



Anvers s'est taillé une réputation dans le monde de l'industrie automobile. Une entreprise y travaille depuis plus de 57 ans: General Motors Continental, d'abord appelée "de Chevrolet", travaillant aujourd'hui sous la marque Opel.

C'est une filiale de General Motors Corporation (Detroit, USA), constructeur d'autos le plus important du monde, qui lance chaque année sur le marché de 7 à 10 millions d'automobiles et d'utilitaires, et réalise un chiffre d'affaires de plus de 2.000 milliards de nos francs. En Amérique, GM produit les modèles Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick, Cadillac et GMC, tandis qu'en Allemagne, les usines Opel appartiennent au groupe, tout comme Vauxhall/Bedford en Angleterre. Mais GM possède en réalité des unités de production partout dans le monde.

L'implantation anversoise remonte à 1924. Elle consiste en deux usines d'assemblage modernes établies dans le port. L'usine I, dans sa version actuelle, produit depuis 1953, et la II depuis 1967. Ensemble, elles ont une capacité annuelle de 400.000 autos; elles en ont monté 360.000 en 1982. Au cours des dernières années, GM a engagé de considérables investissements pour moderniser son outil et développer de nouvelles activités industrielles. Se sont ainsi ajoutés à l'ensemble une nouvelle ligne de peinture, un hall d'assemblage de moteurs, une carrosserie, et une unité de production de radiateurs. Le programme d'investissements de 1984 concerne des appareillages automatisés, parmi lesquels un certain nombre de robots.

## GENERAL MOTORS CONTINENTAL:

# les garanties du transporteur



1. Cinq trains entrants et cinq trains sortants tous les jours.



La production de 360.000 voitures en 365 jours (dont 10% pour l'exportation) exige une organisation de transport bien huilée tant pour l'approvisionnement en pièces que pour l'évacuation de produits finis. Le chemin de fer participe à cette organisation. Voilà pourquoi Informations SNCB est allé jeter un œil sur ce géant de l'automobile.

### A l'entrée

Le transporteur - dans l'acception la plus générale du terme - assume une grande responsabilité quant à l'alimentation des lignes en matières premières et en pièces de montage. GM travaille au départ de réserves très limitées, réduisant ainsi au strict minimum les frais de stockage, qui pèsent généralement lourd dans un bilan. Aussi les lignes de montage sont-elles approvisionnées directement à l'arrivée des matières. La charge de cet approvisionnement est partagée entre les divers modes de transport, route, rail et, dans une moindre mesure, navigation maritime et aérienne.

La majorité des matières vient d'Allemagne. Des boîtes de vitesse et des moteurs arrivent d'Australie, du Brésil, du Japon et des Etats-Unis tandis que plusieurs firmes belges fournissent aussi des éléments à monter.

Tous les jours, GM Anvers réceptionne trois trains complets formés à Bochum, un expédié de Rüsselsheim et un parti de Kaiserslautern. A cela s'ajoutent des wagons chargés par divers fournisseurs allemands. Un raccordement, deux locotracteurs, un faisceau de formation et des voies dans chaque hall d'assemblage...

voilà l'équipement ferroviaire de GM, desservi par trois équipes de la firme. Deux agents SNCB sont présents pendant les deux pauses diurnes, pour contrôler les arrivées et les départs. Les trains entrants formés de telle sorte que le triage soit limité sont décomposés en rames partielles qu'on dirige immédiatement vers les lignes de production, où des élévateurs les déchargent pour alimenter directement les chaînes.

L'approvisionnement ferroviaire est essentiel pour le fonctionnement de l'entreprise. En 1982, celle-ci a reçu 1.147 trains, soit 22.714 wagons chargés au total de 350.000 tonnes (85.000 pour l'usine I et 264.000 pour la II). Le chemin de fer assure, en poids, 75% des approvisionnements de l'usine II (le camion en prend 23, le bateau et l'avion se partagent le solde). Position clef pour la SNCB, on le voit. Fonction, aussi, que la SNCB entend remplir au mieux, ce qu'apparemment elle réussit parfaitement.

C'est en tout cas l'avis de nos interlocuteurs: "L'approvisionnement par fer tourne merveilleusement. Nous sommes assurés, à Anvers, de la parfaite intégration du chemin de fer. Ainsi, voilà deux ans, lorsque les conditions clima-

vers réexporte les pièces dans 87 pays.

## Au départ

Cinq trains à l'entrée, cinq à la sortie; seul le nombre de wagons diffère. Les cinq sortants emportent des pièces anversoises à Rüsselsheim, des moteurs brésiliens et australiens à Bochum et Rüsselsheim, des emballages vides et des pièces refusées pour ces deux mêmes destinations et pour Kaiserslautern. Le bon fonctionnement de ce trafic bénéficie surtout à l'usine II. Le chemin de fer se charge de 90% en nombre et 94% en poids (135.000 tonnes) de ces envois.

Il faut bien aussi évacuer les voitures assemblées. L'usine établit chaque mois un planning des expéditions du mois suivant, planning qu'elle communique aux loueurs de wagons et à la SNCB afin que toutes les dispositions soient prises pour que ce plan soit mené à bonne fin. En 1982, GM a ainsi expédié d'Anvers 63.851 voitures (54.000 tonnes) chargées sur 5.612 wagons, en direction de la France, de l'Italie, de la Suisse, de l'Espagne et du Portugal. Le détail:

Destination	nombre de wagons	nombre de voitures	poids net (en tonnes)
France	2.037	23.423	19.909
Italie	2.835	32.559	27.675
Suisse	647	6.939	5.898
Espagne	83	830	830
Portugal	10	100	94
<b>Total</b>	<b>5.612</b>	<b>63.851</b>	<b>54.406</b>

tiques ont, en hiver, perturbé sérieusement le trafic, nous étions en contact permanent avec la SNCB pour assurer le suivi des trains. Chaque rame - ou presque - transportait des produits dont nous avons besoin immédiatement. Certains diront que nous courons là, consciemment, un risque commercial; c'est vrai, mais nous ne nous le permettons que parce que le transporteur donne d'excellentes garanties. Voyez-vous, lorsque notre département Production et Contrôle du matériel a besoin urgent de telles pièces, une simple demande au dispatching central de la SNCB dans le port nous permet d'obtenir les wagons en priorité. C'est un détail, mais il permet de mesurer exactement le degré de sécurité dont nous jouissons".

Les usines espagnoles fournissent à présent en Belgique le dernier modèle de la gamme Opel, la Corsa. Huit mille voitures arriveront cette année de Saragosse à Malines Nekkerspoel, au rythme moyen d'un train complet tous les cinq jours (le voyage depuis l'Espagne n'étant pas "direct", vu la différence d'écartement de voie).

Ajoutons, pour ne rien oublier, un important trafic de pièces de rechange: le chemin de fer prend en charge 49% de ce volume. Et An-

vers, en 1983, le total dépassera 50.000 voitures mais restera inférieur à celui de 82, résultat dû au tassement de la production pour le marché italien (pour lequel on pronostique 18.652 voitures cette année).

En Italie, en France, et en Suisse, les trains sont dirigés vers des centres de distribution d'où les voitures sont conduites par la route chez les dealers.

La SNCB a pris en charge l'année dernière 18% des expéditions de voitures de GM Anvers, tandis que la route en emportait 64% et que les 18% restant prenaient le bateau. Ce partage tient étroitement à la situation du destinataire. La majeure partie de la production anversoise (40%) part en Allemagne exclusivement par la route, les distances à parcourir étant relativement courtes; le plan général établi dans ce sens réunit les meilleures conditions de vitesse et de prix pour la livraison directe aux dealers. Par contre, le chemin de fer s'avère le mode idéal lorsque existe, à plus longue distance, un centre de distribution. En 1983, la part ferroviaire diminuera de 2%; le marché automobile se porte pourtant bien dans les pays voisins, mais justement, ceux-ci sont malheureusement le champ idéal pour le transport routier. Le marché anglais est aussi en bonne



santé, mais l'Italie (le chemin de fer conduit toute la production de GM pour ce pays tend à la régression.

Cela dit, l'industrie automobile est bonne cliente pour le chemin de fer, et la SNCB a vu son trafic de voitures et de pièces à assembler croître sensiblement en 1982. General Motors Continental participe activement à cette collaboration; ce client fidèle de la zone portuaire anversoise mérite toute l'attention du chemin de fer: celui-ci étant responsable d'un approvisionnement fluide peut d'une certaine façon influencer la production de l'usine. Il est parfaitement conscient de cette responsabilité et met tout en œuvre pour l'assumer aux mieux des intérêts de son client.

2. Deux locotracteurs GM manœuvrent les rames.
3. Déchargement des wagons dans le hall d'assemblage.
4. Plus de 50.000 voitures auront pris le train cette année.

