour suivant.

Il faut encore ajouter que les transcontainers « Ford » sont pourvus de portes coulissantes latérales. Ils ne doivent donc pas être manutentionnés

et restent sur les wagons pour le déchargement de leur contenu et leur rechargement, à Genk et dans les autres centres. Ils ne quittent les wagons que dans les ports.

La rotation Zeebrugge-Genk et retour, chargements et déchargements compris, s'effectue en moins de 24 heures.

On se rend compte que le rail peut devenir plus qu'un simple moyen de transport. Il s'intègre à ce point dans le processus de fabrication des usines Ford, qu'il perd son caractère propre pour prendre une part active à la vie de l'entreprise.

