



## ”Le train est le moyen de transport le plus sûr”

**Depuis 1989, B-Cargo transporte chaque année environ 100.000 tonnes d'ammoniac à destination de CNO à Ostende pour la production d'engrais.**

**“Nous ne privilégions pas seulement le train pour des raisons de sécurité”, assure Luc Tirez, responsable de la production et de la logistique chez CNO. “La flexibilité de B-Cargo et l'excellente collaboration avec l'entreprise ferroviaire sont des atouts essentiels du chemin de fer.”**

**L'**usine d'engrais Chemische Nijverheid Oostende (CNO), située Oudenburgsesteenweg 102 à Ostende, est une filiale de BASF Anvers. L'entreprise a été fondée en 1982 mais à cet endroit, les activités chimiques ont débuté bien plus tôt. “Avant même la première guerre mondiale, il y avait ici une usine qui fournissait du gaz de ville à Ostende”, raconte Luc Tirez. “Dans les années 1920, UCB (Union Chimique Belge) y a construit une usine d'ammoniac, une matière première importante pour la production d'engrais. Le passage à

la fabrication d'engrais proprement dit était donc une étape logique.”

“Quand UCB a arrêté ses activités à Ostende en 1982, les usines installées sur ce terrain de 60 hectares ont été divisées en quatre sociétés distinctes. La fabrication d'engrais a été reprise par BASF qui a créé la nouvelle société CNO.”

**1.200 tonnes d'engrais par jour**

Actuellement, CNO compte environ 200 collaborateurs et dispose d'une capacité de pro-

# "Le train est le moyen de transport"

de l'engrais."

duction annuelle de 400.000 tonnes d'engrais, préparés 24 heures sur 24. Dans les grands halls de stockage, des bandes transporteuses ajoutent 50 tonnes de granulés d'engrais par heure à de véritables montagnes. Des bulldozers circulent en tous sens et enlèvent à chaque trajet d'énormes portions du tas d'engrais pour garnir les postes de chargement. L'usine est un dédale de tuyaux et de conduites qui alimentent en matières premières de massives centrifugeuses. "L'engrais est un mélange d'ammoniac et d'acide azoteux, auquel on ajoute une matière inerte comme du sable ou de la dolomite. Des appareils de mesure informatiques contrôlent en permanence la composition du mélange. L'engrais est ensuite transformé en granulés puis recouvert d'une couche anti-adhésive", explique Luc Tirez. "Nos clients sont les grossistes en engrais, les utilisateurs finaux étant les agriculteurs. Notre production part pour la Scandinavie (Danemark et Suède), l'Allemagne, la Belgique, la France, l'Espagne et le Portugal. Environ 70 % de nos expéditions s'effectuent par bateau. Le reste est destiné au marché local (Belgique et Nord de la France) et est transporté par camion. En plus, CNO produit aussi des formes pures d'eau ammoniacuée et d'acide azoteux, destinées à l'industrie électronique pour la construction de puces informatiques."



Luc Tirez,  
responsable de la  
production et de la  
logistique chez CNO.



## Approvisionnements en train

Chaque année, CNO utilise 100.000 tonnes d'ammoniac. "Jusqu'en 1988, nous disposions ici d'une petite usine d'ammoniac. Le reste de nos besoins était amené en train. Mais la capacité de production n'était pas assez grande pour être rentable. C'est pourquoi, depuis 1989, nous achetons l'ammoniac à l'extérieur. L'approvisionnement en ammoniac s'effectue entièrement par chemin de fer. A cet effet, nous louons une soixantaine de wagons-citernes à 4 essieux dans différentes sociétés privées spécialisées. Ces wagons P ont pour la plupart une contenance de 90 m<sup>3</sup>, ce qui représente une capacité nette de chargement de 45 tonnes. L'ammoniac est transporté sous forme de gaz liquide et est maintenu à une pression de 8 à 10 bars.

## Vraiment pratique

Chaque jour, B-Cargo apporte 11 wagons-citernes en moyenne, via la gare de Gent-Zeehaven. Le lieu de destination est la gare de marchandises d'Ostende Chimie, située juste à côté de CNO. "C'est vraiment pratique. Nos propres locomotives peuvent aller chercher facilement les wagons pour les amener vers les postes de déchargement en empruntant notre réseau ferroviaire privé, d'une longueur de 3,8 km. Là, l'ammoniac est pompé dans une grande citerne sphérique qui approvisionne toutes les unités de production. Les wagons sont livrés tous les jours à 7h30 précises. Nous disposons en effet d'une capacité de stockage d'ammoniac réduite à 1.000 tonnes. Comme CNO applique un processus de production en continu, il est particulièrement important que nous ne tombions jamais à court de matière





wagons a été encore perfectionné."

### Une collaboration de premier ordre

"Notre collaboration qui remonte à plusieurs années déjà avec le chemin de fer se déroule à la perfection. Nous savons que nous pouvons compter sur B-Cargo pour nous livrer avec ponctualité notre matière première essentielle, l'ammoniac. Même quand un problème inattendu se présente, nous ne sommes jamais placés devant le fait accompli. Ce qui donne à un responsable de la production un grand sentiment de tranquillité. Je suis donc un client du chemin de fer heureux", sourit Luc Tirez qui tient à illustrer son état d'esprit avec un récent exemple. "Il y a peu, l'Allemagne a décidé à l'improviste que tous les wagons équipés d'une certaine catégorie de bogies devaient être révisés. A partir d'une certaine date, plus aucun d'entre eux ne pouvait rouler sur le réseau allemand. Il s'agissait de milliers de wagons en Europe, parmi lesquels des wagons utilisés par CNO. Nous avons immédiatement contacté B-Cargo et nous avons cherché ensemble une solution. Nous avons loué plusieurs wagons de BASF Ludwigshaven et nous avons cherché des fournisseurs situés plus près pour augmenter la vitesse de rotation des wagons disponibles. Grâce à cette réaction rapide, notre production n'a risqué à aucun moment de s'interrompre." □



première. C'est pourquoi, B-Cargo prévoit un suivi spécial des wagons lors des week-ends prolongés par exemple. Si nécessaire, nous sommes livrés le samedi. Cette flexibilité est l'une des caractéristiques du service de B-Cargo que nous apprécions le plus."

### D'abord la sécurité

Comme l'ammoniac est un produit toxique, il est indispensable d'accorder la plus grande attention à la sécurité. "C'est pourquoi, toutes les grandes industries qui consomment de l'ammoniac ont choisi le transport ferroviaire. Le train est en effet le moyen de transport le plus sûr. L'état des wagons est contrôlé attentivement en permanence. Environ 10 % de notre parc de wagons est contrôlé et testé en continu. Mais bien sûr, le train offre également d'autres avantages", souligne Luc Tirez. "Le

transport par le rail est idéal pour l'approvisionnement régulier de grands volumes. Cela nous permet de conserver des stocks réduits au minimum. Mais il est essentiel que la livraison en just-in-time soit garantie. Jusqu'à présent, B-Cargo a effectué un parcours sans faute dans ce domaine. Habituellement, nous planifions nos approvisionnements 14 jours à l'avance. Mais en cas d'imprévu, un simple coup de téléphone suffit et B-Cargo cherche toujours une solution." Roland Van Maldegem, délégué commercial de B-Cargo à Bruges : "Si nécessaire, B-Cargo contacte les principales gares le long de l'itinéraire pour nous assurer que tous les wagons seront accrochés au train suivant. Cela vaut même pour les wagons vides qui doivent aussi arriver à temps chez les fournisseurs pour éviter les réactions en chaîne. Grâce aux centres de service de B-Cargo, récemment créés, le suivi des