

***Étude pour la fluvialisation des filières charbon,
métallurgie et conteneurs du territoire de la CCI Nord
de France notamment entre le port maritime de
Dunkerque et sa zone industrielle et les ports
intérieurs du valenciennois***

**Note de synthèse concernant la filière métallurgie
Mars 2010**

Organisme demandeur : VNF DIRECTION RÉGIONALE Nord-Pas-De-Calais

Service : ADVE

Mme Sabine Van Honacker et M. Régis Wallyn

Responsable de l'affaire : VAILLANT Ludovic

version du 16/03/2010 - Statut : document validé

Table des matières

I INTRODUCTION	3
II QUELQUES ÉLÉMENTS DE CONNAISSANCE DE LA FILIÈRE MÉTALLURGIE. 3	
II.1 Distinction entre métaux ferreux et métaux non ferreux.....	3
II.2 Les industries amont et aval.....	4
II.3 L'importance croissante du recyclage des métaux.....	5
II.3.a Le marché mondial	5
II.3.b Le marché des ferrailles en France :.....	6
II.3.c Les ferrailleurs du territoires Nord de France :.....	6
II.4 L'activité spécifique des fonderies	7
II.5 Les industriels de la métallurgie sur le territoire Nord de France.....	7
III LA PLACE DE LA VOIE D'EAU EN 2008 DANS LA LOGISTIQUE DES INDUSTRIELS DE LA MÉTALLURGIE DU VALENCIENNOIS.....	7
IV PROSPECTIVE PAR ACTIVITÉ.....	9
IV.1 Les ferrailleurs.....	9
IV.2 Aciéries, tuberies et fonderies.....	10
IV.2.a LME compte sur la voie d'eau pour absorber le doublement de sa production.....	10
IV.2.b Vallourec Saint Saulve étudie des solutions fluviales pour ses expéditions.....	10
IV.2.c FAD Denain éclairant pour la problématiques des colis lourds.....	11
IV.3 Les clients dans l'industrie automobile et ferroviaire.....	12
V ENSEIGNEMENTS ET PRÉCONISATIONS	13
V.1 Vis à vis des ferrailleurs :.....	13
V.2 Vis-à-vis des industriels de la métallurgie.....	13
V.3 Vis-à-vis des industries automobiles et ferroviaires.....	14
V.4 Vis-à-vis des acteurs de l'aménagement et de la recherche.....	14
VI SOURCES D'INFORMATIONS UTILISÉES.....	14

I Introduction

Dans le cadre du « contrat de progrès pour le développement des trafics fluviaux sur le bassin du Nord-Pas-de-Calais et au port de Dunkerque », signé en mars 2009, les acteurs ont souhaité approfondir leur connaissance de la filière métallurgie sur le territoire de la CCI Nord de France et examiner les possibilités de report modal de leurs trafics vers la voie d'eau notamment depuis ou à destination du Grand Port Maritime de Dunkerque.

Cette courte note s'attache plus particulièrement à :

- décrire et quantifier les marchés actuels et futurs des entreprises des filières « métallurgie »
- et à répondre aux questions suivantes :
Quels sont les enjeux logistiques de ces filières (volumes, conditionnements, lots, fréquence, délais, ...) ? Quels sont les enjeux transports associés par grande origine-destination et par grande catégorie de produits et notamment les enjeux transports entre le territoire de la CCI Nord France et le Grand Port Maritime de Dunkerque et sa zone industrialo-portuaire ? Quelles est la part du fluvial sur cette origine/destination ? Quelles sont les forces et faiblesses du fluvial sur cette liaison par rapport aux autres modes et aux autres origines/destinations?

L'analyse menée vise moins une investigation exhaustive de la filière que la réalisation d'un premier « défrichage » permettant l'identification des enjeux, et des actions prioritaires à conduire pour le développement de la voie d'eau en général et avec le port de Dunkerque en particulier.

C'est au travers d'entretiens approfondis des industriels qu'il a été possible de mieux comprendre leurs organisations logistiques actuelles, les raisons du recours ou non à la voie d'eau, et leurs marges de manœuvre quant aux évolutions logistiques.

Après une présentation générale de la filière métallurgie, la présente note donne une image aussi fidèle que possible de la contribution de la voie d'eau aux logistiques amont et aval des acteurs de la filière, et propose enfin des actions en faveur de son développement.

II Quelques éléments de connaissance de la filière métallurgie

Si les process de fabrication ont peu évolué dans la filière métallurgie depuis une trentaine d'année, cette filière a connu en revanche d'importantes restructurations des outils productifs notamment à l'échelle mondiale.

Le territoire Nord de France a particulièrement été touché par celles-ci, mais la métallurgie constitue un tissu productif encore primordial pour l'économie locale.

Après avoir rappelé la distinction nécessaire à opérer entre les métaux ferreux et non-ferreux, nous insisterons sur l'enjeu croissant de la filière recyclage à l'échelle mondiale, mais aussi pour le territoire, et nous détaillerons enfin les acteurs de la filière présents sur le territoire.

II.1 Distinction entre métaux ferreux et métaux non ferreux

La filière « métallurgie » regroupe l'ensemble des industries de production et de transformation des métaux, ainsi que les sociétés de négoce de produits métallurgiques. On distingue principalement :

-l'**Industrie des métaux ferreux** qui comprend trois grandes activités :

-la sidérurgie proprement dite regroupant la production de fonte, de ferro-alliages, d'aciers bruts, de produits finis laminés en aciers courants ou alliés ; cette production peut venir de la transformation de la fusion du minerai de fer ou de celle du recyclage des ferrailles ;

-la fabrication de tubes en fonte et en acier ;

-la première transformation de l'acier avec l'étirage, le laminage à froid, le profilage, le tréfilage ;

-l'**industrie des métaux non ferreux** : aluminium, cuivre, plomb, zinc, nickel... qui peuvent être utilisés par l'industrie sidérurgique ou non . Elle regroupe :

-comme dans la sidérurgie, on distingue la production de métal par fusion de minerais (dite de première fusion) et la production de métal à partir de déchets métalliques sous forme de lingots bruts ou alliés (dite de seconde fusion ou d'affinage) ;

-la première transformation des métaux non ferreux, qui recouvre la fabrication de demi-produits (fils machine, fils, barres, profilés, laminés, tubes et accessoires, poudres, etc.).

La consommation mondiale d'acier a atteint en 2008 1 207 Mt (1 104Mt en 2009). Elle domine très largement cette filière, et en représente près de 95%. La production annuelle française se situe à environ 19 Mt (1,3% de la production mondiale).

Les productions mondiales des autres métaux sont beaucoup plus faibles avec par ordre d'importance : l'aluminium (23 Mt), le cuivre (10,5 Mt), le zinc, le plomb (6,5 Mt), le nickel.

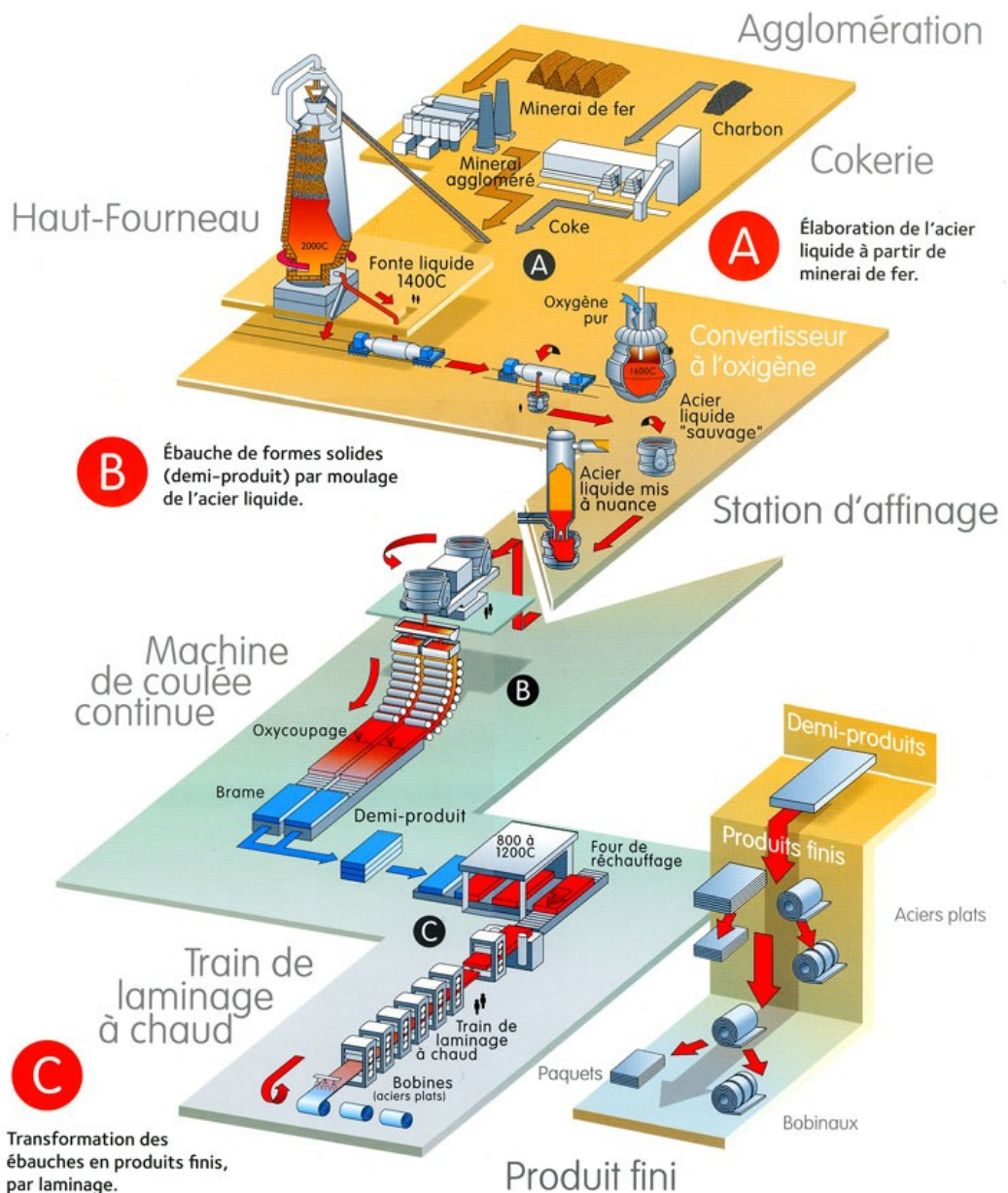


Illustration 1: chaîne de fabrication de l'acier (source Arcelor-Mittal) - une alternative à l'étape A consiste à fondre de la ferraille de récupération dans un four électrique- Pour une animation pédagogique des process de fabrication de l'acier consulter le site <http://www.arcelormediterranee.com/fos>.

II.2 Les industries amont et aval

L'industrie amont :

Hormis l'approvisionnement en matières premières et énergie, le secteur de la métallurgie connaît peu de fournisseurs. Outre le minerai et le coke, la sidérurgie

consomme énormément de chaux, de castine (roche calcaire) et de gaz industriels tels que l'oxygène, l'azote ou l'argon. Ses sous traitants sont principalement des industries de maintenance.

Les industries aval :

Les principaux marchés des industries de la métallurgie et de la sidérurgie sont les secteurs de la construction et de l'industrie automobile. Il y a aussi dans une moindre mesure, le secteur ferroviaire, les secteurs de l'emballage, des biens d'équipement et de l'énergie.

II.3 L'importance croissante du recyclage des métaux

II.3.a Le marché mondial

Le recyclage des métaux ferreux et non ferreux est devenu un enjeu économique majeur de la filière. La production d'acier à partir de la filière électrique représente un tiers de la production totale, et les ferrailles en constituent presque 100 % de l'approvisionnement. De même, la récupération assure 37 % des besoins en métaux non ferreux¹. De son côté la FEDEREC nous a parlé d'une proportion non pas du tiers, mais de la moitié de la production mondiale.

Au delà des ratios, le recyclage de produits en fin de vie sera de plus en plus incontournable. C'est particulièrement vrai pour les métaux non ferreux dans la mesure où la ressource primaire s'amenuise, au moins provisoirement, en raison du faible nombre de nouveaux projets miniers entamés ces dernières années, dans le monde.

Par ailleurs, la production de produits secondaires coûte beaucoup moins cher que la fabrication de produits primaires, à partir de minerai. Les investissements nécessaires sont, en moyenne, trois à quatre fois moins élevés que pour le raffinage. L'économie d'énergie par rapport à la production de métal primaire est de l'ordre de 60 à 80 % pour le cuivre, de 90 à 98 % pour l'aluminium, un avantage compétitif certain dans un contexte de prix de l'énergie élevé et de contraintes en termes d'émission de CO₂ de plus en plus fortes en Europe.

Cependant, les économies sur la production sont compensées partiellement par des coûts de collecte ou des contraintes environnementales pour les pays industrialisés; ces limites n'existent pas dans les pays émergents qui utilisent de plus en plus ce mode de production et qui importent les produits de récupération.

La ferraille est issue de la filière d'acier plat (déchets issus de l'industrie automobile, électroménager, packaging...) et utilisable pour la production d'acier long carbone (plutôt à destination de la construction, du transport...).

Comme pour l'acier, le gisement de métaux non ferreux récupérables a trois origines : les chutes de production, les démolitions industrielles et les produits en fin de vie collectés.

¹ Source : document de référence 2008/2009 remis par le groupe Derichebourg à l'autorité des marchés financiers. (http://www.info-financiere.fr/upload/MAN/2010/02/FCMAN120045_20100216.pdf)

Les cours des métaux accusent des fluctuations importantes selon les besoins du marché. Ainsi, en 2008 la ferraille est montée à environ 400€/t, le cuivre à 8 000 €/t et l'aluminium à 3 000 €/t. Bien que les cours se soient effondrés en 2009 à la moitié de leur valeur de 2008, ils repartent de nouveau à la hausse.

Ainsi, bien que les tonnages soient nettement disproportionnés, le chiffre d'affaire du recyclage des métaux se répartit à moitié sur les métaux ferreux et moitié sur les métaux non ferreux.

II.3.b Le marché des ferrailles en France :

L'approvisionnement total en ferrailles des usines françaises est de l'ordre de 10 Mt par an dont 80% est issu de la collecte nationale. Mais les importations de ferrailles étaient en hausse de 12% en 2007 par rapport à 2006². Ces importations proviennent principalement des Pays Baltes, de l'Allemagne, du Royaume Uni, ou de la Russie.

Il existe aussi des exportations vers l'Espagne, la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne, l'Italie, et reste du monde en deep Sea³.

Le statut des ferrailles a récemment évolué avec la directive européenne 2008/98 : cette dernière met fin à leur statut de « déchet », au profit d'un statut de « produit » ce qui permet notamment leur libre circulation au sein de l'Europe, moyennant l'exemption de présence de tout produit polluant.

II.3.c Les ferrailleurs du territoire Nord de France :

Une recherche via « les pages jaunes » permet d'identifier des ferrailleurs du territoire :

- CARMi (Groupe Gallo) à Aniche
- Gosselin-Duriez (groupe Covanor) à Denain
- Société nouvelle de transformation à Escautpont
- Boon Comenor à Odomez
- Stroh à Denain
- De Araujo Parejo à Inchi
- Dewez (SA) à Fourmies
- Entreprise Recyclage 59 à Hautmont
- Strap (Société Transformation Récupération Automobile Platinage) à Cambrai

Cette liste n'est sans doute pas exhaustive, mais reflète une forte présence de ces acteurs sur le territoire.

Nombre de ces entreprises sont souvent situées à proximité des industriels métallurgistes. Certaines sont bord à canal mais très peu y ont recours.

2 Source : fédération française de l'acier, *l'acier en France en 2007*

3 Source FEDEREC, 2009

II.4 L'activité spécifique des fonderies

La fonderie est l'industrie de mise en œuvre des produits métalliques moulés (acier, aluminium, cuivre, fonte, magnésium, plomb, titane, zinc ...). Elle consiste à couler un métal ou un alliage en fusion dans un moule, pour obtenir après solidification une pièce dont les formes reproduisent celles du moule.

Quelques fonderies identifiées sur le territoire Nord de France :

- les fonderies et aciéries de Denain
- les fonderies et aciéries de la haute Sambre à Berlaimont
- Blauguss au Cateau
- établissements Gorin à Anzin
- fonderie de Marly
- forges de Fresne à Fresne sur Escaut
- forges Dambiermont à Hautmont
- Sambre et Meuse à Feignies

Là encore, la liste n'est sans doute pas exhaustive mais témoigne d'une forte présence sur le territoire.

II.5 Les industriels de la métallurgie sur le territoire Nord de France

Le Nord - Pas-de-Calais occupe le premier rang des régions françaises avec 40 % de la production nationale d'acier.

Le territoire de la CCI Nord de France, c'est-à-dire les arrondissements de Valenciennes, Avesnes-sur-Helpe et dans une moindre mesure de Cambrai, est un des territoires régionaux les plus actifs dans la filière. Les principaux groupes mondiaux y sont présents notamment : Arcelor-Mittal (Arcelor Construction France à Onnaing), Vallourec (Saint Saulve, Hautmont et Alunoye-Aimeries), Myriad (Louvroil), Laminés Marchands Européens (Trith Saint Léger), ou encore le groupe Compagnie industrielle et financière (CIF) (avec les Aciéries et fonderies de Demain et Engrenages et réducteurs CMD à Cambrai).

III La place de la voie d'eau en 2008 dans la logistique des industriels de la métallurgie du valenciennois

La voie d'eau joue un rôle primordial dans certaines organisations logistiques de l'industrie métallurgique du valenciennois. L'exploitation de la base de données de VNF, sur l'année 2008, montre deux quais sur l'Escaut très actifs pour le transbordement des ferrailles et des produits métallurgiques : les quais de Saint Saulve (quai privé de Vallourec et quai de la CCI), dont l'activité est principalement tournée vers Vallourec et le quai privé de LME à Trith Saint Léger.

Ce sont principalement des flux d'approvisionnement de ferrailles. Les quais de Saint Saulve ont ainsi transbordé 245 000 t et celui de Trith 140 000 t, en 2008. Les ferrailles viennent principalement de Magdebourg (79 000 t), Halluin (46 000 t), Plochingen (35 000 t), Muelheim (33 000 t) ou Gand (40 000 t). Les expéditions fluviales sont en revanche quasi inexistantes depuis ces quais tant en ferrailles qu'en produits métallurgiques.

Dans le bassin de la Sambre, les industriels n'ont plus recours à la voie d'eau, la Sambre étant au gabarit Freycinet et peu compétitive par rapport au ferroviaire ou à la route pour cette filière. Cet état de fait n'est sans doute pas irréversible et un certain nombre d'interlocuteurs ont fait part de leur souhait de recourir à la voie d'eau sur la Sambre. Cette volonté ressentie corrobore quelque peu les conclusions du rapport Verdeaux sur le canal de la Sambre à l'Oise et Sambre canalisée de juillet 2009 dans lequel (p16) il est précisé que c'est moins la dimension réduite de l'infrastructure qui pénalise le transport fluvial que l'absence d'une offre compétitive de services de transport par cale Freycinet.

Les entretiens avec certains des principaux industriels ont permis de préciser la part modale de la voie d'eau (cf illustration 2), et les principales contraintes logistiques qui s'imposent aux acteurs de la chaîne.

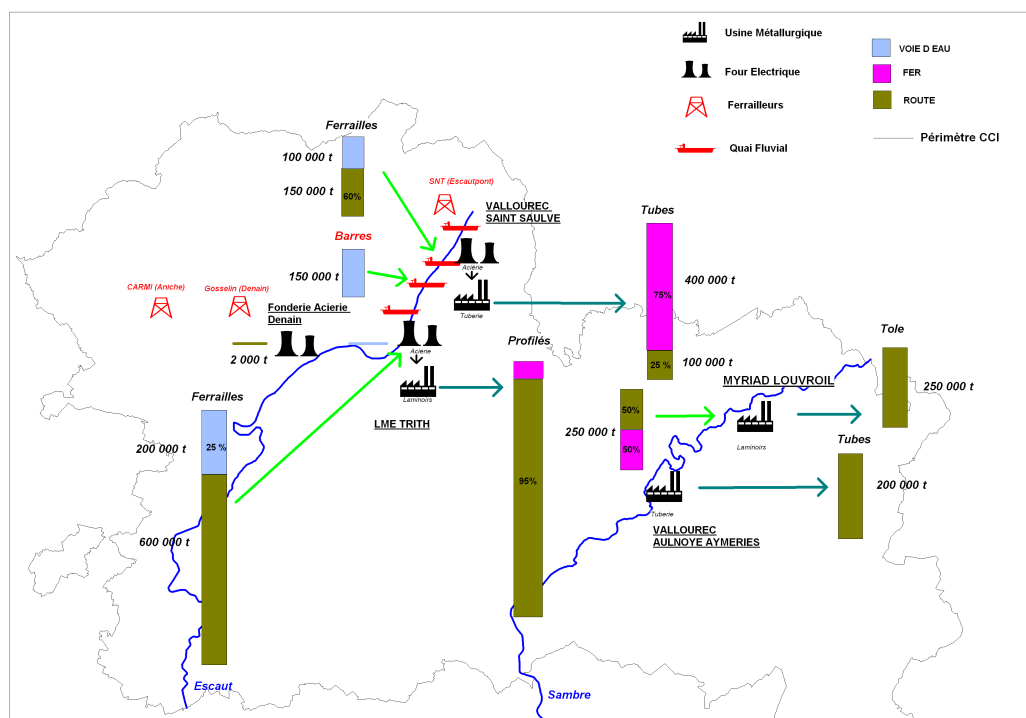


Illustration 2: parts modales de quelques sites industriels du territoire de la CCI Nord de France (sources : entretiens avec les responsables logistiques des établissements)

IV Prospective par activité

IV.1 Les ferrailleurs

La totalité des sidérurgistes ou fonderies du territoire Nord de France produisent l'acier avec des fours électriques dans lesquels ils fondent des ferrailles. L'approvisionnement de ces industries en ferrailles s'avère donc stratégique pour l'économie du territoire.

Plusieurs « ferrailleurs » y sont d'ailleurs présents. Nous avons questionné trois d'entre-eux :

- la Société Nouvelle de transformation à Escaupont
- Carmi (groupe Gallo) à Aniche
- Gosselin-Duriez (groupe Comet) à Denain :

D'une manière générale il s'avère que la voie d'eau constitue une voie d'avenir fortement souhaitée par les professionnels. Les ferrailleurs du valenciennois sont aujourd'hui implantés dans leur grande majorité loin de la voie d'eau, et le regrettent. Seul SNT vient de mettre en service, en janvier 2010, un nouveau quai fluvial avec l'objectif de transborder 58 000 t/an.

Le tout camion est bien souvent la règle. On peut le concevoir effectivement pour les approvisionnements qui consistent en la collecte locale des rebuts, déchets... des industriels proches. Mais les professionnels contactés souhaiteraient pouvoir utiliser la voie d'eau pour leurs expéditions quand elles peuvent être massifiées, ce qui est souvent le cas. Lorsqu'ils ne sont pas situés bord à voie d'eau, deux scénarios s'offrent à eux.

Le premier consiste à effectuer un pré-acheminement routier jusqu'au quai fluvial le plus proche depuis leur implantation actuelle. Le second, plus ambitieux, s'appuie sur un scénario de re-localisation bord à canal de l'activité quand elle traite de gros volumes, c'est-à-dire lorsque des opérations de découpage, broyage, criblages sont effectuées, au delà du simple tri.

Les trois acteurs interrogés partagent la perspective de développer une partie de l'activité de traitement et transport des ferrailles bord à canal dans le valenciennois. En particulier, M. François, président de l'agence FEDEREC du Nord-Pas-de-Calais représentant les professionnels du recyclage, se fait l'écho d'un tel besoin, en précisant toutefois qu'une réflexion spécifique devrait être conduite quant à l'implantation d'un tel site dans une démarche d'aménagement du territoire. Démarche qui prendrait en compte notamment les opportunités foncières, les problématiques d'environnement urbain (ces activités génèrent du bruit et soulèvent des enjeux d'insertion paysagère), et la nécessité de rester proches des sites générateurs de ferrailles.

Une telle ré-organisation de la logistique des ferrailles dans le valenciennois est d'autant plus prégnante que les entreprises concernées appartiennent souvent à des groupes internationaux qui opèrent à l'étranger, notamment en Belgique où la quasi totalité des expéditions de ferrailles ont recours à la voie d'eau. L'ouverture d'un site bord à l'Escaut ouvrirait donc la possibilité d'interconnecter le valenciennois avec les

autres implantations de ferrailleurs de l'Europe « mouillée », et vers le port de Dunkerque qui pourrait également étudier l'opportunité de se positionner sur les flux import et export de ferrailles, le continent asiatique étant par ailleurs déficitaire.

IV.2 Aciéries, tuberies et fonderies

Les organisations logistiques de ces différentes industries, tant en approvisionnement qu'en expédition, les amènent à utiliser tous les modes de transports terrestres. À cette échelle réduite d'analyse, une approche macro-économique n'est pas adaptée à la prospective, aussi nous avons là aussi préféré les entretiens directs avec certains les industriels, en l'occurrence :

- LME à Trith Saint Léger
- Vallourec Saint Saulve et Aulnoye-Aymeries
- Interfit à Maubeuge
- Myriad à Louvroil
- les Fonderies et aciéries de Denain

Quelques uns d'entre-eux utilisent déjà la voie d'eau et envisagent une utilisation accrue dans les prochaines années. Leurs motivations sont chaque fois différentes et méritent qu'on s'y attarde.

IV.2.a LME compte sur la voie d'eau pour absorber le doublement de sa production

LME s'approvisionne en ferrailles par son quai privé le long de l'Escaut (opérateur TMF) avec un post-acheminement ferroviaire jusqu'à son aciérie électrique. La production 2009 était de 615 000 t de billettes d'acier destinées aux laminoirs situés à proximité immédiate. Les récents investissements dans l'outil productif visent un doublement de la production dans les prochaines années. Les difficultés économiques de 2008-2009 ont retardé ces perspectives. Néanmoins, le développement de leur production passera nécessairement par le recours à la voie d'eau notamment pour les approvisionnements de ferrailles compte tenu de la saturation du réseau routier à proximité.

Pour les expéditions le recours à des solutions fluviales est également à l'étude, mais en attente de volumes suffisants.

À cet égard, LME projette d'allonger la longueur de son quai de 70 à 120 m.

Quelques expéditions de LME pourraient intéresser le port de Dunkerque, notamment vers Dublin, et vers la mer Baltique.

IV.2.b Vallourec Saint Saulve étudie des solutions fluviales pour ses expéditions

Comme LME, Vallourec Saint-Saulve dispose de sa propre aciérie électrique servant à alimenter sa chaîne de production de tubes non soudés. L'approvisionnement de l'aciérie représente de 250 à 300 000 t de ferrailles par an dont 40% proviennent de Gand et d'Allemagne par voie d'eau via leur quai privé ; le reste provenant d'une collecte locale par camions.

La tuberie est, quant à elle, en priorité alimentée par l'aciérie de St Saulve, et par des flux d'importation lorsque les besoins dépassent la capacité de cette dernière. Ces importations de billettes (2tonne/pièce, 12 m de long) peuvent aller jusqu'à 150 000 t/an.

L'importation de billettes s'est effectuée les années précédentes depuis la Russie, mais à l'avenir se réalisera en provenance du Brésil, pays où le groupe a une nouvelle implantation. Le port d'entrée sera très probablement **Anvers**, avec lequel s'effectuent par ailleurs les expéditions. L'approvisionnement depuis Anvers, se fait aussi en barges en totalité, déchargées, cette fois, au port public (CCI) de St Saulve, puis acheminées en camions jusque la tuberie.

Les expéditions pour le site de St Saulve, sont de l'ordre de 500 à 600 000 t/an, s'effectuent en grande majorité en ferroviaire, le reste (100 000 t) en camions ; le site d'Aulnoye Aymeries produit quant à lui 200 000 t/an de tubes.

Perspectives d'évolution :

Le fluvial n'a pas pour le moment de place dans les expéditions, mais pourrait se développer, moyennant des organisations à trouver et un coût à maintenir compétitif par rapport au ferroviaire. Le potentiel de développement est de l'ordre de 50 à 100 000 t/an.

Il s'agit de trouver les bonnes conditions d'acheminement depuis les deux tuberies (St Saulve et Aulnoye) jusqu'au quai fluvial qui pourrait être le quai privé ou le quai de St Saulve. Par ailleurs, l'aménagement des quais s'impose car chacun des deux quais sont aujourd'hui occupés par les transbordements des barges.

Il sera d'autant plus nécessaire que Vallourec prévoit des flux de billettes depuis l'aciérie vers l'usine de Desvilles-les-Rouen, de l'ordre de 250 000 t/an.

IV.2.c FAD Denain éclairant pour la problématiques des colis lourds

Les Fonderie et Aciérie de Denain ont quant à elle un recours à la voie d'eau par nécessité, au regard des dimensions de certaines pièces qu'ils produisent. Au delà de 6,20 m, les pièces qui partent à l'exportation, via Anvers, ne peuvent pas utiliser un transport routier exceptionnel, et la voie d'eau constitue la seule alternative possible.

Dans les faits, FAD confie l'ensemble de la chaîne à des transporteur routiers, qui acheminent le produit au quai de Denain, situé à 1 km de l'usine, affrètent une grue adaptée au colis, une barge pour le transport jusqu'à Anvers et enfin un camion à Anvers pour amener la pièce à quai.

Le cas de la FAD, est particulièrement instructif sur la problématique du transport de colis lourds dans le valenciennois. Des transporteurs routiers spécialisés sur ce type de transport, ont fait part d'un gisement de colis lourds dans le valenciennois susceptible de justifier la mise en place d'un équipement spécifique de transbordement sur la voie d'eau. Cet équipement fait défaut aujourd'hui et le recours à la location d'une grue renchérit les coûts de la rupture de charge.

IV.3 Les clients dans l'industrie automobile et ferroviaire

Les clients des industries métallurgiques que sont les constructeurs automobiles et ferroviaires du territoire Nord de France ont été interrogés dans le cadre de cette étude.

Parmi celles-ci nous avons interrogé les plus grandes :

- Bombardier à Crespin (fabrication de matériels roulant ferroviaire)
- Alstom à Petite Foret (fabrication de matériels roulant ferroviaire)
- Toyota à Onnaing (fabrication de voitures)
- SEVELNOR à Lieu saint Amand et Hordain

Ce panel n'est toutefois pas représentatif de l'ensemble des industries automobiles et ferroviaires très présentes dans le valenciennois. Ainsi d'autres entreprises mériteraient une investigation spécifique, notamment :

- Valdune à Trith Saint léger (fabrication de roues et essieux pour le ferroviaire)
- Maubeuge construction automobile .

Le recours à la voie d'eau de ces industries est rare voire inexistant, à l'heure actuelle. Seule Toyota approvisionne certaines pièces détachées en conteneurs maritime par la voie d'eau (à raison de 16 conteneurs 40' par jour depuis Anvers). Toutefois, comme le rappelait Eurotrans en 2004⁴, *ces entreprises présentent un potentiel intéressant pour le mode fluvial, à condition de pouvoir l'attirer.*

Le potentiel captable par la voie d'eau sur les flux amont s'avère faible. En effet, les approvisionnements de ces entreprises s'effectuent systématiquement en camions compte tenu des contraintes logistiques : réduction maximale des stocks, approvisionnement majoritairement proche de l'usine (moins d'une journée de transport), notamment. Mis à part Toyota, les approvisionnements directs en deep sea sont marginaux. Souvent, les industriels ont recours à une plate-forme intermédiaire de distribution avec fonction de massification et de stockage tampon. Le recours à la voie d'eau pour les approvisionnements paraît donc assez difficile, au delà du captage de quelques conteneurs maritimes.

En revanche, pour les expéditions, des potentiels existent davantage, mais supposent une évolution forte des chaînes logistiques. Dans le secteur de l'automobile, le

4 EUROTRANS, 2004, réflexion sur les schémas possibles d'organisation des ports intérieurs et sites fluviaux de la région Nord-Pas-de-Calais (valenciennois traité en p 147)

potentiel de report des trafics d'expédition de véhicules par la voie d'eau a déjà été étudié en 2009 par VNF. Nous n'y reviendront pas.

Dans le secteur de l'industrie ferroviaire, il apparaît un potentiel pour la voie d'eau au travers des expéditions over sea des matériels roulants. En effet, l'acheminement des ces véhicules ferroviaires destinés à des clients hors Europe, ne répondant pas aux normes de circulation sur le réseau ferroviaire européen, est assuré par convois routiers exceptionnels jusqu'au port maritime d'embarquement (bien souvent Anvers, Rotterdam, Amsterdam). Le recours à la voie d'eau comme solution alternative aux convois exceptionnels mériterait d'être étudié.

V Enseignements et préconisations

V.1 Vis à vis des ferrailleurs :

-approfondir l'analyse de la filière notamment par rapport à la qualification et la quantification du gisement de ferraille et le potentiel captable par la voie d'eau

-engager une réflexion territoriale avec pour objectif de définir le meilleur site d'implantation d'un espace de traitement des ferrailles bord à canal. Plusieurs partenaires devraient être associés en première approche : la FEDEREC, la CCI, l'EPF, l'agglomération de Valenciennes et la communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut, la DREAL.

-Pour le port de Dunkerque, une étude d'opportunité mériterait d'être conduite pour le positionnement stratégique du port sur cette filière.

V.2 Vis-à-vis des industriels de la métallurgie

-Rencontrer systématiquement les différents industriels pour :

-anticiper leurs projets,

-diagnostiquer les solutions fluviales actuelles (améliorations éventuelles) ;

-faire valoir les solutions fluviales en général (car certains ont oublié l'existence de ce mode de transport et les savoir-faire corrélés) ;

-les accompagner dans des études sur-mesure sur des cas concrets de solution logistique avec segment fluvial ;

-approfondir l'analyse de la filière « colis lourds » notamment par rapport à la qualification et la quantification du gisement et le potentiel captable par la voie d'eau,

et

engager une réflexion territoriale avec pour objectif de définir le ou les meilleurs sites d'implantation d'un outils de transbordement dédié aux colis lourds.

Plusieurs partenaires devraient être associés en première approche : les fonderies, les transport routiers de convois exceptionnels, la CCI, l'EPF, l'agglomération de Valenciennes et la communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut, la DREAL (ex-DRIRE et ex-DRE pour les itinéraires de convois exceptionnels).

V.3 Vis-à-vis des industries automobiles et ferroviaires

L'action à mener en priorité concerne la logistique des expéditions de l'industrie ferroviaire. Il s'agit d'étudier la pertinence d'un dispositif de transbordement de matériel ferroviaire sur des unités fluviales qui permettrait de réduire l'impact des convois exceptionnels. Cette réflexion est sans doute corrélée à l'action vue précédemment concernant la manutention de colis lourds.

En second plan, une étude plus fine sur l'approvisionnement en conteneurs de ces industriels permettrait de dégager une image plus précise du potentiel de ce secteur.

V.4 Vis-à-vis des acteurs de l'aménagement et de la recherche

Les actions suggérées ci-avant trouvent leur écho dans des démarches de connaissance, d'analyse et de planification, engagées par les territoires. Quelques unes peuvent être évoquées :

- la révision du SCOT du Valenciennois en cours
- la CCI a engagé une démarche de schéma logistique,
- la Mission Bassin Minier réalise un état des lieux du transport de marchandises et de la logistique sur le territoire transfrontalier de l'aire métropolitaine lilloise.

Ces démarches supposent une présence forte de VNF pour faire valoir en amont, dans les politiques d'aménagement du territoire notamment, les enjeux de l'action publique dans le développement de la voie d'eau tel que le préconise la loi Grenelle 1.

Nous suggérons, également l'implication des acteurs de la recherche, notamment dans le cadre des programmes de i-trans (volet logistique), pour expérimenter des solutions logistiques nouvelles intégrant un segment fluvial pour les industriels du valenciennois. Le cas particulier des colis lourds, incluant le matériel ferroviaire, constitue un terrain prioritaire d'étude à nos yeux.

VI Sources d'informations utilisées

- base de données de VNF sur les flux en 2008
- www.ffacier.org
- entretiens téléphoniques

ANNEXE : Les acteurs et organismes professionnels

CAEF : Comité des Associations Européennes de Fonderie :

- Représenter les industries européennes de la fonderie auprès de la Commission Européenne
 - Traiter toute question relative à la vie des entreprises · Échanger et diffuser toute information concernant la fonderie européenne
- <http://www.caefeurofoundry.org>

CTIF : Centre Technique des Industries de la Fonderie

Organisme de recherche et de développement.
<http://www.ctif.com>

ATF : Association Technique de Fonderie

Organisation de congrès nationaux et internationaux, des stages de formation.
<http://www.atf.asso.fr>

L'Association Zinc Fonderie

Promotion et développement des applications en alliages de zinc
<http://www.zincfonderie.asso.fr>

SARE : Réseau thématique européen

Mise en place de procédures de contrôle qualité pour l'intégration du prototypage rapide, de la simulation et du recyclage des déchets dans l'industrie de la fonderie de précision.
<http://www.sare.info/index1.htm>

FEDEREC : Fédération des entreprises du recyclage

Elle regroupe les acteurs essentiels du recyclage en France.
<http://www.federec.org/presentation>

Les Fondateurs de France

Syndicat professionnel, représente et défend les intérêts des fondeurs.
<http://www.fondateursdefrance.org>

Fédération des Minerais et Métaux

Regroupement de 14 syndicats professionnels
<http://www.fedem.fr>

Fédération française de l'acier

Syndicat représentant les entreprises productrices ou transformatrices de l'acier exerçant sur le territoire français

<http://www.ffa.fr>

Union des Industries et Métiers de la Métallurgie

Syndicat large éventail : sidérurgie, fonderie, construction navale, industries mécaniques, etc.

<http://www.uimm.fr>