Groupe Comet

Multimodal, développement et recyclage

groupecomet

Pôle Recyclage : Nos sociétés

Metaux ferreux:

- **Cometsambre (Châtelet /Obourg)**
- COVANOR (Fr)
- **Comet Gand**
- **Comet Bruxelles**
- Van Bastelaere
- **Comet ROUEN**

Métaux non Ferreux:

- **Recymet**

DEEE (Equipements Electriques/Electroniques)

- Comet services
- Terecoval (FR)

Pneus hors d'usage:

- **Comet Tyre Recycling**

Véhicules hors d'usage:

- **Recycar**

Résidus de Broyage:

- **Comet Traitements(Chatelet/Obourg)**

Traitement-enrichissement

- **Soboref**

Plastique:

- **Comet Plastiques**

Transport:

- Comet Transports
- **Comet Fluvial (RudyW)**

Maintenance industrielle:

- Comet Technique

Comet et les certifications

CERTIFICATIONS
- ISO 14001
- ISO 9001

AGREMENTS VHU
FEBELAUTO Belgique _ ARN Pays Bas _ ALTFAHRZUGBETRIEB Allemagne _ AGREMENT VHU France
LEADERSHIP TECHNOLOGIQUE BELGE ET EUROPEEN (ETUDE RDC ENVIRONNEMENT–OVAM/OWD/BIM / AutoRecyclingNederland)

AGREMENTS DEEE Ménagers et Professionnels
- RECUPEL Belgique _ ECOSYSTEMES - ERP / GEODIS VALENDA (France) _ ECOTREL GD LUX
- DEEE Pays Bas / Allemagne

AGREMENTS EMBALLAGES
- FOST+ _ VALIPAC _ ECO-EMBALLAGES (France)

AGREMENT PNEUS
RECYTYRE (Belgique)

LIGNE RECYCLAGE INTEGREE

POLE RECYCLAGE MATIERES METALLIQUES

V H U
DEPOLLUES

METAUX FERREUX

D E E E
DEPOLLUES

METAUX
NON
FERREUX

TRAITEMENT
COMETSAMBRE
CISAILLAGE BROYAGE

LIGNES DE TRAITEMENT DES
RESIDUS DE BROYAGE

VALORISATION MATERIAUX

INDUSTRIES

CONSOMMATRICES

Fractions ferreuses/non-ferreuses – plastiques – minérales ..

COMET TRAITEMENTS SA

OBJECTIFS HORIZONS 2015

Input 100% — **Comet Sambre**

77 % ferreux

RB Lourds et Légers

11,1 % valorisés — **Comet Traitements** — ***Résidus***

- 1,2 % Ferreux
- 3,8 % Métaux
- 0,8 % Plastiques des RB lourds
- 0,8 % Combustibles des RB lourds
- 2 % Drainaplast®
- 2,3 % Oxydes de fer

Valorisation des plastiques ***+ de qualité***

Traitement des résidus fins ***+ 0,2 %***

Valorisation des minéraux ***+ 3,0 %***

Électricité + carbone ***+ 3,2 %***

Réduction directe ***+ 1,3 %***

Valorisation: 95,8 %
(objectif 2013)

Déchets ultimes 4,2 %

Le recyclage : un secteur aux rôles multiples

- **Environnemental** : Gestion Déchets – R&D diminution Déchets Ultimes – exploitation de la mine de surface
- **Social :** spectre des profils actifs
- **Economique** :
  - Commerce déchets => matières premières de substitution / Offre et Demande mondiale / Rôle tampon – Spéculation
  - Logistique fonctionnelle => concentration matières selon nature & catégorie et préparation des matières aptes à la transformation

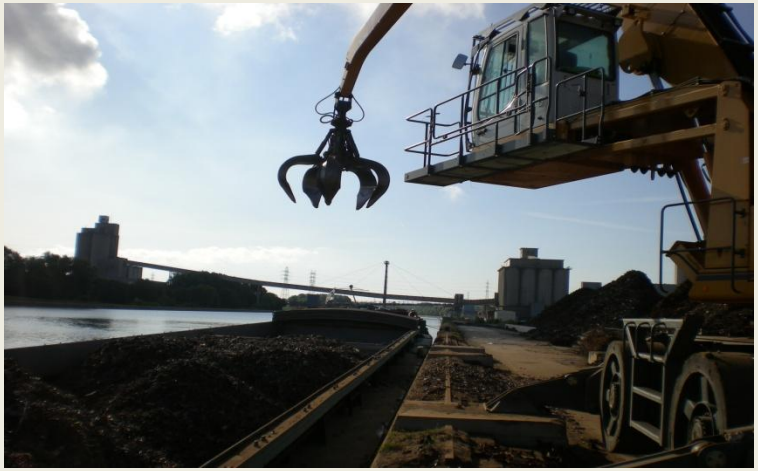
>> Hypersensibilité - Baromètre de consommation / mondialisation

>> Compétitivité – Flexibilité – Economie en ressources

Multimodal ?

- Choix : implique la possibilité de poser un choix (alternatives)
- Moyen de transport :
  - Recours optimal et gestion adaptée
  - Le + efficient (déterminant)
  - Un besoin déterminé > Critères > Type de besoin

La voie d'eau : vecteur essentiel du développement de COMET



Avantages écologiques

A - Temps chargement - déchargement

BATEAU

(Chmt+dechmt : 10 h pour 1450 T = 0,0069)

CAMION

(chmt + dechmt : 15 ' / camion = 0,0125)

➔ Gain sur mobilité

B - Consommation du convoyeur

BATEAU Consommation moy : 0,8 l/To

CAMION Consommation moy : 1,5 l/To

➔ Gain sur carburant (coût/litre)/ consommation

+ gain sur aléas et risques de la route (engorgement..)

C - Rejets

BATEAU : 2*Daewoo 480 CV stationnaire

28 h/ 1450 t : x/h/to = 0,0193

CAMION : Scania/Man 440 CV multirégime

1h/20 t : x/h/to = 0,05 (rapport 2,6)

➔**Gain sur rejets évidents**

Cfr Etudes ECOREM : Qualité Air – Energies Brutes

La voie d'eau : vecteur essentiel du développement de COMET

<u>Impératifs logistiques</u>

- Flexibilité (JIT – réactivité)
- Organisation (indépend. - aléas et risques route)- *local et + longue distance* – connexion plateforme transbordement
- Administration (planification – docs tsp)
- Gestion (fournisseurs-clients)
- Nimby (rejets et nuisances –ex: vibration-, charroi)

La voie d'eau : vecteur essentiel du développement de COMET

- <u>Contraintes économiques</u>

➢ Assurances (coût / tonne transportée)

➢ Capacités de vente -> capacité de livraison -> prix unitaire + avantageux

➢ Gain sur consommation directe et indirecte

➢ Gain sur coût administratif

➢ Gain sur M² (surface au sol) – mobilité sur site

La flexibilité au service de la performance : le Multimodal comme réponse ?

Mondialisation du secteur (Mé Emergents, implantations industrielles, ...) : Rôles

Objectif Stratégique

- maîtriser la voie d'eau (directe ou indirecte)
- maîtriser logistique et coût
- synergie (core business) => possibilité de développement
- effet entraînement

Attentes

- réactivité sur le marché (volatilité des prix)
- the right « ***m€an*** » at the right place : confiance et cohérence
- respect des engagements

-> obligation de disposer d'une Organisation Adéquate et Adaptée, Claire et Efficace

COMET et le Multimodal : bilan

Moment ?

- Quantités traitées ?
- Valeur matières sur le marché international vs marché national/européen
- Contraintes contractuelles (délai livraison, volatilité prix et cours, risque annulation, coût opportunité (risque change et évolutions spéculatives)

Délais ?

- si liaison container : en moy max 7 j entre appel CDP et retour Anvers
- si concentration vers plateforme de transbordement : durée + longue, mais conservation stabilité de la solution logistique

COMET et le Multimodal : bilan

Bilan ?

- Quantités :
- Organisation :
- Service et suivi :
- Le coût ?

COMET et le Multimodal : quelques réflexions

> la maîtrise de la logistique de transfert « Comet-Multimodal »

- Quels moyens adaptés ? En propre ?
- Alternatives :

Stockage sur multimodal ?

- sécurité sur site - infrastructure - gestion administrative

Stock de conteneurs « multimodal » ou plateforme de transbordement

- gain sur temps d'attente pour contrer les temps de voyage ?

Travailler le recours à la voie d'eau ?

- gains environnementaux et économiques (flexibilité ?)
- marché concurrentiel ?
- repousser les limites logistiques géographiques ?

COMET et le Multimodal : quelques réflexions

- Multimodal : le « développement logistique durable » ?

  Un choix politique contradictoire ?

  Un choix politique cohérent ?

  Le multimodal est à la logistique ce que le secteur de la récupération et du recyclage est à la gestion des déchets : points communs essentiels

  * concentration des matières, besoins, …
  * management des contraintes techniques de l'amont et de l'aval en temps réel
  * flexibilité, savoir-faire propre et capacité d'adaptation et multi-solutions pour des clients « volatiles »
  * lien logistique et amortisseur du marché
  * rôle environnemental évident

  ➔ Métiers de l'environnement : large spectre social et haute technicité

  ➔ Conserver la place centrale de notre région, de notre pays dans l'économie européenne et mondiale (compétition sur les coûts vs qualité)

  ➔ Développer les modes opératoires des entreprises et renforcer notre **compétitivité**

  ➔ **Investir dans nos infrastructures : pour une valeur ajoutée différente**

Quelle dorsale wallonne demain ?

- Homogénéiser les infrastructures et renforcer notre position et rôle économique en posant un choix techniquement cohérent par rapport aux Régions limitrophes
  - Accroissement de la capacité voie d'eau
  - Réduction de temps de parcours
  - Amélioration des conditions de navigation et de la fiabilité du réseau
- Eviter l'isolement de la Région Wallonne > renforcement sur la qualité des flottes
- Renforcer la cohésion et la valeur ajoutée du binôme Bateau-Infrastructure (p ex: dragage, accroissement des normes d'enfoncement, gabarit nominal constant -3m- ..)

Conclusion

les voies navigables en RW ?

notre point fort ne peut devenir notre point faible