



ArcelorMittal

ArcelorMittal Atlantique et Lorraine

ArcelorMittal Atlantique et Lorraine fait partie de la Branche Produits Plats du Groupe ArcelorMittal. C'est un ensemble industriel d'envergure composé d'une usine à chaud côtière compétitive, Dunkerque et de 7 sites Finishing alimentés par les trains à chaud de Dunkerque et de Florange et d'un ensemble de compétences au service des clients. Avec un effectif de plus de 7000 salariés, son ambition est d'être une entité industrielle de référence avec des filières acier profitables, remarquable pour ses performances Santé Sécurité et Environnement, partenaire de ses clients et exemplaire par l'engagement de ses équipes. Atlantique et Lorraine est présente sur les marchés de l'automobile, de l'industrie et du packaging. Le marché de l'automobile est son marché le plus important. Les usines sont implantées à proximité des grandes entreprises du secteur automobile européen. Sa capacité de production est de 7 millions de tonnes d'acier par an.

CAHIER D'ACTEUR ARCELMITTAL

ArcelorMittal et le Port de Dunkerque

L'usine sidérurgique ArcelorMittal de Dunkerque importe environ 15 MT de minerais et charbons par an via le port de Dunkerque. Il s'ajoute à ce trafic l'importation / exportation de produits finis ou semi-produits comme des brames, des coils et des bobines d'acier pour environ 1 MT par an ainsi que du trafic de laitier, goudron, ferrailles pour environ 0,5MT par an. Le groupe ArcelorMittal, quand les conditions économiques le permettent, utilise le Port de Dunkerque Ouest comme Hub pour son usine de Brême en Allemagne à un niveau pouvant atteindre 3MT par an (1,5MT IN et 1,5MT OUT), l'autre alternative étant le port de Rotterdam.

Aussi avec des tonnages pouvant aller jusque 20MT par an, le Groupe ArcelorMittal se positionne comme le principal client du Port de Dunkerque.

ArcelorMittal a fortement investi ses dernières années dans son usine de Dunkerque (environ 100 M€ par an) pour adapter les installations à l'évolution de sa production et pérenniser ainsi le site, répondre aux besoins du marché en proposant des produits nouveaux et améliorer la performance économique de l'entreprise. En effet, le marché de la sidérurgie est un marché fortement concurrentiel notamment en raison de l'importation des produits chinois et turcs.

L'usine d'ArcelorMittal de Dunkerque alimente en semi-produits les usines françaises de Mardyck, Montataire, Florange, Basse Indre, Mouzon, Desvres, les usines de Liège en Belgique et Dudelange au Luxembourg. Elle est un maillon essentiel de la performance globale de la filière.

Dunkirk



CONTRAINTES PORTUAIRES

L'approvisionnement en minerais et charbon s'adapte aux contraintes liées aux limites de l'écluse Charles de Gaulle et celles du Bassin du port Est (292m*45m*14,2m).

Aussi ArcelorMittal doit se limiter aux Cape-Size « dunkerquables », et ne peut donc pas utiliser la totalité de la flotte mondiale (VLOC -Very Large Ore Carrier). Il faut faire le choix entre rentrer directement des Panamax de 70 000 Tonnes au port EST ou faire double escale en allégeant au QPO (Port Ouest) 30% de la cargaison des Cape-size de 170 000 Tonnes arrivant avec un tirant d'eau de 18 mètres, pour les ramener à 14,2 mètres de tirant d'eau et ainsi pouvoir les rentrer au port Est.

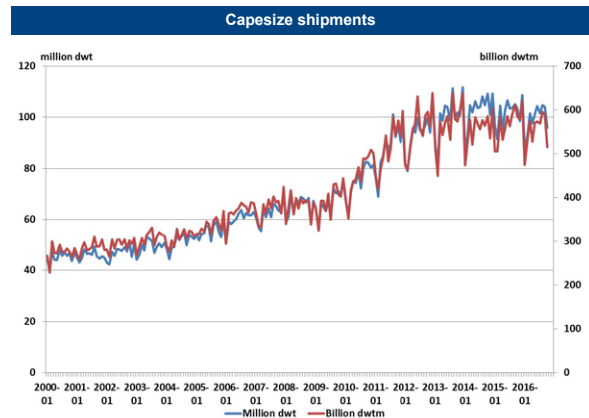
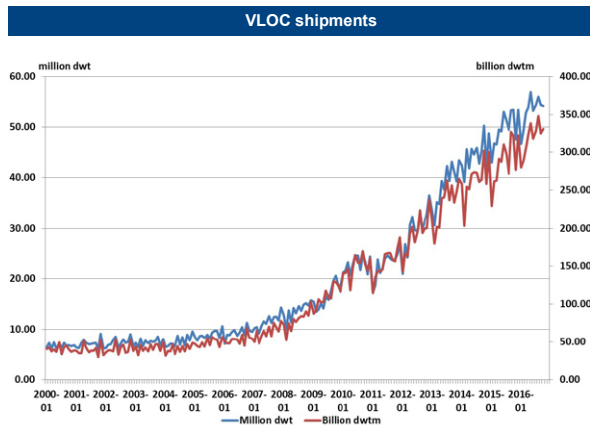
Autre alternative, la possibilité d'une double escale à Gijon (Espagne) ou Rotterdam.

Cette rupture de charges au QPO (Port Ouest), quand elle est utilisée, impacte fortement le coût d'approvisionnement. De plus, actuellement, l'usine de Dunkerque est liée à la fiabilité d'une seule écluse permettant l'alimentation de l'usine ; l'écluse Watier (secours potentiel) avec un tirant d'eau de 10,5 mètres ne laisse passer que des bateaux de 12 000 T à 15 000T, ce qui ne permettrait pas d'alimenter l'usine de Dunkerque à son régime nominal.

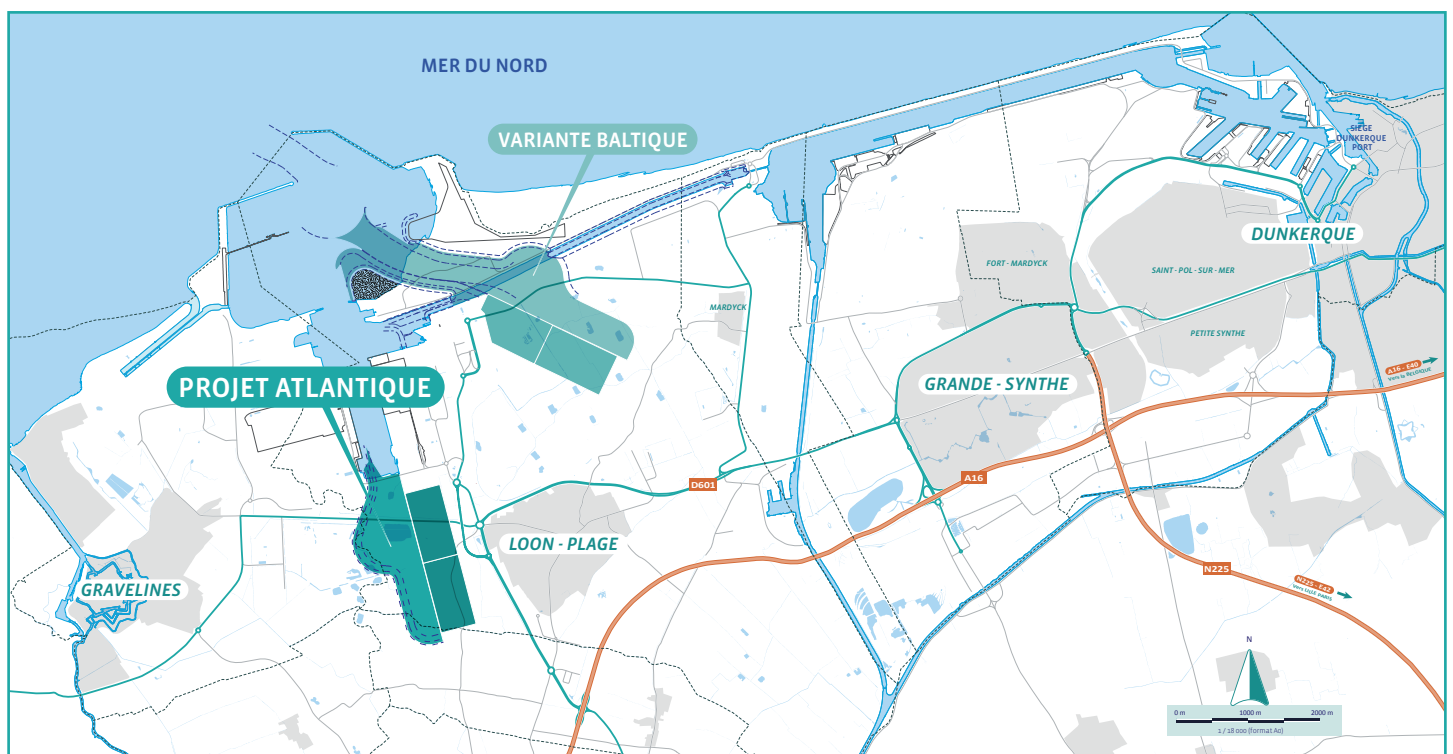
ETAT DES LIEUX DE LA FLOTTE

Nous avons réalisé une étude prospective de l'évolution de la flotte mondiale, nous appuyant notamment sur une étude de Fearnley consultants. Même si l'évolution de la flotte mondiale des cape-size est défavorable (passant de 80% de la flotte du Bulk en 2011 à 65% en 2017), le

nombre de Cape-size semble stabilisé sur la zone Atlantique pour les prochaines années, s'adaptant régulièrement aux besoins de marché. Le nombre de VLOC continue à augmenter en se concentrant sur la zone Pacifique.



OPTIONS BALTIQUE OU ATLANTIQUE



Sur l'aspect purement technique, l'option Baltique est plus favorable pour ArcelorMittal que l'option Atlantique. En effet, elle rapproche le Port Est (donc l'usine ArcelorMittal) d'un bassin à grand tirant d'eau, sans écluse. Elle permettrait, avec une infrastructure pouvant évoluer vers 18 mètres de tirant d'eau, d'alimenter l'usine par de gros bateaux grâce à une bande transporteuse de 7 km de long.

Cette option permettrait de profiter de meilleurs taux de fret pour Dunkerque et de gagner en flexibilité pour les provenances du Brésil et d'Australie. Elle supprimerait le risque de ralentir la production de l'usine pour incident dans l'écluse unique ou pour grosse réfection de l'écluse. Le GPMD a réalisé une étude de risques en 2005 permettant d'assurer la fiabilité de cette écluse et doit établir un plan de secours.

Cette option permettrait de répondre plus facilement à une éventuelle évolution de la flotte mondiale du Vrac vers les VLOC. Il est à noter que cette option, qui ne verrait le jour que vers 2030, a un surcoût pour le GPMD de 140 M€, avec une empreinte environnementale deux fois plus importante que l'option Atlantique.

Dans le cadre de la construction de son projet, le port a proposé l'option d'un appontement au QPO avec 20,5 mètres de tirant d'eau dans le cadre du projet Atlantique ; cette option, avec une rupture de charge, est moins performante. Un travail est en cours actuellement sous l'égide du GPMD avec les acteurs portuaires pour réduire au maximum le handicap de cette option ; son avantage est qu'elle peut être mise en place dans le cadre du projet stratégique 2018-2020 dans les années 2020.

Le GPMD a aussi étudié un bassin Baltique dédié VLOC à 22,5 m de tirant d'eau, qui pourrait être mis en place dans

le cadre, à plus long terme, d'un autre projet stratégique 100 % vracs secs, en cas de forte évolution du marché du vrac ou de la flotte.

Aussi, ArcelorMittal soutient l'option « raisonnable » Atlantique qui pourra être financée sans risque par le port, l'état et les collectivités.

VRAC ET CONTENEURS

Il n'y a pas de concurrence entre ces deux marchés sur le port de Dunkerque ; ils sont complémentaires et permettent par les effets d'échelles qu'ils génèrent (ressources de pilotage, remorquage, lamanage, manutention, maintenance et exploitation des infrastructures) d'améliorer la performance globale et donc celle de chacun.

CONCLUSION

Il est important pour ArcelorMittal de faire aboutir le projet stratégique du port, projet orienté conteneurs.

En effet :

- ce projet aura des retombées économiques qui vont améliorer la compétitivité d'ArcelorMittal en réduisant le coût de passage des filières socles,
- nous exportons aussi via des conteneurs une partie de nos produits dans le monde,
- ce projet a intégré grâce au travail réalisé en concertation entre ArcelorMittal et le GPMD, un volet vrac.

L'écart de coût entre les options Atlantique + QPO et Baltique + QPO est de 140M€ ; la réalisation de la phase 2 qui positionnerait ce bassin à proximité du Port Est ne se ferait que dans les années 2030.

Aussi, après avoir vérifié :

- que l'évolution de la flotte mondiale à moyen terme permet toujours d'alimenter l'usine de Dunkerque via l'écluse Charles de Gaulle,
- qu'une analyse de risques sur la fiabilité de l'écluse Charles de Gaulle existe (un plan de secours est en cours d'écriture par le GPMD),
- qu'un projet stratégique « vracs secs » est toujours possible à long terme,

et afin de ne pas bloquer, par une position discordante, l'accord pour ce projet stratégique,

ArcelorMittal prend une position responsable de soutien du projet du GPMD dans sa version Atlantique qui répond à une amélioration de sa compétitivité dès aujourd'hui.