

Selon Ferdinand Piëch, son prédécesseur à ce poste, l'ex-patron de Volkswagen Martin Winterkorn « a eu connaissance de la fraude du diesel plus tôt qu'admis jusqu'à présent » (Der Spiegel). © PICTURE-ALLIANCE/DPA

# ÉCONOMIE

## ArcelorMittal maîtrise le revêtement sous vide

**SIDÉRURGIE** Une première mondiale à Liège en présence du Roi

► La ligne JVD introduit une rupture technologique dans le revêtement de l'acier.  
► L'investissement de 63 millions d'euros a été préfinancé par la Région.  
► Les 1.180 emplois sont confortés dans le bassin liégeois.

J et Vapor Deposit. Ou comment pulvériser de fines particules – du zinc dans ce cas-ci – sur une tôle d'acier pour la protéger de la corrosion. Le processus se déroule dans une énorme cuve où le vide d'air a été fait, de manière à ce que les particules soient vaporisées sur la bande d'acier qui défile en continu.

Selon ses concepteurs – le Centre de recherche métallurgique de Liège –, la technologie JVD recèle de nombreux avantages : un coût moindre au niveau de la production, une meilleure empreinte écologique sans compter des qualités de revêtement qui autorisent de nouveaux développements dans les aciers à haute résistance utilisés pour les pièces de structure des automobiles, en particulier la diminution d'épaisseur qui contribue à alléger les voitures. « Nos clients du secteur auto nous poussent à sans cesse améliorer la résistance de nos aciers pour diminuer le poids des pièces », explique Matthieu Jehl, le CEO du cluster Liège-Gand.

Inaugurée ce vendredi à Kessales (Jemeppe) par le Roi, la ligne JVD est une première mondiale. Tout comme, à l'époque, le procédé de galvanisation inventé à Flémalle (1811) ou l'acier électrozingué à Marchin (1954). C'est grâce aux recherches menées depuis 20 ans par le Centre de recherche métallurgique de Liège

« Avec près d'1,9 million de tonnes produites en 2016, nous sommes au-delà de ce que prévoyaient les accords de 2013 » JORDAN ATANASOV, PERMANENT CSC

et aux collaborations étroites entre chercheurs et ouvriers que la technologie JVD est devenue mature. Elle pourrait d'ailleurs remplacer progressivement la galvanisation et s'étendre à d'autres secteurs comme celui du



Le roi Philippe a visité la nouvelle ligne JVD de Kessales et a rencontré quelques travailleurs. © MICHEL TONNEAU

verse.

« C'est un jour exceptionnel pour le bassin liégeois car cette innovation majeure marque une rupture dans le revêtement des aciers », déclare le ministre de l'Economie Jean-Claude Marcourt qui, lors des accords de 2013 relatifs à la fermeture des hauts-fourneaux, de l'aciérie et du laminoir à chaud, a fait en

sorte que la Région, via la Sogepa, préfinance 138 millions d'investissement dans les lignes de finition dont 63 millions pour la ligne JVD.

« La création d'emplois n'est certes pas importante – une ving-

taine –, mais l'essentiel n'est pas là. Cette première mondiale doit être suivie d'autres développements et on espère que cela se fera à Liège, de manière à conforter l'emploi », poursuit le ministre.

La déclaration du ministre a quelque peu du plomb dans l'ailé à croire la FGTB, qui dénonce la mise à l'arrêt de la ligne sous-vide de Ramet (Arceo Engineering), un outil qui est censé développer de nouvelles applications comme l'acier autonettoyant (lire ci-dessous). Pourtant, cette ligne PVD (Physical Vapor Deposit) appartient à la Région, via la Sogepa.

Pour revenir au périmètre strict d'ArcelorMittal Liège, il compte encore 1.180 travailleurs dans les cinq lignes stratégiques et la galva 5 alors que 7 lignes ont été mises à l'arrêt. « Avec près de

1,9 million de tonnes produites en 2016, nous sommes au-delà de ce que prévoyaient les accords de 2013 (NDLR : 1,6 million de tonnes/an pendant 5 ans). Tant mieux pour les travailleurs », déclare Jordan Atanasov, permanent CSC, qui reste cependant prudent : « La ligne JVD conforte les outils en amont comme recuit continu – procédé de fabrication d'acier à haute résistance – et le laminoir à froid de Tilleur, mais elle ne crée quasi pas d'emplois. Nous allons sans doute plutôt assister à des transferts d'une ligne vers l'autre. »

En 2017, AMittal prévoit des commandes pour 140.000 t sur la ligne JVD qui dispose d'une capacité de production de 300.000 tonnes. D'après les premiers échos des clients, l'acier JVD

plaît. « De manière générale, la conjoncture est bonne dans le secteur automobile », explique Dave Piedbœuf, président de la délégation syndicale FGTB. « Nous sommes plutôt rassurés, ajoute Pietro Gettino, délégué principal CSC. Le rapprochement Liège-Gand nous est plutôt favorable pour l'instant. »

Pour rappel, les sites de finition de Liège sont désormais alimentés par Sidmar (Gand), Dunkerque et Brême. Le discours syndical tranche avec ceux du passé où Sidmar rimait avec charognard lorsqu'il était encore question de sauver les hauts-fourneaux et la sidérurgie intégrée liégeoise.

L'avance technologique prise par les Liégeois risque, à terme, d'être transférée vers Gand ou

PHOTOS

« Il faut toujours filmer le Roi de face ! »

« Il faut toujours filmer/photographier le Roi de face (jamais de côté ni de dos). » L'instruction est donnée aux journalistes vendredi, dans les locaux d'ArcelorMittal. Le Palais serait-il devenu plus rigide qu'un ministère de la communication d'une ex-république soviétique ? Donnant ses ordres sur la manière de mieux valoriser le Roi ?

La nouvelle fait le tour des médias, le photographe Benoît Doppagne (Belga) ayant posté sur Facebook les instructions reçues. Mais l'histoire est plus tortueuse qu'il n'y paraît. Le Palais n'a pas donné pareille consigne. Lors de la visite préparatoire dans l'entreprise, les collaborateurs du Roi ont simplement fait remarquer que placer les caméramen et photographes au fond de la salle pour l'inauguration, comme prévu par la société, ne convenait pas, sinon les objectifs capteront Philippe de dos et les journalistes ne verront rien. Le message n'a pas été reçu 5 sur 5 par la boîte de com' mandatée par ArcelorMittal pour l'événement... Pour elle, l'instruction est devenue : on ne photographie le chef de l'Etat que de face. Les communicants se sont d'ailleurs montrés très rigides : leurs instructions aux gamins, pardon ! aux journalistes, comportaient aussi : « Il est interdit d'accompagner le Roi durant la réception. »

MARTINE DUBUISSON

vers d'autres sites du groupe AMittal actifs dans la fabrication de produits plats pour l'automobile ou l'industrie (électroménager, bâtiment, etc). Et ce, même si le texte des accords de 2013 prévoit explicitement qu'« aucune ligne ne sera construite en Europe sans avoir examiné la faisabilité technique, économique et commerciale d'un investissement complémentaire sur Liège ».

« A nous de favoriser le développement d'autres applications de la technologie sous vide », déclare Jean-Claude Marcourt. Pour l'instant, le portefeuille d'applications industrielles est encore réduit, mais les prototypes ne manquent pas. Reste à les transformer en succès industriel et commercial. ■

PHILIPPE BODEUX

## syndicats La FGTB dénonce l'arrêt de la ligne sous vide de Ramet

Les premiers essais de revêtement sous vide datent de 1995, lorsque le CRM a imaginé, en ses laboratoires du Sart Tilman, cette rupture technologique. En 2005, une première ligne prototype de type industriel est inaugurée à Ramet. Un investissement de 24 millions d'euros supporté à 34,8 % par la Région via la Sogepa. Grâce à la technologie sous vide, on peut désormais revêtir l'acier de quantité de particules différentes et le rendre tantôt autonettoyant, antibactérien ou luminescent. Prometteur.

« Depuis des mois, Arceo Engineering, devenu propriété à 100 % Sogepa,

n'utilise plus la technologie sous vide pour commercialiser les produits développés. Il manque clairement une stratégie commerciale. Je le regrette profondément car il s'agit d'un outil 100 % public qui était promis à de beaux développements », déclare Jean-Luc Rader, permanent FGTB. J'espère que ce n'est pas la mort programmée de l'outil. »

« Il reste une activité de R&D dans l'espoir de développer une nouvelle activité liée à cette technologie PVD. Nous avons beaucoup d'espoirs », explique la porte-parole de la Sogepa, Séverine Cirlande. Comme on le voit, à part le JVD à Kessales, la commercialisation

d'aciers revêtus sous vide n'est pas une sinécure.

Pour le reste, les organisations syndicales sont globalement satisfaites de l'activité des sites sidérurgiques liégeois, après la grande mise à blanc de la phase à chaud et de sept lignes du froid en 2013.

« Les prévisions sont bonnes »

« Les 6 lignes qui restent sont chargées, les prévisions sont bonnes, nous sommes désormais en complémentarité avec les usines de Sidmar au travers du cluster Liège-Gand. Nous devons jouer la carte du pôle d'excellence pour les

produits plats au sein d'ArcelorMittal Europe », déclare Jordan Atanasov, permanent CSC. La rivalité avec Sidmar est donc temporairement mise au placard et cela a manifestement à voir avec la personnalité du CEO, Matthieu Jehl.

« C'est un homme qui fait avant tout un travail sur la compétitivité des outils et ce, de manière équitable », explique Jean-Luc Rader, permanent FGTB. Pour le moment, son projet tient la route, les lignes tournent à fond. Pour peu, on pourrait même relancer la galva 4 qui a été mise à l'arrêt suite aux accords de 2013. Mais il faut continuer

à investir dans les outils pour garder une bonne mise à niveau. Il faut déjà réfléchir à une deuxième ligne JVD à Liège si le succès commercial est au rendez-vous », poursuit Jean-Luc Rader.

En mars 2019, l'accord signé en 2013 deviendra caduc. L'avenir des sites d'ArcelorMittal Liège dépendra à la fois de leur compétitivité et des choix stratégiques de la multinationale. « Je crains qu'AMittal ferme la ligne de fer-blanc et l'électrozingué de Marchin », déclare Dave Piedbœuf, FGTB. D'ici là, c'est principalement la conjoncture qui fera la loi. ■

Ph.Bx