

LE PROJET CGT POUR MG VALDUNES EN CHIFFRES

Toutes les conditions sont réunies pour faire de Valdunes un pôle industriel écologique.

Quand l'expertise rencontre un marché en croissance

MG Valdunes est la seule entreprise implantée en France produisant des roues et essieux ferroviaires utilisés pour les trains, tramways et métros, en France et à l'international. Forte de son expérience plus que centenaire, le savoir-faire et l'expertise de ses salariés ne sont plus à démontrer. En parallèle de la production de matériel ferroviaire, Valdunes est aussi sollicitée dans la production de galets, que le transport fluvial utilise pour la maintenance des écluses.

Anciennement Usinor, **MG Valdunes** a été reprise en 2014 par le groupe chinois MA Steel, numéro un mondial de l'acier.

L'entreprise emploie **340 salariés** à fin décembre 2022, contre 500 au moment de la reprise par le groupe, répartis entre l'usine de Trith-St-Léger et celle de Leffrinckoucke.

Pour rappel, les difficultés actuelles sont liées à la succession de stratégies de court terme (LBO1 successifs) puis à l'insuffisance de l'investissement de l'actionnaire actuel, qui ont mis à l'os l'outil industriel. En revanche, toutes les études de marché montrent combien Valdunes est positionnée sur un secteur d'activité en croissance au niveau mondial, à la fois en volume et en valeur, notamment tiré par le développement du ferroviaire. De surcroît, le rythme de croissance du marché européen devrait être légèrement plus important que la moyenne mondiale. Or, cette croissance, poussée par la transition écologique, est amenée à être durable.

Une logique de filière au cœur du projet CGT

Ces besoins ferroviaires établis sur le temps long invitent à penser l'avenir de Valdunes dans le même horizon temporel, et à rompre avec le court terme. Pour cela, l'idée de la CGT est bien de s'appuyer sur une logique de filière, en réunissant l'ensemble des acteurs ferroviaires, de la SNCF en sa qualité d'opérateur de transport, à Alstom en sa qualité de constructeur, en passant par les collectivités organisatrices des transports. Évidemment, Valdunes est un maillon indispensable à cette chaîne, d'autant que la filière ferroviaire française est historiquement reconnue pour son excellence.

On ne peut que souligner la justesse de ce projet du point de vue de l'écosystème local, dans la mesure où l'usine Alstom est établie juste à côté du site de Valenciennes.

En réalité, il n'y a pas une case que le projet CGT ne parvienne pas à cocher, tant Valdunes combine indépendance stratégique, maintien industriel, enjeux sociaux et logique environnementale. En effet, la CGT porte l'ambition de faire de Valdunes un pôle industriel écologique, alliant transport ferroviaire, transport fluvial, mais aussi potentiellement l'éolien dans un futur proche, via la fourniture de galets spécifiques. Si les transports représentent aujourd'hui plus de 30 % des émissions carbone, le développement d'alternatives aux poids lourds et à la voiture individuelle est plus qu'impératif. C'est d'ailleurs dans ce sens que s'inscrivent les dernières annonces de la majorité présidentielle quant au plan ferroviaire de 100 milliards d'euros, et la mise en chantier de 13 RER métropolitains.

Des avancées notables

Compte-tenu de ce moment politique, il serait incompréhensible que les pouvoirs publics ne mettent pas tout en œuvre pour construire la pérennité de Valdunes. Pour l'heure, il faut noter un certain nombre d'avancées grâce à l'action engagée par la CGT. Si les pouvoirs publics suivent le dossier avec attention depuis plusieurs mois, ils ont tout dernièrement communiqué sur une participation financière au projet, pouvant prendre la forme de subventions d'investissement,

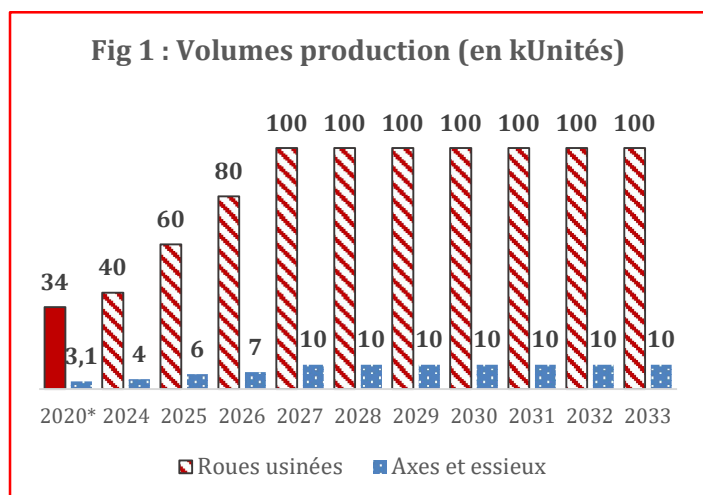
¹ Leverage buy out.

d'une participation au capital, ou encore de prêts. Alstom et la SNCF se sont également montrés ouverts pour apporter leur contribution afin d'assurer l'avenir de Valdunes. C'est désormais sur la base d'une approche partagée de l'équation financière qu'il faut échanger plus concrètement avec les différentes parties prenantes. Une première analyse, appuyée sur une expertise économique, montre qu'une solution d'avenir est possible.

L'analyse financière du projet CGT montre que c'est possible

Le sous-investissement chronique dont ont souffert les deux usines de Valdunes rendent indispensable **la réalisation d'investissements importants**, dès le lancement du projet. Ces investissements sont **évalués à 60 millions d'euros**, et seraient réalisés sur une période de 3 ans. Dans le détail, ils représenteraient 21 M€ à Valenciennes, 22 M€ à Dunkerque, auxquels pourraient s'ajouter 16 M€ d'investissements complémentaires (pour installer une nouvelle presse de 9 000 tonnes à Dunkerque ou pour remplacer le four et investir en capacité d'usinages).

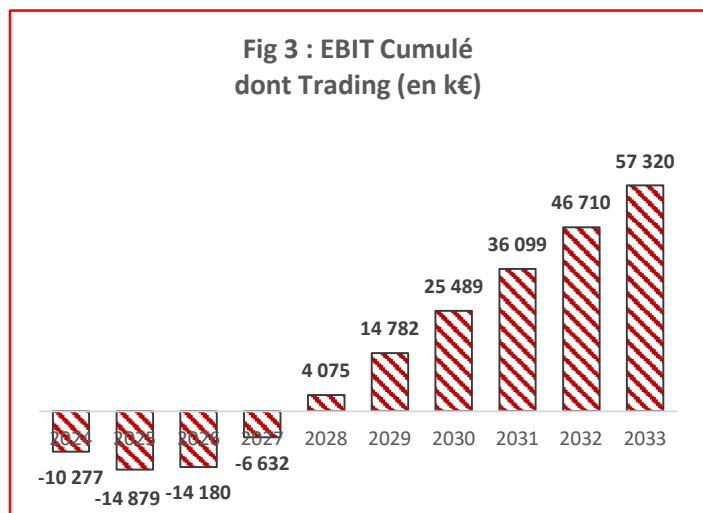
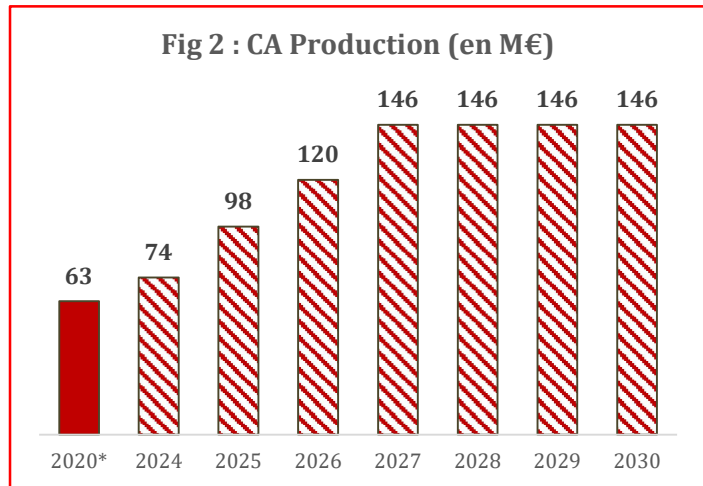
Ces investissements permettraient une augmentation des capacités de production, compte-tenu du potentiel de marché, pour viser des ventes à **horizon 2027 de l'ordre de 100 000 roues et 10 000 axes et essieux** (voir Fig 1).



Cela correspondrait à un **chiffre d'affaires de l'ordre de 145 millions d'euros en rythme de croisière** (voir Fig 2). Cette croissance du chiffre d'affaires est à mettre en regard d'un budget 2023 qui avait été établi par la direction à 80,5 M€, c'est donc une cible accessible, d'autant que le marché est en croissance, en volumes et en prix.

Hors frais de financement, on estime que **l'équilibre annuel serait atteint en trois ans**, tandis que des **résultats d'exploitation positifs devraient être réalisés dès 2027**. À horizon 10 ans, le résultat d'exploitation dégagé en cumul devrait dépasser 55 M€ (voir Fig 3).

Au total, le projet nécessite des **moyens financiers estimés à une centaine de millions d'euros** (y compris une reconstitution du BFR²). Ce financement peut être couvert par des subventions d'investissement, par un apport en fonds propres, et par des prêts au démarrage pour financer la reconstitution des stocks. Les acteurs publics se sont montrés disposés à intervenir.



² Besoin en fonds de roulement.

* L'année 2020 est l'année de référence.