

Des repreneurs éventuels « se sont manifestés » à Bercy

Des entreprises ont manifesté leur « intérêt » en vue d'une éventuelle reprise du site d'ArcelorMittal de Gandrange. « Il y a des intérêts qui se sont manifestés », a assuré Bercy, sans plus de précision.

Selon Edouard Martin, élu CFDT au comité d'entreprise européen du groupe, « des rumeurs circulent sur une possible reprise par Ascométal (filiale de l'italien Lucchini appartenant au russe Severstal), l'indien Tata Steel ou l'allemand Saarlöhne », informa-

tion que la direction du groupe ArcelorMittal n'a pas souhaité commenter hier. Car pour qu'une reprise soit possible, encore faudrait-il que l'actuel propriétaire veuille vendre.

Le plan annoncé par ArcelorMittal à la mi-janvier aux syndicats prévoit la fermeture de l'aciérie électrique et du train à billettes, ce qui aboutirait à la suppression de 595 des 1 088 emplois du site d'ici à 2009. Le groupe compte, en revanche, conserver le laminoir à couron-

nes et barres, et le centre de recherches. Cette restructuration a été gelée par ArcelorMittal jusqu'au début du mois d'avril afin d'examiner les « alternatives » avec les syndicats, qui doivent présenter le 14 mars un contre-projet industriel. En visite à Gandrange début février, le président Sarkozy avait assuré que « l'Etat était prêt à prendre en charge tout ou partie des investissements nécessaires » pour maintenir en activité le site. Il avait évoqué un possible scénario de reprise.

Avec ou sans Mittal

La CGT de l'aciérie de Gandrange où 595 emplois sont menacés, a présenté, hier à Metz, un « contre-projet industriel » qui imagine une poursuite de l'activité du site mosellan « avec ou sans ArcelorMittal ». Réalisé par le cabinet messin EVS Expertise, ce contre-projet estime que « la seule alternative crédible pour Gandrange consiste à investir entre 110 et 120 M€ dans la construc-

tion d'un nouveau four électrique "tout ferraille", qui permettrait de valoriser le laminoir à couronnes et à barres (LCB), l'un des seuls en activité pour les produits longs en Europe, a expliqué le directeur d'EVS, Didier Guyot. Un LCB sans aciérie intégrée n'est pas crédible à terme en raison des coûts d'approvisionnement en matière première depuis l'Allemagne et le Luxembourg. »