

ASSEMBLÉE
NATIONALE

Michel
LIEBGOTT

Député
de Moselle
Xème circonscription

Maire
de Fameck

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Hayange, le 16 février 2009

Madame Christine LAGARDE
Ministre de l'Economie, de
l'Industrie et de l'Emploi
139, rue de Bercy
75572 PARIS Cedex 12

N. REFS : ML.EM.099/219

Madame le Ministre,

Je souhaite attirer votre attention sur la situation de la société CORUS, propriété du groupe TATA STEEL, pour ce qui concerne ses activités dans le domaine du rail. Ce constructeur dispose de deux sites de production, l'une à Scunthorpe, au Royaume-Uni et l'autre à Hayange en Lorraine.

Cette dernière qui nous intéresse tout particulièrement, située au cœur de la vallée de la Fensch, berceau historique de la sidérurgie française, est la seule unité française de production de rails de chemin de fer. Elle emploie 450 salariés qui réalisent des rails de très grande qualité (330.000 tonnes par an), notamment celles utilisées pour la réalisation des Lignes « Grande Vitesse », en France et en Europe. Le record mondial de vitesse à 574.8 km/h par le TGV Est a été réalisé sur des rails laminés dans cette usine.

Actuellement, nonobstant la période de crise économique, le marché européen et mondial du rail demeure particulièrement favorable. Les investissements dans le développement du réseau ferroviaire en Europe, notamment avec les projets de réseaux trans-européens, portent la demande de rails. Il convient d'y ajouter désormais les mesures des différents plans de relance, à l'échelle européenne, qui visent à amplifier et accélérer ses investissements dans la « mobilité verte », encouragée par la commission européenne. De même, la mise à niveau du réseau ferré en Europe de l'Est se poursuit et les commandes à l'international, pour le fret comme pour le transport des passagers, dans les zones de forte croissance, se multiplient.

En France, la loi Grenelle de l'Environnement I, votée de manière quasi unanime au Parlement, a fixé des objectifs ambitieux pour la France en matière de développement du chemin de fer. Elle prévoit ainsi la construction de 2.000 km de lignes à grande vitesse supplémentaires d'ici 2020 pour un montant estimé de 16 milliards d'euros et la généralisation des transports urbains propres, représentant un investissement approximatif de 18 milliards d'euros, hors Ile-de-France.

(.../...)

PERMANENCE PARLEMENTAIRE

4, rue Jacques Tourneur - BP 90069 - 57703 HAYANGE Cedex - Téléphone : 03 82 84 06 06 - Télécopie : 03 82 84 66 88
E-mail : michel.liebgott@wanadoo.fr - www.michel-liebgott.com

L'usine de Hayange, pour poursuivre et renforcer la qualité de ses produits, pour pérenniser sa compétitivité technique, nécessite pourtant des investissements techniques spécifiques. En effet, les constructeurs de lignes ferroviaires, après avoir été très exigeants quant à la qualité de la composition des rails, demandent désormais des longueurs supérieures à 100 mètres.

Or, pour le moment, l'usine de Hayange n'est pas en capacité de produire des rails de plus de 80 mètres de long. Elle répond néanmoins encore, mais pour combien de temps, au cahier des charges fixé par Réseau Ferré de France (RFF), son principal client, qui assemble ensuite les barres unitaires en longs rails soudés de 400 m dans son atelier de Saulon, situé dans le département de la Côte d'Or.

A l'échelle européenne, plusieurs autres constructeurs de rails, sont désormais en capacité de produire des rails de plus 100 mètres de long. C'est notamment le cas d'ARCELORMITTAL (par le biais de sa filiale ACERALIA en Espagne) ou du russe SEVERSTAL par son acquisition de l'italien LUCCHINI.

C'est sur ce sujet de l'adaptation de l'usine de Hayange à ces nouvelles évolutions techniques, et donc commerciales, que j'ai interrogé Ratan TATA, propriétaire de CORUS, le 4 juin 2008. Il m'a très vite répondu, indiquant que « le développement industriel du site de Hayange était un projet stratégique de son groupe, actuellement en cours d'étude ».

Il ajouté dans son courrier que « les investissements de cette échelle requièrent une analyse économique attentive et les décisions à prendre seront dépendantes de l'engagement de nos clients à fournir le nécessaire retour sur investissement ». Il m'invitait également dans sa lettre à prendre contact avec Philippe VARIN, PDG de nationalité française du groupe CORUS, et Phil DRYDEN, DG chargé des produits plats, ce que j'ai évidemment fait. Ce dernier m'a précisé qu'il comptait venir sur site à Hayange, au cours du premier trimestre 2009, pour me rencontrer et évoquer l'ensemble de ces sujets.

Entre temps, le directeur du site, Monsieur Colin MAC GIBBON, a indiqué à la presse (Républicain Lorrain, L'usine nouvelle...), ainsi qu'aux partenaires sociaux de l'entreprise, que le projet d'investissement de CORUS à Hayange semblait en bonne voie, ajoutant que « nous attendons la finalisation des négociations avec RFF pour lancer cet investissement de 30 à 35 millions d'euros qui permettra de porter la longueur des rails de 80 à 108 mètres. Le process étant mis au point, l'investissement porterait sur les installations de parachèvement de refroidissement et sur l'extension de bâtiments existants ».

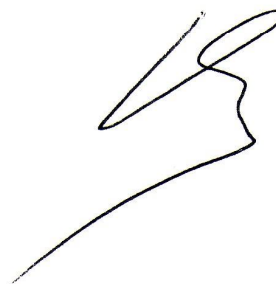
Vous l'aurez compris Madame le Ministre, il est désormais impératif de tout mettre en œuvre pour amener le groupe CORUS à passer de la phase de projet avancé à la phase de décision puis de réalisation. L'avenir du site de Hayange, seul à produire des rails sur le territoire national je le rappelle, passe par une adaptation à l'évolution rapide des exigences techniques.

(.../...)

Les investissements évoqués sont certes de la responsabilité du groupe CORUS, mais l'Etat français, en tant que client par le biais de RFF et de la SNCF, doit prendre toute sa place dans le processus décisionnel. Une action résolue du Gouvernement sur ce sujet marquerait son ambition de défendre un outil industriel de qualité, d'avenir et dont la production, à l'heure du Grenelle de l'Environnement s'inscrit dans une logique de développement durable.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie de croire, Madame le Ministre, en l'expression de ma très haute considération.

Michel LIEBGOTT

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, connected strokes. The signature is positioned below the printed name 'Michel LIEBGOTT'.