PARIS (MPE-Média) – La situation se dégrade pour la société SOFEDIT, ex filiale de ThyssenKrupp, équipementier automobile racheté par l'espagnol Gestamp avec l'aide du FMEA l'an dernier : « SOFEDIT a perdu un gros marché passé avec Ford et vient d'apprendre la perte d'un autre marché arrêté par PSA Peugeot-Citroën, pourtant signature d'un accord avec le Fonds de Modernisation des Equipementiers Automobiles (FMEA) l'an dernier lors de la reprise de SOFEDIT par le groupe Gestamp », nous déclare la CFDT qui a décidé de faire jouer son droit d'alerte.

« Un an après le rachat de Sofedit par Gestamp et la prise de participation dans Sofedit du FMEA (PSA-Renault-État) à hauteur de 35%, pour environ 35M€, la situation est alarmante. Après avoir perdu un marché important avec Ford, le CCE de Sofedit vient de faire usage de son droit d'alerte. Aujourd'hui c'est un investissement de 20M€ pour un projet d'emboutissage à chaud qui est remis en cause et une cinquantaine d'emplois impactée », explique la Fédération Nationale des métaux de la CFDT.

L'usine du Theil-sur-Huisne dans l'Orne a été cédée à Gestamp en 2011 (ph SD Sofedit)

C'est également la perte d'un marché PSA, dont la responsabilité est attribuée par la Direction à PSA qui inquiète la centrale cédétiste : « La CFDT attend que le FMEA se manifeste », déclare la Fédération générale des mines et des métaux ce jeudi.

« Le dialogue social avec Gestamp nous pose problème, contrairement à ce qui se passait avec notre ancien actionnaire ThyssenKrupp », nous précise notre source.

Le Comité Central de SOFEDIT se réunit ce jeudi au Theil-sur-Huisne (Orne) pour étudier des mesures de licenciement collectif d'une dizaine de cadres suite à une décision prise par Gestamp au début 2012.

Début juin dernier, une réunion entre la nouvelle direction Gestamp-Sofedit et les syndicats avait tourné court lors de l'énoncé d'un désaccord sur les modalités d'application de l'accord signé par le groupe espagnol lors du rachat du fabricant de pièces en tôles pour l'automobile.

Sofedit fait partie des équipementiers automobiles français de rang 1, essentiels à la filière automobile, consommant des volumes importants d'aciers spéciaux pour l'automobile et dont la baisse d'activité impacterait aussi les ventes des sidérurgistes européens.

C.J.