

## Fonderies françaises : « Un plan de désindustrialisation prévu, organisé et connu »

PAR CÉCILE HAUTEFEUILLE  
ARTICLE PUBLIÉ LE MARDI 7 DÉCEMBRE 2021

L'usine SAM, dans l'Aveyron, dont la cessation d'activité vient d'être prononcée, rejoint une longue liste de fonderies, sous-traitantes de l'automobile, fermées ou en sursis. Pour les acteurs de la filière, la crise économique et l'essor des moteurs électriques ont bon dos. Ils pointent la responsabilité des constructeurs.



Une manifestation de soutien à la SAM a rassemblé entre 4000 et 6000 personnes le 1er décembre 2021. © Valentine CHAPUIS / AFP

Une usine occupée, en sursis ou vouée à fermer. L'angoisse qui se lit dans les yeux des salariés. La peur du chômage, frappant parfois des familles entières. Et une immense colère qui couve. La filière fonderie a vu, en 2021, ces histoires et ces images se répéter, inlassablement, aux quatre coins de la France. MBF, les Fonderies du Poitou, Fonderie de Bretagne... Plusieurs centaines d'emplois ont été balayés et l'avenir de nombreux autres est incertain.

### Écouter cet article

Le dernier drame social en date se joue dans l'Aveyron, à la SAM, Société aveyronnaise de métallurgie. Basée à Viviez, sur les hauteurs de Decazeville, l'usine est depuis peu à l'arrêt et ses 333 salariés devraient être licenciés. Un comité social et économique (CSE) extraordinaire a été convoqué, pour discuter de la mise en place d'un plan de sauvegarde de l'emploi (PSE).

Le tribunal de commerce de Toulouse a scellé, le 26 novembre dernier, la liquidation judiciaire et prononcé la cessation immédiate de l'activité de l'entreprise,

qui fabrique des pièces en aluminium pour moteur automobile. Depuis, la SAM est occupée jour et nuit par les salariés. Entre 4000 et 6000 personnes sont venues, de toute la région, **manifester leur soutien** le 1<sup>er</sup> décembre.

Reprise en 2017 par le groupe chinois Jinjiang, l'usine avait été placée en redressement judiciaire en décembre 2019. Jusqu'au bout, les salariés ont voulu croire au dernier – et unique – projet de reprise, présenté par Patrick Bellity, ancien dirigeant de la SAM. L'État et la région Occitanie étaient **prêts à le soutenir** à hauteur de 9 millions d'euros (5,5 millions pour l'État, 3,3 pour la région).



Une manifestation de soutien à la SAM a rassemblé entre 4 000 et 6 000 personnes le 1er décembre 2021. © Valentine CHAPUIS / AFP

Mais c'est le constructeur automobile Renault, seul client de la fonderie, qui a eu le dernier mot, en refusant de soutenir le projet. « *Ayant pris acte* » de cette position, le tribunal de commerce a définitivement mis un terme à l'activité. Quelques jours plus tard, le constructeur s'est dit enclin à apporter « *un accompagnement individualisé à chaque salarié, pour une reconversion et un soutien financier* ». Quant au ministre de l'économie, il promet, dans **une interview** à France Bleu Occitanie, une solution « *sur mesure* » pour chacun-e.

« *Renault et l'État nous ont tous trahis !* », s'emporte Ghislaine Gistau, responsable qualité à la SAM et déléguée syndicale CGT. Elle n'oublie pas que Bruno Le Maire a jugé l'offre de reprise « *non crédible* » après la décision du tribunal, « *alors qu'il proposait, une semaine plus tôt, de mettre cinq millions d'euros pour la soutenir* ».

Reconnaissant que la fermeture de la SAM est « *un échec* », le ministre a désigné deux responsables : une « *insuffisance des investissements* » sur le site et « *une accélération de la transition technologique* ».

« *La SAM a des activités qui avaient déjà pris le virage de la transformation écologique* », rétorque Jean-Marie Robert, secrétaire national de la CFDT métallurgie, chargé du secteur automobile. « *Accuser les contraintes écologiques et la situation du marché est un effet d'aubaine, poursuit-il. Nous ne sommes pas naïfs. Se priver de fonte dans le secteur ira dans le sens de l'histoire. En revanche, la grande surprise, ce sont les questionnements sur la filière aluminium. On aura toujours besoin d'aluminium, par exemple pour les batteries.* »

« *Mettre la fermeture des fonderies sur le dos de l'électrification des moteurs automobiles, c'est un peu facile*, abonde Michel Sonzogni, intervenant du cabinet d'expertise **Syndex**, spécialiste du marché automobile. *Ce sont les politiques d'achat des constructeurs qu'il faut plutôt regarder, et leur choix de s'approvisionner en Turquie, en Inde, en Chine... La situation actuelle est une conséquence de ces choix et pas de l'horizon qui se profile.* »

« *Renault a une grosse responsabilité dans tout cela* », tranche l'expert, qui dit « *s'intéresser de près aux fonderies depuis un an, depuis qu'elles sont dans la tourmente* ».

### **5200 emplois menacés d'ici à 2030**

La liste des usines en liquidation ou en difficulté n'a eu cesse de s'allonger ces derniers mois. Chaque fois, les constructeurs, Renault en tête, n'y sont pas étrangers.

En Meurthe-et-Moselle, 127 emplois ont été supprimés chez l'un de ses sous-traitants, la fonderie d'aluminium FVM, détenue par le même groupe que la SAM. Elle a été placée en liquidation judiciaire en avril 2021. Le propriétaire est accusé par les salariés de n'avoir pas réalisé les investissements nécessaires. Et Renault, d'avoir réduit les commandes.

Liquidation également dans le Jura, chez MBF Aluminium, qui employait 272 personnes (*voir nos articles et reportages [ici](#) et [là](#)*). Les ex-salariés

portent aujourd'hui un projet de société coopérative de production (SCOP) et attendent la décision du tribunal sur la procédure d'appel de la liquidation. Ils attendent surtout des engagements de Renault et Stellantis, leurs deux ex-clients, qui avaient réduit leurs commandes, provoquant la chute de l'usine.

Liquidation, encore, à Châtelleraut, dans la Vienne, où 290 salariés ont perdu leur emploi à la suite de la fermeture du site « fonte » des fonderies du Poitou, en juillet dernier. L'unique client, Renault, avait choisi de confier la fabrication de son carter Diesel aux Espagnols de Fagor, comme **relaté dans le quotidien *La Nouvelle République***.

Le site « aluminium » des fonderies du Poitou est, lui, en redressement judiciaire avec 330 personnes en sursis. Le tribunal de commerce a accordé **un délai supplémentaire**, jusqu'en janvier 2022, pour trouver un repreneur.

Sursis et inquiétudes enfin dans le Morbihan, à la fonderie de Bretagne, que Renault a mise en vente dans le cadre de son plan d'économies. 350 salariés sont désormais suspendus à la recherche d'un repreneur. Ils ont tenu le piquet de grève pendant huit semaines au printemps dernier pour protester contre cette cession annoncée.

Dans **un communiqué** publié en mars 2021, Renault explique que « *le site doit diversifier ses activités et poursuivre la réduction de ses coûts de production* » et annonce rechercher un « *repreneur qui lui paraît plus à même de pérenniser les activités et les emplois et d'adapter l'outil industriel aux évolutions du secteur* ». En octobre, lors d'un CSE extraordinaire, le groupe a fait savoir que trois offres de reprise avaient été déposées. Six acquéreurs potentiels se sont fait connaître.

Aujourd'hui, les fonderies dédiées à l'automobile emploient plus de 13 000 personnes en France, et 5200 emplois seraient menacés d'ici à 2030, selon un rapport du cabinet Berger sur la filière, que Mediapart **s'était procuré** en mai dernier. Ses recommandations étaient crues et limpides : « *accepter qu'on ne pourra pas sauver tout le monde* » et « *consolider la fonderie automobile française autour de deux champions* ».

Michel Sonzogni, du cabinet Syndex, réagit sur ce dernier point : « *On voit bien que la restructuration concertée et l'émergence de deux grands leaders n'a pas encore eu lieu. On est plutôt dans une consolidation par la réduction de l'activité! Il n'y a pas de champion qui émerge mais des usines qui font le dos rond et d'autres qui ferment.* »

Le gouvernement, qui juge inéluctable la restructuration des fonderies sous-traitantes de l'automobile, a annoncé au printemps dernier un fonds de 50 millions d'euros pour la filière. « *Le périmètre exclusif de ce plan, c'est le soutien des salariés, et leur reconversion, après la fermeture de leur entreprise* », déplore Jean-Marie Robert, de la CFDT.

Il appelle à des « *états généraux du secteur* » et plaide pour la création « *d'une filière intégrée* », qui couvrirait l'ensemble des composants nécessaires à la fabrication d'une voiture « *et qui embarquerait tout le monde, y compris les fonderies, s'empresse-t-il d'ajouter. Déjà, si on arrive à faire 65% d'éléments d'une voiture en France, ce serait un bon niveau* ».

Quel est le pourcentage aujourd'hui ? « *Mystère*, répond Jean-Marie Robert. *Il y a quelques années, les constructeurs communiquaient sur le sujet. Mais cette donnée a glissé vers un taux d'intégration européen... qu'on ne connaît plus du tout !* »

### **Une proposition de loi, pour « taper les donneurs d'ordre au portefeuille »**

Se mettre autour de la table, réfléchir, sans nier la dimension écologique, à la transformation des entreprises hors des « *faux lieux de discussions* ».

C'est également le souhait de Vincent Labrousse, ex-délégué CGT chez GM&S, sous-traitant automobile de La Souterraine (Creuse) qui travaillait presque exclusivement pour PSA et Renault. 167 emplois y ont été supprimés après **la liquidation judiciaire** en 2017.

Vincent Labrousse observe avec dépit le sort des fonderies. « *On est dans les mêmes combats depuis longtemps. Tout ceci est un plan de désindustrialisation de la France, prévu, organisé et connu, tranche-t-il. À la SAM, dans l'Aveyron, le donneur d'ordre, Renault, pilote l'entreprise depuis des années et l'abandonne du jour au lendemain tout en disant à l'État et aux collectivités : "Démerdez-vous, on n'est pas responsables, car juridiquement, cette entreprise ne nous appartient pas."* »

C'est pour cette raison que des ex-GM&S ont rédigé **un projet de loi** visant à rééquilibrer la relation entre les donneurs d'ordre et les sous-traitants. « *Il faut taper au portefeuille*, explique Vincent Labrousse. *Si un donneur d'ordre a plus de 30 % du carnet de commandes d'une entreprise, alors les mesures d'accompagnement doivent être calculées au vu de sa capacité financière. Et pas celle du sous-traitant. Ce ne sont pas aux AGS [régime de garantie des salaires – ndlr] de payer en cas de liquidation judiciaire.* »

Les ex-GM&S ont d'ores et déjà affiché leur soutien à la Société aveyronnaise de métallurgie, dont le blocage se poursuit. « *S'ils ont besoin de renfort, on ira se froter avec eux* », promet Vincent Labrousse.

**Directeur de la publication** : Edwy Plenel

**Direction éditoriale** : Carine Fouteau et Stéphane Alliès

**Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).**

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, François Vitrani. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart, Société des salariés de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

**Courriel** : contact@mediapart.fr

**Téléphone** : + 33 (0) 1 44 68 99 08

**Télécopie** : + 33 (0) 1 44 68 01 90

**Propriétaire, éditeur, imprimeur** : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.