

# Le millionième wagon a quitté Ford Genk avec la nouvelle Mondeo

Le 15 octobre 1996, le millionième wagon Ford (un wagon-navette à étage d'ACE) a quitté les usines de Genk, avec plusieurs Mondeo flambant neuves à bord. Un événement qui méritait une petite fête et qui constitue une belle occasion de mettre en lumière le partenariat, long de 33 ans déjà, entre Ford et la SNCB.

Quand on visite les usines Ford à Genk, on ne peut manquer d'être impressionné par le gigantisme des installations. Dans les halls de montage d'environ 50 hectares, 12.500 collaborateurs (ce qui en fait la plus grande usine de Belgique) assemblent jusqu'à 1.800 Mondeo et 300 camionnettes Transit par jour. En une année, 330.000 Mondeo et 70.000 Transit quittent les chaînes pour être expédiées aux quatre coins du monde. La Mondeo est d'ailleurs vendue dans une soixantaine de pays. A l'exception des Ford Contour et Mercury Mistique (des séries américaines montées à Kansas City), Genk a le monopole mondial de la production de ce modèle de milieu de gamme. Un modèle qui connaît un grand succès. Dès le démarrage de Ford Genk en 1963, la SNCB a joué un rôle important pour régler l'approvisionne-

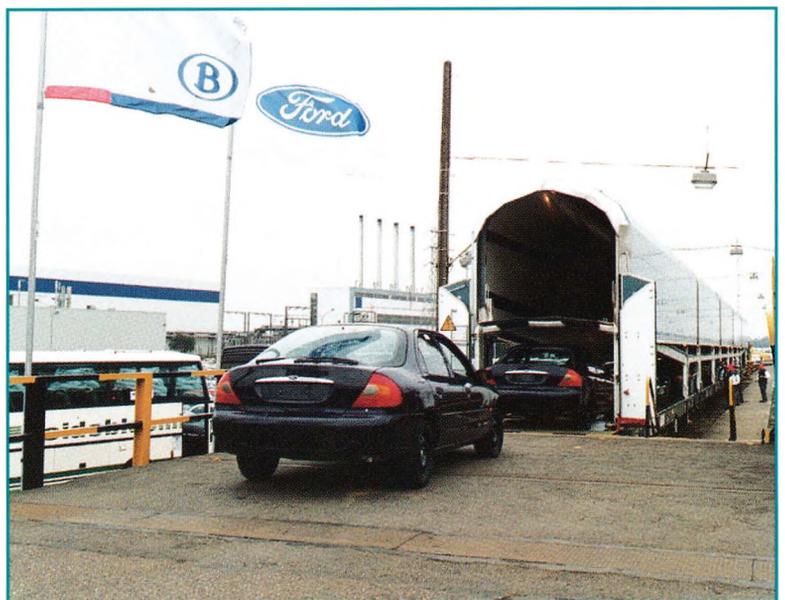
ment en pièces et l'expédition de voitures neuves. A cet effet, Ford Genk dispose de son propre réseau de chemin de fer, d'une longueur de 22,5 km.

## Un train qui irait jusqu'en Australie... et retour

Le mardi 15 octobre 1996, une centaine d'invités se sont réunis le long des voies de chemin de fer de Ford pour fêter l'envoi du millionième wagon. Ce fameux wagon emportait 26 Mondeo destinées au marché britannique. Peter Heller, Directeur Général de Ford-Werke AG, Etienne Schouppe, Administrateur Délégué de la SNCB et Marcel Verslype,

Administrateur-Directeur de B-Cargo, ont assisté, parmi d'autres, au départ de ce convoi peu ordinaire. Pour l'occasion, c'est une impressionnante locomotive à vapeur de 1935 qui, dans un nuage de fumée blanche et avec force coups de sifflet, a quitté les usines, tractant plusieurs nouveaux wagons Chunnel à étage d'ACE, chargés à ras bord. Quelques minutes plus tôt, les deux machinistes avaient reçu une Mondeo miniature des mains de Peter Heller en guise de souvenir.

Au cours d'un bref discours, le Directeur Général de Ford-Werke AG a insisté sur l'importance du transport fer-





roviaire pour l'industrie automobile. Grâce au rail, en effet, les matières premières et les pièces sont apportées en JIT et les véhicules assemblés sont livrés rapidement et dans un parfait état aux concessionnaires. "Il faut aussi considérer le chemin de fer dans le contexte global de la problématique de la mobilité", a-t-il continué.

"Davantage de transport ferroviaire signifie moins de poids lourds sur la route, et donc plus de confort de conduite pour les automobilistes. Sans oublier que le rail préserve mieux l'environnement. Deux thèmes qui nous tiennent fort à coeur chez Ford."

De son côté, Etienne Schouppe a calculé qu'un million de wagons mis bout à bout formeraient un convoi de 20.000 km de long, de Genk jusqu'en Australie. "Comme il s'agit en majorité de wagons à étage, ce train ferait donc le tour du monde. Ford est un client fidèle qui mérite que la SNCB continue à s'investir à fond pour obtenir sa satisfaction complète, en matière d'infrastructure, de logistique et de modernisation du matériel."

### Une solution efficace

L'industrie automobile belge représente globalement un trafic annuel de 150.000 wagons.

A elle seule, Ford en prend 36.000 à son compte. "Depuis douze ans, les constructeurs d'automobiles utilisent de plus en plus le rail pour apporter leurs véhicules aux consommateurs. Ils sont clairement convaincus que le transport ferroviaire est une solution efficace pour le transport de grandes quantités de marchandises sur des distances moyennes. Le matériel roulant spécialisé et moderne permet d'économiser beaucoup de temps lors du chargement et du déchargement. Et les responsables logistiques des constructeurs peuvent compter sur des schémas de transport à horaires fixes", explique Tony Pascolo, responsable du marché de l'industrie automobile pour B-Cargo. Jusqu'à tout récemment, chaque année, Ford confiait à la SNCB et à B-Cargo le transport de 175.000 à 250.000 voitures neuves. Tony Pascolo: "En 1996, il y en aura 300.000, soit 70 % environ de la production annuelle. Ces cinq dernières années, le nombre de trains qui sont arrivés à Genk et qui en sont repartis a doublé. Environ 350 rames par mois quittent la gare de formation de Ford. Il ne faudra donc pas attendre 30 ans encore pour assister au départ du deux millionième wagon."

### Exportation mondiale

Un tiers de la production de Genk est destiné à la Grande-Bretagne, traditionnellement le pays de Ford par excellence. Depuis le 23 janvier 1995, une rame part d'ailleurs tous les jours pour Liverpool, en empruntant le tunnel sous la Manche. Auto Care Europe (ACE), la compagnie de transport ferroviaire dont la SNCB, Ferry-Boats, British Rail et le groupe Cobelfret sont actionnaires, dispose à cet effet de wagons-navettes spécialement construits pour le Chunnel.

"Ces quintuples wagons articulés, fermés et longs de 66 mètres, ont deux niveaux. Ils peuvent transporter chacun 26 Mondeo avec une sécurité maximale. Au total, ACE possède une flotte de 60 wagons de ce type et 299 porte-autos classiques", précise Tony Pascolo. "En direction de l'Allemagne aussi, le trafic ferroviaire au départ de Ford Genk est en augmentation. B-Cargo assure la livraison quotidienne de 600 voitures au méga-centre de distribution de Neuss, près de Cologne. De là, les voitures partent pour leur destination finale en Allemagne, en Autriche, en Suisse, au Danemark, en Italie et en Europe de l'Est. Ce transport représente 4 rames complètes de 18 wagons par jour. Avec la liaison EurailCargo Interdelta, des Ford s'en vont aussi quotidiennement dans le Midi de la France." Même pour l'exportation outre-mer des nouvelles Mondeo vers l'Amérique du Sud, l'Asie et l'Australie, Ford fait appel au train. Mais il ne s'agit, pour l'instant, que du trajet entre l'usine et les ports de Zeebrugge et d'Anvers.