



NUMERO 4 — OCTOBRE 1967

*Photo couverture: Wagons-trémies à toiture ouvrable, à déchargement bilatéral par gravité, dans la cour de la Société Anonyme des Dolomies à Marche-les-Dames.*

## SOMMAIRE

	Page
FORD-GENK, où les chemins de fer sont intégrés dans les chaînes de fabrication	2
Malines	5
Le chemin de fer de l'avenir passe par Liège	8
Les transports de minerai par chemin de fer	10
Wagons écartés des trains sur le réseau de la S.N.C.B.	11
Les chemins de fer italiens à Bruxelles	12
Le premier train TERRE est parti d'Anvers pour Milan	12
Le transcontainer et le rail	12
Vente de matériel de remploi	13
Les lauréats de la courtoisie	13
L'OTAN s'installe à Evere	14
Les voitures-couchettes connaissent un succès croissant	16
Un plus grand nombre de wagons à déchargement rapide	17
Règlement des frais de transport des marchandises en trafic international	18
Visite royale à Zeebrugge	19
Avis tarifaires	19
S.N.C.B.-COLIS	20

Photos : SADO - Bruxelles  
BUYLE - Bruxelles  
Ciné-photogr. S.N.C.B - Brux.  
F. PUTMAN - Bruxelles

Lay-out : L. Tack

Impr. : s.a. Omega - Anvers.

# Ford -

# GENK...

### UNE ENTREPRISE JEUNE.

En 1962, en bordure du canal Albert, ce ne sont là que champs et prairies bordées de clôtures, de haies, de buissons et d'arbres : paysage typiquement campinois. Aujourd'hui tout y est changé : une vaste usine occupe les lieux ; elle produit en moyenne 900 voitures par jour. Dans une région ouverte à la poussée démographique, où la mécanisation des exploitations agricoles et les changements survenus dans l'industrie minière posent un sérieux problème de l'emploi, l'apparition de cette industrie nouvelle constitue une aubaine. Les usines Ford de Genk offrent, en effet, du travail à plus de 8.000 salariés et appointés. Un bon nombre de jeunes gens y ont trouvé un emploi. L'âge moyen du personnel, qui est de 28 ans, en témoigne.

Voici donc une entreprise nouvelle, moderne et jeune, résolument tournée vers l'avenir et qui participe à la mutation économique de la région.

### COLLABORATION AVEC LE RAIL.

Les chemins de fer n'ont pas ignoré cette situation. Ils ont dès l'abord participé à la construction de ce vaste ensemble, qui a englouti 70.000 tonnes de fer et d'acier, ce qui a représenté la charge de 3.500 wagons. Dans la suite le rail s'est, à proprement parler, intégré dans les chaînes de fabrication de l'entreprise.

Schématiquement considéré, on peut dire que les chemins de fer établissent quatre voies de contact entre l'usine et l'extérieur.

La première sert à l'acheminement des tôles brutes qui dans les ateliers sont découpées sur mesure et dirigées ensuite vers l'une des 172 presses à emboutir.

La deuxième voie permet la collecte dans des wagons des mitrilles récupérées dans les sous-sols et pressées en bottes.

Ces opérations sont totalement mécanisées, y compris la mise aux wagons par l'intermédiaire d'une chaîne sans fin. Il faut noter qu'il s'agit de mitrilles provenant de fer et de tôles, dépourvues de graisse et de peinture, qui ne requièrent aucun traitement et gardent par conséquent leur valeur marchande. La firme les renvoie directement par la voie ferrée vers les hauts fourneaux. La troisième voie s'intercale au cœur même de la fabrication. Elle constitue en fait une chaîne entre l'usine Ford de Cologne et celle de Genk. Arrivent par cette voie les moteurs et toutes les pièces qui pour des raisons techniques ou d'économie ne sont pas confectionnées sur place.

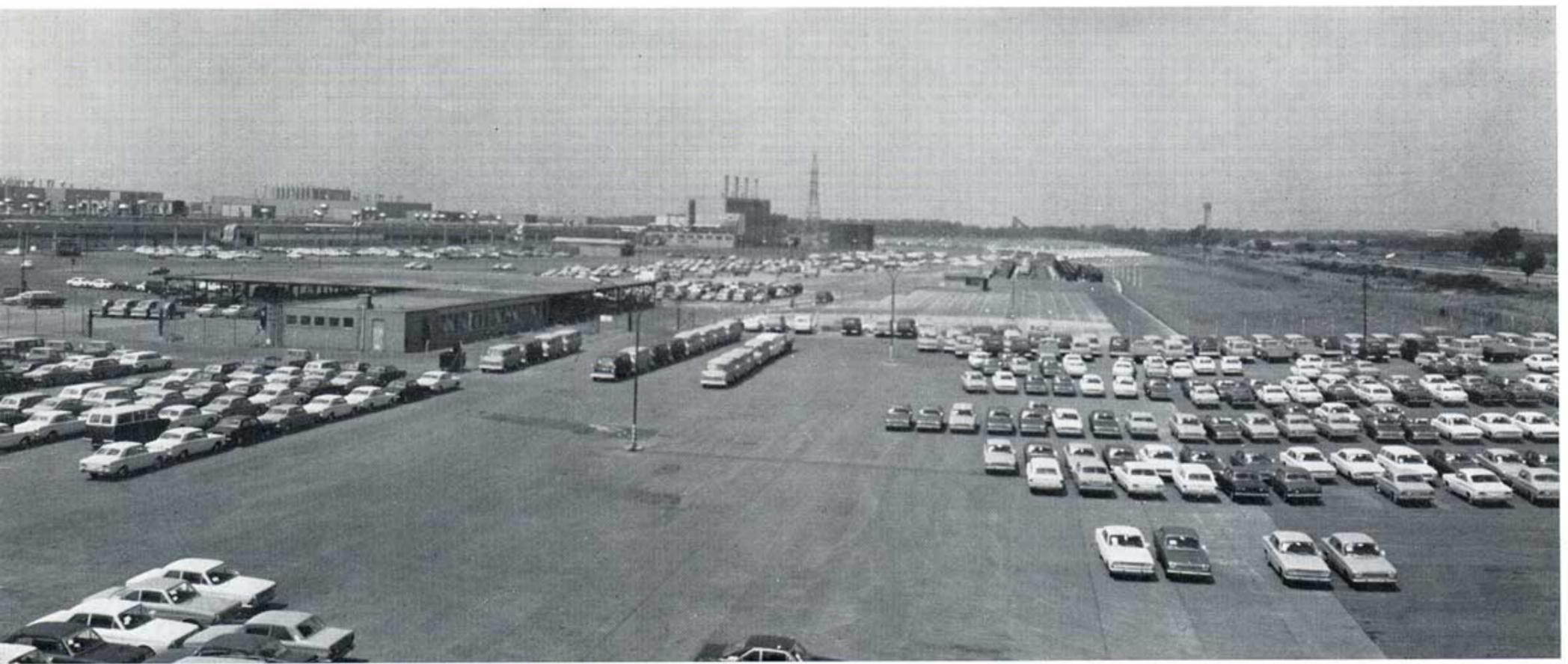
Enfin le faisceau des voies de sortie.

Les voitures terminées arrivent au niveau du plancher des wagons en gravissant une rampe d'accès. En plus, des rampes mobiles permettent le chargement sur des wagons à deux étages.

### LE TRAFIC.

Le trafic ferroviaire assuré pour la firme FORD est très intense. Il a atteint près de 400.000 t en 1966.





où les chemins de fer sont intégrés dans les chaînes de fabrication





*Les usines FORD utilisent maintenant leurs propres wagons pour assurer la navette entre Cologne et Genk. Ces wagons à parois totalement coulissantes ont été spécialement conçus pour recevoir les conteneurs et les emballages de la firme. Ils forment des trains dont la longueur atteint parfois 500 mètres et qui constituent une chaîne permanente intégrée à l'organisation même de l'entreprise.*

*La tour d'évacuation des mitrilles. Pas besoin d'une locomotive pour imprimer le mouvement à la rame. La commande se fait du haut de la tour en fonction de la disposition des bottes de mitrilles déjà déversées dans le wagon.*



Les mouvements en direction de l'usine bien qu'ils soient très importants, ne concernent que quelques axes de circulation, entre les sources d'approvisionnement et Genk.

Dans le sens opposé, au départ de l'usine, l'éventail des voies d'acheminement est beaucoup plus étendu.

Cela s'explique aisément: toutes les voitures FORD 12 M, 15 M et toutes les camionnettes TRANSIT réparties sur tous les continents sortent sans exception aucune de Genk. Des wagons partent régulièrement vers l'Allemagne, la France, l'Autriche, l'Italie, la Suisse, la Grèce, les pays scandinaves, la Pologne, la Yougoslavie et pour bien d'autres destinations encore.

#### **DES WAGONS SPECIAUX, PROPRES A LA FIRME.**

Les transports confiés aux chemins de fer ont atteint une telle importance que l'entreprise a jugé bon d'acquérir ses propres wagons. Le parc de ceux-ci comprend actuellement 105 unités.

En outre la firme utilise près de deux cents wagons plats des chemins de fer belges et 500 wagons à deux étages des chemins de fer allemands et de sociétés privées françaises et belges.

A une époque où d'aucuns, mal inspirés il est vrai, affirment que les chemins de fer sont d'un âge révolu, l'usine FORD de Genk, bâtie aux dimensions des marchés internationaux a été conçue et construite en tenant compte de la voie ferrée pour son approvisionnement et pour la répartition de sa production.

Le fait démontre que les chemins de fer sont toujours un outil précieux et sûr au service des entreprises.