**Champion caché français de la fonderie aluminium, Le Bélier est passé sous pavillon chinois**.

A travers cette opération estimée à 251 millions d’euros, le groupe chinois Wencan acquiert un groupe dynamique et internationalisé, aux technologies complémentaires aux siennes dans un secteur porteur.

L’affaire est passée relativement inaperçue. En plein coeur de l’été, le groupe de fonderie Le Bélier, [spécialiste des composants moulés en aluminium](https://www.usinenouvelle.com/article/le-belier-le-specialiste-du-freinage-a-pleine-vitesse.N213175), est passé sous pavillon chinois. Fondé en 1961 et installé à Vérac (Gironde), Le Bélier était jusqu’à cet été propriété de la famille Galland, qui possédait 57% des parts de l’entreprise (au travers de sa holding Copernic). Le 28 juillet, le groupe chinois Wencan a annoncé le succès de son opération de rachat d’une participation majoritaire dans l’entreprise et son intention d’initier une offre publique d’achat à l’automne. Le total de l'opération, annoncée début décembre, bien avant le début de la crise du Covid-19, devrait se chiffrer à 251 millions d'euros.

Discret, le fondeur girondin est souvent présenté comme un “champion caché” français, leader de la fonderie basse-pression pour les pièces de freinage dans l’automobile. Dans un contexte où les appels à la relocalisation se multiplient et l'Europe se [mobilise pour protéger ses entreprises stratégiques des investissements étrangers](https://www.usinenouvelle.com/article/coronavirus-l-ue-prepare-un-bouclier-pour-ses-entreprises-strategiques.N946471), l'opération semble arriver à contre-temps. Elle s'explique par un projet chinois solide dans un secteur jugé porteur mais difficile et ne mobilisant pas d'acteur européen.

Construire un groupe sur trois continents

L’occasion était rêvée. Alors que l’actionnaire historique du groupe, la famille Galland, souhaitait se retirer du Bélier, racheter le champion français permet à Wencan de récupérer un appareil de production réputé et, surtout, internationalisé. Présent sur trois continents, notamment en Europe de l’Est (Serbie et Hongrie), en [Chine](https://www.usinenouvelle.com/chine/) et au Mexique, Le Bélier brassait 319,5 millions d’euros de chiffre d'affaires en 2019, pour plus de 3500 employés. Installé à Foshan, dans le sud de la Chine, Wencan était lui absent de l’international. En 2018, il a généré 210 millions d'euros de chiffre d’affaires et comptait 2500 employés.

Pour emporter le marché, Wencan a d'abord aligné les billets, tout en présentant un projet industriel bien ficelé. *“C’est une belle opération”*, commente Eric Espérance, consultant pour Roland Berger, ancien de [Valeo](https://www.usinenouvelle.com/valeo/) et de [Faurecia](https://www.usinenouvelle.com/faurecia/%22%20%5Co%20%22Faurecia%20%3A%20Informations%20et%20Actualit%C3%A9s%20sur%20l%27entreprise%20-%20Usine%20Nouvelle%22%20%5Ct%20%22), et auteur d'une récente étude sur la fonderie française dans l’automobile pour le compte d'un regroupement de constructeurs, la Plateforme de la filière automobile (PFA). *“Même si Le Bélier a surtout des usines dans les pays de l’est de l’Europe, le savoir-faire français est valorisé et cela permet à Wencan d’avoir un pied en Europe. Le Bélier y gagne les capitaux nécessaires pour tenir dans la longueur en fonderie, car l’appareil industriel nécessite des investissements constants”*, éclaire l’expert. Pour expliquer le départ de l’actionnaire historique, il pointe que *“la fonderie est un métier très dur avec des retours sur investissement particulièrement longs”* .

L'aluminium, composant essentiel des voitures du futur

Marqué par la crise automobile, Le Bélier a bouclé son exercice 2019 avec un chiffre d’affaires de 319,5 millions d’euros, en baisse de 10% par rapport à l’année précédente. Pourtant, l’entreprise restait solide. Elle avait notamment connu une croissance permanente entre 2010 et 2018 grâce à son positionnement sur une niche porteuse, rappelle à L’Usine Nouvelle Philippe Dizier, directeur-général du groupe jusqu’au 28 août.

Spécialiste de l’aluminium, Le Bélier travaille principalement pour l’automobile, avec une spécialisation sur trois lignes de produits : le freinage, les pièces de suralimentation et les pièces de châssis. *“Ce sont des produits, notamment les pièces de freinage et de châssis, qui ont un avenir pérenne*, estime Philippe Dizier. *L’aluminium procure un allègement nécessaire pour réduire les émissions de CO2 des véhicules thermiques et renforcer l’autonomie aux véhicules électriques.”*

Au-delà de l'allègement des voitures, *“le projet industriel a beaucoup de sens*, défend-t-il. *"Nos technologies, nos clients et nos géographies sont complémentaires, ce qui permet aux deux groupes d’adresser un marché plus large.”* Un projet que Le Bélier avait d’ailleurs cherché à mener de son côté, sans succès. *“Nous avons cherché un certain temps à élargir notre portfolio technologique, mais nous n’avons pas vraiment trouvé d’acteurs répondant à nos critères"*, se remémore l'ex-directeur général.

Le rapprochement entre les deux groupes devrait aussi leur permettre de combiner les deux procédés de fonderie les plus répandus pour l’aluminium : d’un côté la fonderie gravité en coquille, dont le groupe girondin est spécialiste, et de l’autre la fonderie sous pression.

Prise de contrôle

Symbole de la reprise, l’industriel et ancien président du Bélier Philippe Galland, – plus connu pour les films qu'il a réalisé (parmi lesquels Le Quart d’heure américain et Le Mariage du siècle) et pour sa relation avec l’actrice Anémone – perd la présidence du groupe, remplacé par Jiexong Tang. Concrètement, Wencan prend donc le contrôle du groupe. Déjà majoritaire avec 61% des parts, le chinois doit désormais débuter une OPA et a annoncé sa volonté de racheter l’ensemble des parts de l’entreprise girondine si l’occasion lui en est donnée.

Les deux entreprises ne devraient pourtant pas se réunir de suite sous le même logo. *“Le Bélier reste une compagnie à part entière, avec un management propre*, explique Philippe Dizier. *L’idée est de développer des synergies géographiques et des échanges techniques.”* Chaque acteur bénéficiant des technologies, des installations et de la réputation de l’autre sur son terrain privilégié. L’usine du Bélier à Querétaro (Mexique) notamment, pourrait aider Wencan à répondre à la demande de Tesla, l’un de ses principaux clients.

Sur le plan de l'emploi, le projet est jugé rassurant. *“Nos usines sont pour la plupart implantées dans des régions du monde où Wencan n’est pas et elles ont toutes leur propre vocation et le niveau de performance requis”*, rappelle Philippe Dizier. S’il reconnaît que l’usine française du groupe, à Vérac, pourrait connaître des difficultés, il ne les relie pas au rachat. *“C’est une usine de petite et moyenne séries, spécialisée dans l’aéronautique donc dans un marché en grosse difficulté. Cela peut poser des problèmes d'adaptation mais le projet présenté par Wencan a vocation à maintenir l’activité : le marché devrait être porteur à terme et cette usine fabrique des prototypes utiles dans le cadre des grandes séries automobiles.”*

"Pas de chevalier blanc pour sauver la fonderie française"

Autre source de confiance : l'entrepreneuriat à la tête de Wencan, *“une famille d’industriels, qui connaît le métier et propose un avenir intéressant pour Le Bélier”*, pointe Philippe Dizier, relevant n'avoir *“rencontré presque exclusivement que des acteurs chinois”*depuis deux ans et demi que dure le processus de vente. *“Wencan a démontré qu’il était un acteur sérieux dans l’auto et qu’il avait une stratégie industrielle”*, abonde Eric Espérance de Roland Berger, qui le distingue d'acteurs *"moins fiables"* comme Hangzhou Jinjiang, le repreneur de FVM, [Sam Technologies](https://www.usinenouvelle.com/article/l-aveyronnais-sam-technologies-dans-le-giron-du-chinois-jinjiang.N634583) et [Bélesta](https://www.usinenouvelle.com/article/gardner-aerospace-belesta-passe-dans-le-giron-du-groupe-chinois-jinjiang.N898899).

S'il garde un goût amer face à la *“perte d’un beau fleuron français, qui rappelle*[*celle de Montupet au profit de Linamar il y a quelques années*](https://www.usinenouvelle.com/article/l-equipementier-automobile-montupet-dans-le-viseur-du-canadien-linamar.N357023)*"*, l'expert décrit une mécanique inévitable dans un secteur *"très difficile, avec des retours sur investissements longs, et en forte consolidation"*. *"Laisser partir Le Bélier était une bêtise, mais il est dur de pointer quelqu'un du doigt*, poursuit Eric Espérance. *Le gouvernement offre des véhicules d’investissement, mais encore faut-il qu’un industriel s'en empare, alors que personne ne sort des rangs. Personne n’a su trouver le chevalier blanc qui allait sauver la fonderie française."* Cette dynamique pourrait selon lui affecter les derniers français présents sur le créneau, que sont GMD et les fonderies Saint-Jean.