

La Léchère

Tokai Cobex se lance à l'assaut du

À La Léchère, les usines font partie du paysage depuis plus de 100 ans. Après la fermeture de FerroPem, on aurait pu craindre que le glas allait sonner. Pourtant, derrière ces bâtiments d'allure vieillotte, une nouvelle page de l'histoire de l'industrie en Tarentaise est en train de s'écrire en lien avec l'arrivée du gaz... Rendez-vous chez Tokai Cobex.

Du haut de ses 127 ans, l'usine Tokai Cobex de La Léchère a des allures de vieille dame. Pourtant forte de ses 250 salariés (plus 150 sur le site de Vénissieux), elle s'apprête à écrire une nouvelle page de l'histoire industrielle en Tarentaise. « Un projet un peu sexy », glisse Joseph Bertin, le président, qui reconnaît que dans les diners ou en termes de recrutement, cette ambition de participer à la fabrication des batteries pour les véhicules électriques suscite l'intérêt. Encore plus s'il parle de décarbonation et de souveraineté...

Concentrée jusqu'alors sur sa production de cathodes pour l'industrie de l'aluminium, l'entreprise a réfléchi, à partir de 2018, à deux voies de diversification : la production de graphite de spécialité pour la construction mécanique ou génie chimique (une activité historique qui avait été arrêtée) et la production de graphite en tant que matériaux d'anode pour les batteries lithium-ion des voitures électriques.

« Avec l'intuition que les voitures électriques vont devenir un marché majeur », sourit le président.

Aller « challenger » les Chinois

Cette deuxième voie constitue une véritable transition industrielle... Il s'agit à la fois d'acquiescer de nouveaux procédés de fabrication et d'aller « challenger » les Chinois, qui détiennent aujourd'hui 98 % de ce marché. De produire en France pour l'Europe et ensuite l'Amérique du Nord...

Depuis 2018, le service recherche et développement travaille donc sur la faisabilité de transformer le savoir-faire centenaire de l'usine pour ces utilisations high-tech. Un premier investissement de taille, puisque 20 % du chiffre d'affaires annuel ont été consacrés à ce projet soutenu par l'Europe. Les deux usines françaises ont la volonté de se démarquer des « procédés de fabrication archaïques des Chinois » et d'avancer des arguments commerciaux et de compétitivité très vertes : « On produira vingt à trente fois moins de CO2 que les Chinois et on consommera deux fois moins d'énergie », annonce Joseph Bertin.

Un pari validé par le groupe japonais Tokai carbon, qui a acheté l'entreprise en 2020. Basé au pied du mont Fuji, il pèse deux milliards de chiffre d'affaires et 4 000 salariés dans

le monde. Et possède lui-même une certaine expertise dans la fabrication de la poudre de graphite. Depuis 2020, le groupe a intégré les activités historiques des usines françaises et travaillé avec elles sur le développement des graphites pour batterie.

Mais à quoi sert la poudre de graphite dans les batteries ? « À stocker les ions lithium, c'est-à-dire l'énergie, résume l'industriel. Le graphite, ce sont des étagères à énergie. Il représente 20 à 25 % du poids de la batterie ; c'est le composant le plus important mais aussi le moins cher. » Avec un rôle clé pour l'efficacité future de la batterie : capacité de stockage, rapidité de charge, autonomie, durabilité...

Un bon coup de jeune pour la « vieille dame »

Actuellement, Tokai Cobex termine les dernières mises au point et travaille avec les fabricants pour répondre au mieux à leur demande. Pour cela, quelques milliers de tonnes de « échantillons » ont d'ores et déjà été produits. Le top pour le passage à l'étape supérieure, à la suite des investissements, sera donné dès les premières commandes signées par des clients. Joseph Bertin table sur la première partie de l'année 2024.

L'idée, c'est désormais d'avancer rapidement avec des objectifs d'investissement im-

pressionnants. D'abord sur les usines existantes à La Léchère et Vénissieux : plusieurs centaines de millions d'euros. Avec l'objectif de produire, outre les 25 000 tonnes de graphite pour les activités historiques, 50 000 tonnes pour les batteries lithium-ion. Avant de passer à un déploiement industriel à plus grande échelle encore, avec la construction d'unités de 100 000 tonnes en Amérique du Nord et/ou en Europe. Et là, on parle de milliards d'euros d'investissements. Objectif : 2030. Les JO de Tokai Cobex en quelque sorte ! « On vise 10 à 15 % des parts de marché sur chacun de ces deux continents », souligne Joseph Bertin. Sans pour autant abandonner les productions historiques des usines qui, même si elles ne sont pas sur une phase ascendante comme le marché des batteries, restent stables.

Ce projet ambitieux est étroitement lié à la desserte en gaz de la Tarentaise (lire ci-dessous), qui va permettre à l'usine de La Léchère d'être à ce niveau l'égale de celle de Vénissieux, et donc de prendre toute sa part dans la fabrication des poudres de graphite pour les batteries électriques, tout en continuant à décarboner son processus de fabrication. Une centaine d'emplois devraient être créés entre La Léchère et Vénissieux. Et un bon coup de jeune devrait être donné à la « vieille dame ».

● Laurence Vuillen



Ugi'ring, un projet d'économie circulaire sur l'ex-site de FerroPem

Ugi'Ring, c'est une filiale d'Ugitech (Ugine, groupe Swiss Steel). Elle a acheté le site FerroPem à Château-Feuillet après sa fermeture par le groupe FerroGlobe. L'objectif est d'y développer, à partir de 2025, un projet d'économie circulaire. Cette future « usine verte » permettra de substituer, dans la fabrication des aciers inoxydables, l'alliage issu de l'extraction minière, par des procédés de recyclage de déchets industriels. Avec l'ambition de créer sur place une centaine d'emplois. Frédéric Perret, directeur d'Ugi'Ring détaille le projet.

Pour le projet Ugi'ring, que change la desserte du territoire en gaz et potentiellement en

bio-gaz et hydrogène ?

« Le gaz/biogaz, voire l'hydrogène, sera nécessaire pour préchauffer les réfractaires nécessaires au processus d'Ugi'Ring et sera l'une des sources d'énergie du deuxième équipement de fusion mis en œuvre par Ugi'Ring. Ainsi, la conduite est obligatoire pour ce deuxième équipement et permet de ne plus avoir de camions qui alimenteront en gaz Ugi'Ring. C'est une étape importante, mais non décisive, dans la validation du projet. »

Quels sont les objectifs de production ?

« Nous prévoyons une montée en puissance progressive de l'activité à partir de 2025 pour atteindre une cible de

réduction de la dépendance aux métaux critiques de 90 % à horizon 2030. »

Ugi'ring, c'est la preuve que des industries centenaires peuvent aussi écrire l'avenir ?

« En effet, Swiss Steel Group et Ugitech, dans le cadre de leur stratégie pour soutenir un monde durable, souhaitent incarner, via la mise en œuvre de projets concrets, cette capacité à agir sur les thématiques sociétales et environnementales d'avenir. »

● Propos recueillis par L.V.

Une réunion publique aura lieu le lundi 12 février à 18 h à l'auditorium de La Léchère pour présenter le projet, les enjeux, le processus, la partie environnementale et répondre aux questions.



Ugi'Ring, filiale d'Ugitech, a acheté l'ex-usine FerroPem pour son projet d'économie circulaire. Archive Le DL/Sylvain Muscio

marché des batteries électriques



Tokai Cobex (ici le site de La Léchère) cherche à diversifier ses activités. L'entreprise a lancé un programme de recherche pour s'attaquer au marché des batteries en lithium.
Photo Le DL/Tom Pham Van Sun

Fabrice Pannekoucke : « Notre priorité, soutenir notre industrie »

La création d'un réseau d'alimentation en gaz allant d'Albertville jusqu'en Tarentaise, c'est un vieux projet. Depuis quatre ans, Fabrice Pannekoucke, maire de Moûtiers et vice-président du conseil régional, l'a relancé, persuadé que « c'est une réalisation nécessaire pour maintenir l'industrie localement. » Il est désormais entouré de nombreux partenaires qui se sont engagés sur le financement du projet. Un calendrier a été fixé : la conduite devrait être terminée en 2026. Elle ira d'Albertville à La Léchère (25 km). C'est une première étape.

« L'objectif initial, c'était d'aller jusqu'à Saint-Marcel

et de traiter tout de suite la desserte en gaz domestique en profitant de la proximité des communes pour alimenter les chaudières collectives par exemple. On s'est heurté à la question des coûts et on a dû faire des choix. Notre priorité, c'est de soutenir l'industrie. Avec cette desserte, nous voulons permettre le développement de l'industrie du futur : d'un côté du recyclage, de l'autre la batterie du véhicule électrique. » Le projet s'est donc arrêté à La Léchère, où Tokai Cobex et Ugi'ring étaient partantes pour être partenaires du projet. Sans s'interdire d'aller plus loin dans un second temps.

La deuxième priorité de ce chantier, c'était de concevoir une conduite capable de transporter aussi bien du gaz que de l'hydrogène. « Un élément très important dans une trajectoire de développement, d'autant plus que cela a du sens avec notre volonté de développer l'utilisation de l'hydrogène autour de Moûtiers et avec Arlysère. » Avec à la clé des arguments verts qui parlent : consommer du gaz naturel permettrait de réduire de 35 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport au fioul lourd. Le biométhane, lui, diviserait par cinq les émissions de gaz à effet de serre par rapport au gaz naturel et

par sept par rapport au fioul lourd...

C'est GRT gaz qui réalisera la conduite. Durée du chantier : huit mois. Le coût est estimé entre 11 et 15 millions d'euros. Autour de l'État et la Région, se sont réunis le Département en lien avec la Sem Savoie EnR, les communautés de communes Cœur de Tarentaise et des vallées d'Aigueblanche, les communes de La Léchère et de Grand-Aigueblanche et les deux industriels. Aujourd'hui, les partenaires travaillent à la création d'ici juin 2024 de la structure juridique de prise en charge des coûts de raccordement.

● L.V.



Fabrice Pannekoucke, maire de Moûtiers et vice-président du conseil régional.

Photo Le DL/Thierry Guillot