



Pour permettre les échanges d'arguments, la Commission particulière publie des libres opinions qui n'engagent que leurs auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de prendre contact avec la Commission particulière.

n° 5
avril 2006

LES CAHIERS D'ACTEURS SUR LE PROJET ITER en Provence



Chambre
de Commerce
et d'Industrie
du Pays d'Arles

Cahier d'Acteur de la
Chambre de commerce et
d'industrie du Pays d'Arles

Auteur
Philippe Hurdebourcq
Directeur Développement
Industriel et International

→ Contact:

Chambre de commerce et de l'industrie
du Pays d'Arles.
Avenue de la 1^{re} division de la France libre
13200 ARLES

Tél. : 04 90 99 08 08
Fax : 04 90 99 08 00

e-mail : contact@arles.cci.fr
site : www.arles.cci.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la



Les entreprises et les infrastructures du Pays d'Arles au service d'ITER

Préambule

Le territoire du pays d'Arles, situé à l'ouest du département des Bouches du Rhône, est bordé par le Rhône et limité au sud par la Méditerranée.



Il présente la particularité de disposer d'infrastructures logistiques multimodales de grandes capacités, couvrant à la fois les transports Maritimes (installations de Port Saint-Louis du Rhône du Port Autonome de Marseille), Fluviaux et Fluvio-Maritimes (Port d'Arles), Ferroviaires et Routiers.

Par ailleurs, bien que le tissu économique soit très diversifié, tant en ce qui concerne la variété des activités présentes (agricoles, agroalimentaires, chimiques, logistiques, culturelles, touristiques...), que de la typologie des entreprises (PME et groupes), il se caractérise par un savoir-faire industriel très présent et très spécifique, héritage d'un passé récent qui a accompagné le développe-

ment de la « filière chaudronnerie lourde », encore très active sur son territoire. Son représentant le plus éminent est la société CMP, Constructions Métalliques et Préfabrication d'Arles, qui en est un des leaders européens et dont l'expertise est reconnue mondialement.

La Chambre de Commerce et d'Industrie du pays d'Arles est fortement impliquée dans cette dynamique, puisqu'elle possède et gère en propre le Port fluvio-maritime d'Arles, second port en importance sur l'axe Rhône - Saône. Ce site en est le seul réellement quadri-modal (Mer, Fleuve, Fer, Route), puisqu'il peut accueillir des navires fluvio-maritimes de capacité jusqu'à 3 500 t.

Le port d'Arles est un des outils mis à la disposition des entreprises de Chaudronnerie lourde et complète les dispositifs classiques de la CCIPA (formation, aides au recrutement et au développement...) qui leur sont proposées.

La présente note vise donc à préciser en quoi les infrastructures et le savoir-faire industriel spécifique du pays d'Arles peuvent s'inscrire en faveur d'ITER, en précisant les adaptations et évolutions qui nous semblent essentielles à cette réussite.

ITER en Provence

Problématiques

La société CMP Arles est spécialisée dans la chaudronnerie lourde et son activité est principalement dédiée à la fabrication de biens d'équipement pour l'industrie (industries pétrolières, chimiques, sidérurgiques, ouvrages d'art, cimenteries, etc.).



La production couverte par les CMP Arles concerne des appareils, de type réservoirs ou skids, dont les dimensions dépassent classiquement 9 mètres de diamètre, 50 mètres de longueur et des poids fréquemment de plusieurs centaines de tonnes.

Historiquement, ses marchés sont internationaux.

Ce secteur, qui nécessite de mettre en œuvre des moyens aux capacités considérables, est largement abandonné depuis ces dernières années par les grands groupes industriels. CMP Arles est donc devenue la seule entreprise de chaudronnerie et de mécanique lourde indépendante en France et une des principales d'Europe.

Le positionnement stratégique des CMP lui permet d'apparaître comme le fournisseur de premier rang de tous les donneurs d'ordre – ingénierie, complexes pétrochimiques, bailleurs de licence – requérant des ensembles de chaudronnerie lourde.

Elle est elle-même donneur d'ordre auprès des entreprises locales et son activité génère des contrats de sous-traitance particulièrement conséquents, dont les entreprises de la région et celles notamment du pays d'Arles profitent très largement

Les CMP, qui ont notamment réalisé dernièrement le cœur du laser Mégajoule, qui sont les principaux constructeurs des centres de stockage du terminal gazier GDF de Fos et qui sont chargés du revamping des hauts fourneaux de Sollac, également à Fos, devraient donc être très vraisemblablement un des acteurs de premier plan dans la fabrication des équipements de chaudronnerie lourde constitutifs d'ITER.

Néanmoins, la croissance de l'entreprise est freinée par des contraintes extérieures risquant, à terme, d'engager la pérennité de son activité et de limiter son apport à ITER, et par là même, de ne pas pouvoir s'inscrire dans les formidables opportunités de développement que ce projet doit apporter à toute la filière « chaudronnerie lourde » de notre territoire.

Ainsi, les principes de fabrication des pièces de grandes dimensions et les phases de contrôle et de vérification extrêmement contraignantes qu'elles doivent subir, interdisent leur fractionnement lors de la production et obligent l'entreprise à réaliser l'intégralité de la structure en atelier.

Pour des contraintes de sécurité et de par les moyens de production requis, il n'est donc

pas envisageable de décomposer en petits lots la fabrication et de l'assembler ensuite sur site, à Cadarache par exemple.

C'est pourquoi, les pièces sont expédiées complètes à partir d'Arles, ce qui représente des ensembles dont la dimension est classiquement de 8 à 12 mètres de diamètre et la longueur de 65 mètres, pour un poids pouvant s'élever à plus de 400 tonnes.

Or, bien que les CMP Arles se situent à moins de 200 mètres du port fluvio-maritime d'Arles, la voie ferrée séparant les deux établissements interdit le convoyage des colis lourds de l'entreprise vers le port et oblige à mobiliser des convois exceptionnels afin d'amener les pièces jusqu'au port de Fos sur Mer ou pour rejoindre la voie « grand gabarit » menant à Cadarache, dans l'hypothèse d'une contribution à la construction d'ITER.

En effet, le seul trajet envisageable suppose le franchissement de la voie ferrée par un tunnel, dont le gabarit déjà très conséquent fut étudié lors de sa réalisation pour autoriser le passage de convois exceptionnels, mais qui se révèle aujourd'hui de dimensions trop modestes au regard du développement de la taille des ouvrages produits.



ITER en Provence

Les installations du Port d'Arles ne peuvent donc être facilement mobilisées, alors que le transport maritime représente manifestement la solution aux problématiques du transport routier.

Ainsi, les CMP sont soumis à la double contrainte :

- De ne pas être directement relié par voie terrestre à Cadarache, car le trajet du parcours « Convois Exceptionnels » est situé à l'Est d'Arles
- De ne pouvoir utiliser le port d'Arles pour amener ses colis à Fos, afin de pouvoir suivre, ensuite, l'itinéraire prévu vers ITER, car la voie de chemin de fer n'offre pas de passage adapté entre l'entreprise et le Port fluvial.

Par ailleurs, le port d'Arles ne peut jouer pleinement son rôle et offrir une solution de déchargement aux autres colis lourds, qui pourraient être convoyés sur le fleuve et provenir d'autres constructeurs situés sur l'axe Rhône Saône.

Il est en effet tout à fait envisageable que les CMP soient partie prenante de consortium d'entreprises, la société arlésienne étant chargée de réaliser une partie des équipements, ou d'en assembler certains des sous ensembles.

Dans tous les cas, ces pièces très volumineuses devront pouvoir être convoyées vers Arles, ou à partir d'Arles, aisément.

Ainsi, la voie ferrée qui isole de facto la zone portuaire inhibe très largement les remarquables potentiels de croissance qui devraient être induits par la présence sur Arles de compétences et de moyens de production spécifiques, alliés à une structure logistique et portuaire parfaitement adaptée.

Le franchissement de cet obstacle contribuerait sans nul doute à pérenniser et à développer l'activité de Chaudronnerie Lourde, en offrant une solution pertinente de transport des colis de plus en plus gigantesques fabriqués en pays d'Arles.



Solutions préconisées

La problématique posée a conduit la Chambre de Commerce et d'Industrie du Pays d'Arles à étudier les différentes solutions raisonnables permettant le passage des convois vers le port, tout en simplifiant leur chargement - déchargement, et en assurant éventuellement la possibilité d'assurer sur site des phases d'assemblage ou de contrôle.

Les principales furent les suivantes :

Création d'un passage à niveau dédié

Cette proposition, qui consiste à créer une voie de passage réservée aux convois exceptionnels, a l'avantage de la simplicité technique et d'un coût réduit, sans commune mesure avec la création d'un pont dédié ou l'agrandissement du passage existant.

Elle suppose par contre la dépose de catenaires et la mise au point de procédures de gestion stricte avec l'autorité gérant le passage des trains.

Réalisation d'une plate-forme colis lourds sur le port d'Arles

Le port d'Arles est techniquement capable de hisser des pièces de chaudronnerie lourde. Néanmoins, l'acquisition d'un outil de levage spécifique et dédié, de très importante capacité, devra être envisagé.



ITER en Provence



Enfin, une vaste plate-forme pourrait être envisagée en bordure des zones de chargement - déchargement afin d'offrir aux industriels un lieu de stockage et même, éventuellement, de test ou d'assemblage final avant embarquement.

Il est clair que cette réflexion participe à la volonté de la CCIPA de promouvoir un développement économique respectueux de l'environnement, et vise à limiter l'impact des transports routiers, au profit de fluvial.

Ainsi, un tel outil polyvalent pourrait permettre aux entreprises allocataires des marchés de chaudronnerie d'ITER, de simplifier les flux logistiques inhérents aux dimensions des pièces produites tout en initiant de nouvelles formes de coopération et de partenariat.

Étude d'un raccordement routier vers Cadarache

Il est évident que le Port d'Arles pourra intervenir dans la chaîne logistique liant les CMP à leurs partenaires.

Il peut également intervenir comme plate-forme d'expédition de ces colis vers FOS afin de rejoindre le point de départ du trajet dédié aux convois exceptionnels vers Cadarache.



En revanche, il peut être pertinent de le positionner également comme un élément d'un trajet palliatif et alternatif vers le site d'ITER, susceptible de suppléer le parcours principal en cas de défaillance de celui-ci.

Cette réflexion suppose qu'une liaison Colis Lourds au départ d'Arles puisse être connectée au parcours principal, vraisemblablement vers Salon de Provence.

Des aménagements routiers seront sans doute indispensables.

Néanmoins, cette solution présente de nombreux avantages et répondrait ainsi à un triple objectif :

- Formaliser un trajet alternatif au convoyage des colis lourds d'ITER en utilisant les moyens de levage du Port d'Arles.
- Fournir de ce fait aux CMP une voie directe d'accès à Cadarache et renforcer sa compétitivité dans le cadre des appels d'offres ITER.
- Permettre un accès cohérent au port par la voie terrestre et assurer ainsi aux entreprises de chaudronnerie d'utiliser la plate-forme fluviale pour expédier ou recevoir leurs colis lourds.

Conclusion

L'opportunité d'ITER conforte la Chambre de Commerce et d'Industrie du pays d'Arles dans sa volonté d'offrir aux industriels de la filière Chaudronnerie lourde des infrastructures adaptées à leurs besoins qui leur assurent de maintenir leur niveau de compétitivité mondial.

Les investissements requis permettant d'optimiser les équipements et les savoir-faire présents sur notre territoire nous semblent relativement minimes au regard des formidables enjeux qu'ITER représente pour notre économie.

La conjonction d'outils performants, comme le port fluvio-maritime d'Arles, d'industriels de renommées mondiales, comme les CMP, doit nous permettre de répondre aux formidables enjeux générés par ITER, tout en assurant la pérennisation d'un savoir-faire industriel emblématique et pratiquement unique en France.

Pour permettre les échanges d'arguments, la Commission particulière publie des libres opinions qui n'engagent que leurs auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de prendre contact avec la Commission particulière.

Contact

CPDP ITER, 42 rue Montgrand, 13006 Marseille.
 Internet : www.debatpublic-iter.org
 Mail : contact@debatpublic-iter.org

 **N° Vert 0 800 863 294**

Les cahiers d'acteurs

Directeur de la publication : Patrick Legrand
 Réalisation graphique : DCTM
 Impression : Spot Marseille
 Crédits photos : Vincent Bertomeu