

50.000 trains

Depuis 1963 déjà, les célèbres trains bleus de Ford "navettent" entre les usines de Cologne et de Genk. Ces trafics n'ont pas cessé de prendre de l'importance. A la mi-octobre 1994, Peter Heller, directeur général de Ford Genk a donné le départ au 50.000ème train qui quittait l'usine limbourgeoise d'assemblage de voitures. Une certitude: il ne faudra pas attendre trente ans encore pour enregistrer le 100.000ème train.



A l'heure actuelle, l'usine de Ford à Genk - la plus grande du secteur automobile en Belgique - assemble les modèles Mondeo et Transit. Les voitures neuves sont expédiées par navettes régulières, à raison de cinq trains complets par jour pour Neuss (Allemagne) et quatre pour Zeebrugge. Depuis peu, une nouvelle navette quotidienne part aussi pour la Grande-Bretagne. Au total, ces convois transportent 1.400 véhicules par jour. Ce qui représente environ 65 % de la production totale de Genk. Ford se repose aussi sur le rail pour s'approvisionner en pièces détachées. Aujourd'hui, des éléments en plastique provenant de l'usine Ford de Berlin sont aussi convoyés en train jusqu'à Genk.

Partenaire principal

"C'est en pleine connaissance de cause que nous avons décidé d'utiliser le transport

par chemin de fer parce qu'il répond exactement à nos objectifs en matière de distribution", nous a expliqué Peter Heller, lors de la cérémonie officielle de départ du 50.000ème train. "En outre, le rail apporte des avantages non négligeables aux entreprises comme la nôtre qui se préoccupent de l'environnement. D'abord, moins de camions sur les routes signifie moins de gaspillage d'énergie, moins de bruit et davantage de sécurité. Et puis, une circulation plus fluide est dans notre intérêt à tous. Y compris pour Ford puisque nos clients consommeront moins d'énergie et connaîtront un plus grand plaisir de conduite." Avant de détailler l'impact économique de la logistique de transport pour Ford Genk, Peter Heller a insisté sur quelques éléments importants qui caractériseront le transport dans les prochaines années:

l'augmentation prévisible des volumes transportés qui pourrait atteindre 40 % sur quelques axes principaux en l'An 2000, les opportunités offertes par le tunnel sous la Manche et le rôle de plaque tournante du Benelux dans les grands flux de marchandises, assurément dans le secteur automobile. "Tout ceci se traduira par un nouvel environnement plus concurrentiel" a-t-il affirmé. Comment les opérations se déroulent-elles concrètement pour Ford Genk ? "Nous coopérons étroitement avec la SNCB qui est notre partenaire principal depuis trente ans, répond Peter Heller. Dans le domaine de la logistique, nous déployons beaucoup d'efforts ensemble pour que les pièces détachées nécessaires nous soient livrées en respectant les principes du just-in-time et que les voitures neuves soient expédiées à nos clients rapidement, efficacement et en veillant à la qualité du transport."

50.000 trains



Méga-centre de distribution

Pour continuer à améliorer le système de distribution, un nouveau projet logistique vient d'être mis au point. "Toujours en pleine collaboration avec les chemins de fer", souligne Peter Heller. Auparavant, les véhicules neufs étaient expédiés par chaque usine Ford, à Genk, Cologne et Saarlouis, en camion ou en train. Désormais, la plus grande partie de cette production est acheminée par navettes régulières vers un nouveau méga-centre de distribution à Neuss. "De là, les voitures sont envoyées à leur destination finale en Allemagne, au Danemark, en Autriche, en Suisse et même en Italie, toujours par trains-navettes."

Lors de leur voyage de retour vers Neuss, les trains embarquent à Munich des BMW destinées au Nord de l'Allemagne. Comme le fait remarquer Peter Heller, on diminue, de cette manière, le nombre de transports à vide, au bénéfice de l'économie et de l'écologie.

Tous les véhicules neufs ne partent cependant pas pour Neuss. Les voitures destinées à la Grande-Bretagne rejoignent directement Zeebrugge en train. Comme celles pour la France qui quittent le Limbourg pour Boucau et Le Boulou. Ces deux toutes nouvelles navettes emportent en moyenne 204 voitures alors que 863 véhicules sont expédiés quotidiennement à Zeebrugge, répartis entre quatre trains réguliers.

Révolutionnaire

Louis Devillers, administrateur-directeur de B-Cargo, participait à la cérémonie officielle de départ du 50.000ème convoi. Il a insisté sur le rôle de pionnier de Ford, par le biais du méga-centre de Neuss, témoin essentiel d'une approche logistique nouvelle dans le secteur.

"L'usine de Genk n'est plus obligée d'utiliser pour le stockage une grande surface toujours coûteuse, a commenté Louis Devillers. Ce système offre aussi l'avantage de pouvoir gérer de manière rationnelle et optimale la production de la Mondeo qui doit être distribuée dans toute l'Europe."

Fin août, sept mois à peine après le démarrage concret du projet, 900.000 véhicules provenant de l'usine de Genk avaient déjà été expédiés à Neuss. Ce qui représente une moyenne de quatre trains de 18 wagons par jour.

Louis Devillers nous en a encore appris davantage. En expliquant que, jusqu'à il y a peu, Ford Genk confiait au chemin de fer 170.000 véhicules par an, soit environ 14.000 wagons. "Grâce au succès grandissant de la Mondeo, ce chiffre devrait augmenter de manière importante, a ajouté Louis Devillers. Au cours du premier semestre de 1994, nous avons mis en circulation 14.286 wagons, rien que pour les liaisons entre Genk et Zeebrugge et entre Genk et Neuss. Il est vrai que Ford est le premier constructeur européen qui base sa distribution sur ce concept révolutionnaire du méga-centre".

Baromètre

Louis Devillers s'est aussi attardé sur la collaboration étroite entre le secteur automobile et les chemins de fer. "Souvent, la voiture et le train sont considérés comme des concurrents féroces. Mais l'une ne peut pas exister sans l'autre. Avant même qu'une auto prenne forme, des trains entiers ont transporté d'importantes quantités de matériaux et de pièces détachées vers les chaînes d'assemblage. L'industrie automobile est un baromètre capital de la conjoncture économique et un secteur extrêmement important de l'industrie belge. Notre pays est encore celui qui, dans le monde, assemble le plus de voitures par habitant. Nous le devons à notre situation privilégiée au coeur de l'Union européenne, à l'expérience et la grande compétence de nos ouvriers et à des réseaux de communication bien conçus." Le secteur automobile est donc un partenaire essentiel pour B-Cargo. "C'est évident, confirme Louis Devillers. Parce qu'il peut offrir une capacité