

Le Soir Online 25/04/2015 pm

**Arceo investit 60 millions d'euros à Kessales. Une rupture technologique qui constitue une première mondiale.**



- La nouvelle ligne va soutenir l'activité du site. Les premiers produits sont attendus dans un peu plus d'un an. © Michel Tonneau

**Error! Hyperlink reference not valid.Error! Hyperlink reference not valid.Error! Hyperlink reference not valid.**Dans la rue principale de Jemeppe, le bardage bosselé et délavé de l'usine de Kessales ne laisse aucunement deviner qu'à l'intérieur, ArcelorMittal et la Région wallonne sont en train de construire une ligne qui va révolutionner le revêtement de l'acier. Comme autrefois, la première ligne de galvanisation ou d'électrozingage a propulsé le bassin liégeois au-devant des innovations métallurgiques.

Au départ, il y a toujours du zinc et une tôle d'acier. Mais cette fois-ci, le dépôt se fera dans une cuve sous vide à une vitesse de défilement supérieure à celle enregistrée sur les lignes actuelles.

« Jet Vapor Deposit » ou JVD, tel est le nom de ce processus mis au point par les équipes d'ArcelorMittal Liège au départ d'une recherche menée par le CRM (Centre de recherche métallurgique de Liège) depuis 1995. « *Le zinc est chauffé dans une «marmite», aspiré par une «grosse paille» et vaporisé sur la tôle qui défile dans la cuve sous vide* », explique Bruno Chatelain, chef du projet JVD. « *Dit comme cela, ça a l'air simple mais il faut signaler que les Sud-Coréens et les Japonais se sont cassé les dents sur cette technologie* », ajoute Jean-Claude Herman, directeur du CRM. « *C'est une première mondiale, soutenue par la Région* », s'enthousiasme Jean-Claude Marcourt, ministre wallon de l'Économie, entouré des dirigeants d'ArcelorMittal.

Le sourire et les congratulations sont de retour après des années de tension relatives à la fermeture d'outils du chaud et du froid. « *Au premier trimestre 2015, les résultats des sites*

*liégeois sont redevenus positifs avec des dépassements des prévisions sur certaines lignes »,* explique Bernard Dehut, CEO d'ArcelorMittal Liège.

Mais revenons au JVD. Pour l'instant, ce n'est qu'une dalle de béton de 140 m de long sur laquelle est posée une immense cage destinée à accueillir la cuve sous vide – fabriquée par les Ateliers de la Meuse – et tous les équipements mécaniques et chimiques. Le chantier doit se terminer début 2016, suivra une période de mise au point de 3 mois, les premiers produits étant attendus pour juin 2016.

*« Nous allons revêtir de zinc des aciers spéciaux qui entrent dans la composition des automobiles, en particulier les pièces de structure qui, pour des raisons d'économie, doivent être de plus en plus légères et de plus en plus résistantes »,* explique Roland Simonis, directeur du département de Kessales.

Et c'est là que l'investissement du JVD prend tout son sens : l'unité de revêtement sous vide est couplée à la ligne de recuit continu déjà présente sur le site qui produit des aciers spéciaux comme le THR à destination du secteur automobile. *« Nous sommes en pleine croissance et nous tournons quasi à pleine capacité »,* déclare Bernard Dehut.

Outre les gains de poids et d'épaisseur de la couche de zinc déposée sur la tôle, la ligne JVD est économe en rejets de CO<sub>2</sub> (30 % par rapport à une ligne classique) en consommation d'eau ou d'énergie. *« Elle est ecofriendly, souligne Wim Van Gerven, CEO de la Business Nord Unit d'ArcelorMittal. Avec le JVD, nous espérons capter de nouveaux clients »,* poursuit-il. D'une capacité de 300.000 tonnes, elle devrait donner du travail à 17 opérateurs en plus de conforter les 130 emplois présents sur le site. Signe du renouveau métallurgique dans le bassin liégeois, ArcelorMittal compte remplacer tous les bardages extérieurs du site, en collaboration avec les habitants et la commune de Seraing.