



# Qualité = maître mot à la Gare de l'Est



CCB est, depuis 1957, le géant cimentier du Tournaisis. Intégrée en 1990 au sein du groupe Ciments Français, l'entreprise a dû adapter son outil qualitativement et quantitativement aux besoins de la France. Pour prendre partiellement le relais de deux cimenteries que le groupe fermait dans le nord de la France, l'usine de Gaurain-Ramecroix a doublé sa production de ciment, la portant à 2,5 millions de tonnes par an. Et l'a diversifiée, car les normes françaises englobent des spécificités propres. D'où le besoin d'investir. Réussir cette progression supposait l'existence d'un outil très performant. Pour la production d'une part. Et aussi en aval: c'est bien quelque 10.000 tonnes quotidiennes qu'il faut charger, soit en vrac, soit à la sortie de l'unité d'ensachage.

## **Objectif: qualité**

Le groupe français (lui-même intégré depuis peu dans le groupe Italcementi) charge CCB d'alimenter deux centres de distribution qu'il possède dans la région parisienne, puis, plus récemment, un centre comparable à Rouen. Ces installations étant équipées pour recevoir par fer, CCB met au point un trafic par trains complets, sur des trajets de 2 à 300 kilomètres. Objectif: 500.000 tonnes par an (à titre de comparaison, le fer n'avait pas enlevé 10.000 tonnes à Gaurain en 1990).

Plusieurs partenaires interviennent dans cette organisation.



**La Gare de l'Est:**  
huit silos, un  
raccordement et  
des postes de  
chargement  
routier

L'usine même, avec son raccordement flambant neuf, dénommé "Gare de l'Est". La SNCB et la SNCF, transporteurs qui se relaient de part et d'autre de Quévy. Et Tratel, la filiale transports des Ciments Français, qui coordonne tous les mouvements à destination de la France par route, par rail, et par voie d'eau.

Trabel, joint-venture entre Tratel, le transporteur routier CITRA et CCB, gère en Belgique les transports par route. En matière ferroviaire, le département Logistique et Expéditions de CCB coordonne les flux en concertation avec Tratel. Gaëtan Dumont de Chassart, qui dirige ce département, tout en participant aussi à l'activité de Trabel, précise son objectif: "Dans toute l'usine, nous voulons satisfaire aux normes de qualité les plus élevées. Mon département s'y attache particulièrement".

## Gare de l'Est

La Gare de l'Est est un ensemble ferro-routier installé au pied d'une batterie de 8 silos de 5.000 tonnes. Selon la qualité de ciment à emporter, les camions peuvent suivre

quatre lignes de chargement, une par paire de silos. Les deux voies ferrées, voisines immédiates, sont installées sur un site entièrement clôturé. "Question de sécurité" précise Gaëtan Dumont de Chassart. "Les rames complètes sont mues par un système de câbles, parfaitement silencieux". Côté camion comme côté train, tout est nickel. Là encore, le chef du département est formel: c'est une question de qualité. "Il est d'ailleurs plus agréable de travailler dans un endroit propre".

L'investissement global - 1,25 milliard - intègre parfaitement l'informatique. Ciments Français et CCB ont mis au point un programme très élaboré, qui englobe des dispositifs de sécurité avancés. La Gare de l'Est a été un terrain d'application privilégié de ce programme. "Nous avons mis le système au point en deux mois, ce qui est très rapide. Il est vrai que nous avons une échéance impérative: il fallait au plus tôt prendre le relai des cimenteries fermées dans le nord de la France".

## Informatique et code couleur

La capacité de chargement fer varie entre 450 et 500 t/heure. Les wagons-citernes, tous propriété de Tratel ou loués à la société EVS, sont "dédicacés". Tratel, Ciments Français et CCB ont en effet mis au point un code de couleur qui est en soi un verrou de sécurité. "Décharger du CPA 55 sur un stock de CPJ 45 reviendrait tout simplement à polluer le stock. La marchandise ne pourrait être utilisée dans aucun mélange. Nous devons donc être très attentifs à la

nature du produit chargé et à son déchargement au bon endroit. Les programmes informatiques et le code de couleur nous y aident".

Chaque wagon porte, sur le châssis, des points de couleur correspondant à la nature de son chargement. On sait donc à tout moment quelle qualité de ciment on doit y charger. On sait aussi vers quel silo diriger la rame à l'arrivée. A Gaurain, l'ordinateur connaît l'identité de chaque wagon utilisé. Dès que la rame est positionnée, il peut lui ouvrir l'accès au silo qui correspond à la qualité de ciment à charger.

Le chargement est commandé d'un poste qui surplombe la voie. Le pesage est automatique, et l'ordinateur mémorise tout ce qui se passe. En fin d'opération, il suffit d'établir les documents de transport de la rame qui prend la direction de Tournai. En même temps, divers messages partent par fax; ils indiquent aux endroits voulus (notamment le centre de distribution destinataire) la fiche d'identité complète du train expédié.

## Perspective: trafic "parfait"

Début 93, CCB pourrait entrer dans l'environnement DOCIMEL, que la SNCB testera en Belgique. "Cela faciliterait le travail et nous ferait gagner un temps précieux" remarque Gaëtan Dumont de Chassart. "J'ajoute que l'échange d'informations sûres en béné-



**Gaëtan Dumont de Chassart:** "Dans toute l'usine nous voulons satisfaire aux normes de qualité les plus élevées"