



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

pièces et équipements

Question écrite n° 107662

Texte de la question

M. Jean-Jack Queyranne appelle l'attention de M. le ministre auprès de la ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, chargé de l'industrie, de l'énergie et de l'économie numérique, sur le devenir de l'entreprise Métaltemple située à Saint-Michel-de-Maurienne dans le département de la Savoie. En effet, cette entreprise spécialisée en fonderie acier de précision, sous traitance de constructeurs et équipementiers automobiles, a été dans un premier temps cédée par le groupe Renault, puis rachetée par B4Italia au groupe Teksid. Les objectifs industriels définis lors des reprises n'ont pu être réalisés en raison de la crise qui a touché la filière automobile en 2008 et 2009. Malgré les efforts consentis par les salariés, les réductions de personnels sont constantes et selon la direction actuelle, un nouveau plan de licenciement serait nécessaire et toucherait 65 emplois sur les 264 encore en activité. Aujourd'hui, concernant les pièces automobiles, Metaltemple doit relever un défi découlant de l'application des nouvelles normes européennes relatives aux productions des « pièces chaudes » ce qui lui permettrait de développer un nouveau secteur d'activités et par conséquent pérenniser l'emploi. Cependant, pour être à même de réaliser ce nouvel effort, Metaltemple doit néanmoins poursuivre la fabrication des pièces traditionnelles, mais à ce jour Renault a fait savoir qu'il entendait se désengager de Metaltemple et par conséquent condamne l'entreprise à court terme. Il serait paradoxal, au moment où le Gouvernement, pour relancer la croissance, entend accroître ses efforts pour l'industrie, les grands groupes industriels français ne défendent pas une politique de sauvegarde de l'emploi qu'ils peuvent générer dans les bassins d'emplois régionaux. En conséquence, il lui demande quelles mesures rapides le Gouvernement souhaite prendre pour défendre l'emploi dans les entreprises sous-traitantes de l'industrie automobile française.

Texte de la réponse

L'entreprise Metaltemple, localisée à Saint-Michel-de-Maurienne (Savoie), est spécialisée dans la fonderie acier à urée perdue. Elle a été rachetée en 2008 par le groupe B4 Trading UK, alors qu'elle se trouvait en plan de continuation. Dans le cadre du plan de retournement qu'ils ont initié, les nouveaux dirigeants de l'entreprise Metaltemple ont eu recours à un premier plan de sauvegarde des emplois (PSE) de 100 personnes pour adapter les capacités de l'entreprise à la réalité de son chiffre d'affaires. Ils ont également engagé une démarche d'adaptation du processus industriel pour que la société soit en mesure de proposer à ses clients des pièces de fonderie d'un poids moyen supérieur, tout en développant de nouvelles compétences pour la production de pièces en acier pour parties chaudes (motorisation). La situation de l'entreprise s'est à nouveau dégradée, avec la survenance de la crise en septembre 2008. Au cours des années 2009 et 2010, la situation a peu évolué, Metaltemple creusant son passif public et consommant les avances de trésoreries consentis par les constructeurs automobiles. Début 2011, les dirigeants de Metaltemple ont décidé de recourir à un second PSE, cette fois de 60 personnes, pour compléter la restructuration du site de Saint-Michel-de-Maurienne. Metaltemple a fait l'objet d'un suivi attentif de la part des services de l'État, et notamment du comité interministériel de restructuration industrielle qui a conduit les négociations avec les différentes parties prenantes pour restructurer la dette de l'entreprise, obtenir de nouvelles capacités d'investissement et bâtir un plan d'affaires crédibles, notamment avec l'appui des constructeurs automobiles nationaux. Le 14 juin 2011, le ministre chargé de

l'industrie a annoncé, lors du bilan qu'il a dressé de l'action du Fonds de modernisation des équipementiers automobile (FMEA), l'intervention de ce fonds, à hauteur de 10 Meuros, au sein du capital de la société Métaltemple. Cet investissement contribuera au financement du programme de modernisation et d'extension du parc industriel de cette entreprise, dont le coût est estimé à 15 Meuros sur les trois prochaines années. Le FMEA, doté de 600 Meuros à parité entre le Fonds stratégique d'investissement (FSI), Renault et PSA, est, d'ores et déjà, intervenu dans le capital de 20 équipementiers automobiles français en renforçant leurs fonds propres à hauteur de 300 Meuros. Son succès illustre bien le mouvement profond de restructuration de la filière qui a été engagé dans la cadre du plan automobile, annoncé le 9 février 2009 par le Président de la République. Le FMEA abrite également un fonds d'investissement dédié aux sous-traitants automobiles de rangs 2 et plus, mis en place début 2010, avec l'implication des grands équipementiers, du FMEA et du FSI et qui a, d'ores et déjà, réalisé cinq investissements pour un montant total de 17,4 Meuros. Au-delà de l'action du FMEA qui permet de faire naître de nouveaux leaders français et européens de la sous-traitance automobile, l'État a pris différentes initiatives pour structurer la filière : dès fin 2008, un comité stratégique de la filière automobile a été instauré et s'insère, aujourd'hui, dans le dispositif issu des états généraux de l'industrie ; un code de performances et de bonnes pratiques, qui jette les bases de la rénovation en profondeur de la filière et des relations entre donneurs d'ordres et fournisseurs, a été signé par les représentants de la filière ; ce code a conduit, en particulier, au lancement, en juin 2009, de la plate-forme automobile qui rassemble l'ensemble des parties et doit permettre de préparer l'avenir de la filière (forte implication des grands acteurs, meilleure visibilité pour l'ensemble des fournisseurs...). S'agissant des mesures prises au bénéfice des entreprises sous-traitantes de la filière automobile, il pourra également être mentionné les garanties accordées par Oséo (pour plus de 900 Meuros de crédits bancaires) ainsi que la mobilisation du dispositif d'activité partielle, amélioré dans le cadre du plan de relance et du fonds d'investissement social, qui a permis d'amortir les effets de la chute de la production : 44,3 millions d'heures ont été autorisées en 2009, avec un pic en mars (7 660 milliers d'heures) et en juin (5 100 milliers d'heures), pour un coût de 143 Meuros, dont les deux tiers à la charge de l'État. Pour préparer le futur, l'État consent également, au travers des investissements d'avenir, des moyens supplémentaires à ceux déjà mis en oeuvre au travers du crédit d'impôt recherche (260 Meuros annuel pour la filière) et du soutien aux pôles de compétitivité (35 Meuros/an en moyenne). Ainsi, 750 Meuros sont mobilisés dans le cadre du programme véhicule du futur des investissements d'avenir, avec l'objectif d'un investissement global de la filière de plus de 1 800 Meuros, pour des projets innovants et débouchant rapidement sur des programmes industriels, de nouvelles activités et de nouveaux emplois. En complément à cet effort sur l'innovation, une enveloppe de 250 Meuros (dont 162 Meuros engagés) sous forme de prêts a été mise en place pour accompagner l'installation d'usines de production de véhicules décarbonés et de batteries.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Jack Queyranne](#)

Circonscription : Rhône (7^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 107662

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : Industrie, énergie et économie numérique

Ministère attributaire : Industrie, énergie et économie numérique

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 mai 2011, page 4712

Réponse publiée le : 9 août 2011, page 8638