

Evelyne Ternant

La fonderie MBF Aluminium à Saint-Claude (Jura) ou comment mettre en échec la chronique d'une mort annoncée

Depuis quelques années, les stratégies publiques et privées s'enchaînent de manière implacable pour plonger la ville de Saint-Claude dans une mécanique de régression. Le gouvernement peut promettre l'équilibre territorial, organiser des déplacements médiatisés dans les provinces reculées pour rassurer les populations, les décisions tombent tels des couperets : celles de l'ARS de Bourgogne Franche-Comté, de la SNCF, de l'État et des constructeurs automobiles condamnent aujourd'hui la ville à une mort certaine, si les mobilisations ne parviennent pas à organiser une résistance efficace. Le coup de grâce pour la ville est en train d'être donné avec la liquidation de MBF Aluminium prononcée par le tribunal de commerce de Dijon, le 22 juin dernier : 280 emplois directs, 1000 emplois induits, près de 1300 familles touchées.

C'est une catastrophe industrielle, car l'entreprise est reconnue comme un des spécialistes européens de l'injection sous pression de pièces en aluminium pour le secteur automobile. Une catastrophe territoriale pour la ville et ses alentours.

MBF est l'archétype de la gestion économique actuelle du capital, sous deux aspects :

- une logique financière appliquée rigoureusement par les constructeurs automobiles dans leurs choix stratégiques de sous-traitance ;

- la soumission servile de l'État à ces stratégies : la « régulation » selon la conception du gouvernement consiste à accompagner financièrement la liquidation du secteur de la fonderie en France décidée par les constructeurs. Les promesses gouvernementales de réindustrialiser le pays révèlent une fois de plus sur

ce dossier leur absence totale de crédibilité.

MBF jetée depuis plus de 20 ans dans la prédation de la finance mondiale

Les turbulences sur MBF remontent en fait à plus de vingt ans en arrière : l'entreprise familiale Menzoni Bouchot Fonderie (MBF) est rachetée en 1999 par une société de capital-risque : Léman capital, créée depuis une année seulement.

Léman Capital 1999-2006

Léman capital est un fonds d'investissement qui se consacre à l'acquisition de participations majoritaires dans des entreprises de taille moyenne, par le biais du fonds de private equity ¹

BVP Europe, constitué d'investisseurs américains (majoritaires) et européens, domicilié aux îles Caïman.

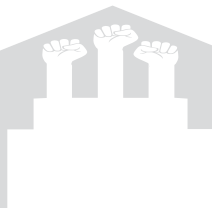
La ligne stratégique de Léman capital est clairement assumée autour de trois principes :

1• Intéresser le *management* des sociétés reprises au capital, afin d'assurer une gestion actionnariale.

2• Se rémunérer par des honoraires de consultant exclusif de BVP, et pas par des dividendes.

3• Développer à rythme accéléré les sociétés acquises au moyen de l'endettement, puis les placer en Bourse ou les céder en réalisant une plus-value d'au moins 20 %, dans un délai allant de quatre à sept ans.

Les objectifs sont clairs, la pompe aspirante à valeur ajoutée est installée à MBF, et va fonctionner puisque Léman capital, après avoir absorbé les réserves



de l'entreprise, laisse un endettement de 220 millions d'euros et abandonne l'affaire en 2006, au moment où PSA, principal client (deux tiers du chiffre d'affaires), fait face à une baisse de rentabilité et une chute des ventes. L'entreprise compte encore plus de 1 000 salariés.

Le groupe Arche 2007-2011

Le 29 juin 2007, c'est le groupe Arche, soutenu par PSA, qui reprend l'entreprise, dont le nom devient MBF Technologies. L'objectif qui se dévoile très vite est en fait de capter le marché et de délocaliser l'activité sur le site de Viviez-Decazeville dans l'Aveyron. Des licenciements, un déménagement de machines mis en échec par les salariés, aucun investissement, l'aventure Arche se termine par un dépôt de bilan le 1^{er} juillet 2011, non sans avoir été émaillée de conflits sociaux très durs². L'entreprise, de 1 000 salariés en 2006, n'en compte plus que 450 en juin 2011, au moment où un nième PSE³ incluant la liquidation du secteur Recherche-Développement déclenche une grève de 35 jours avec blocage des approvisionnements de Renault et PSA.

MVC-Colla 2012-2021

La nouvelle aventure commence en juillet 2012 avec un nouveau « sauveur », Gianpiero Colla, un affairiste italien, amené une fois de plus par PSA. MBF devient MBF Aluminium.

Le tribunal de commerce de Lons le Saulnier, en donnant son accord à la proposition de Gianpiero Colla, ne semble avoir été très regardant, ni sur les antécédents dudit repreneur (encadré 1), ni sur le montage financier proposé, des plus opaques (encadré 2). Nul besoin n'était en effet d'être un expert en optimisation fiscale pour repérer la mise en place de la pompe aspirante via un empilage de holdings (anglaise et néozélandaise) pour que les repreneurs se paient « sur la bête », autrement dit sur la valeur créée par les salariés. Une étude du cabinet Syndex a révélé que la holding installée en Angleterre n'était en fait « qu'une coquille vide » et que ses comptes n'étaient pas communiqués⁴.

Les conditions du rachat de MBF par Colla en 2012 s'apparentent une fois de plus à un don pur et simple : un euro pour l'entreprise... 50 000 euros pour les stocks de lingots d'aluminium, et 181 licenciements exigés par le repreneur. L'effectif tombe à 250 salariés. La pompe à finances, via les transferts en direction de la holding ou les rémunérations des dirigeants, va aspirer entre 2013 et 2020 quelque dix millions d'euros. L'alerte est donnée dès 2018⁵ par des articles de presse et par les syndicats qui perçoivent bien l'existence des transferts, dont les formes sont un classique du genre : redevances injustifiées à la holding, prêts non remboursés, rémunérations des dirigeants sans rapport avec les résultats (encadré 3). Gouvernement et constructeurs automobiles sont au courant et font la sourde oreille. Et si le coulage de l'entreprise par le repreneur arrangeait les uns et les autres, en facilitant la stratégie d'abandon de la fonderie en France ?

Il est révélateur que malgré la connaissance de ces faits, malgré un dépôt de plainte transmis depuis des semaines au procureur de la République, ce soit seulement au surlendemain du jugement prononçant la liquidation qu'ait été annoncée publiquement l'existence d'une enquête judiciaire (ouverte depuis avril) pour « abus de biens sociaux », en raison « de mouvements de fonds suspects » et d'une suspicion « de niveaux de rémunération du dirigeant et de ses proches non proportionnés au résultat de l'entreprise. » De là à conclure que la priorité des constructeurs et de Bercy était de se débarrasser de l'entreprise, il n'y a qu'un pas, que l'on peut franchir sans risque excessif d'erreur.

Le désengagement des constructeurs automobiles

MBF a été prise en étau entre la sangsue financière mise en place par des dirigeants prédateurs et un désengagement progressif et continu des donneurs d'ordre Renault et Stellantis (ex-PSA) au fur et à mesure de leur stratégie globale de délocalisation/externalisation.

Les constructeurs s'inscrivent depuis une trentaine d'années dans un choix de recentrage sur l'activité d'assemblage, en externalisant fortement la fabrication des pièces, y compris les constituants des moteurs. Par ailleurs, les délocalisations de l'assemblage de certains modèles se sont multipliées à l'autre bout de l'Europe (Turquie, Roumanie, etc.), voire à l'autre bout de la planète (Chine notamment), avec pour seule boussole la rentabilité, au mépris des considérations sociales et écologiques : c'est ainsi que les deux véhicules français les plus vendus sur le marché français (208 Peugeot et Clio Renault) sont exclusivement fabriqués à l'extérieur du pays, et que le véhicule à bas prix de Renault est produit en Chine.

Le cycle de la chaîne d'approvisionnement continue à s'internationaliser fortement, avec notamment le développement d'activités des acteurs de la filière française vers l'Inde. Le cabinet Syndex fait le constat⁶ suivant :

« Le terme de "relocalisation" employé par le président de la République dans son discours à Valeo Étampes a fait naître des espoirs bien vite déçus. Les pressions constantes à la délocalisation y compris en conception s'intensifient, tout particulièrement de la part de PSA. Même le maintien de l'activité encore présente dans nos territoires est loin d'être assuré ».

Les intentions de certains groupes laissent en effet craindre le pire (encadré 4). Les restructurations annoncées dans la filière concernent pour plus de la moitié les sous-traitants, et le groupe Renault pour 38 %.

Dans cette accélération de l'intégration mondiale des chaînes d'activités automobiles, les donneurs d'ordre poussent les sous-traitants à accompagner leurs délocalisations en s'installant auprès des centres d'assemblage ou auprès des sous-traitants devenus eux mêmes « assembleurs » et donneurs d'ordre avec les stratégies d'externalisation des constructeurs. C'est ce qui explique la volonté des constructeurs de se défaire du secteur de la fonderie en France, à le transférer dans les pays « à bas coûts », à proximité de la fabrication des moteurs fortement

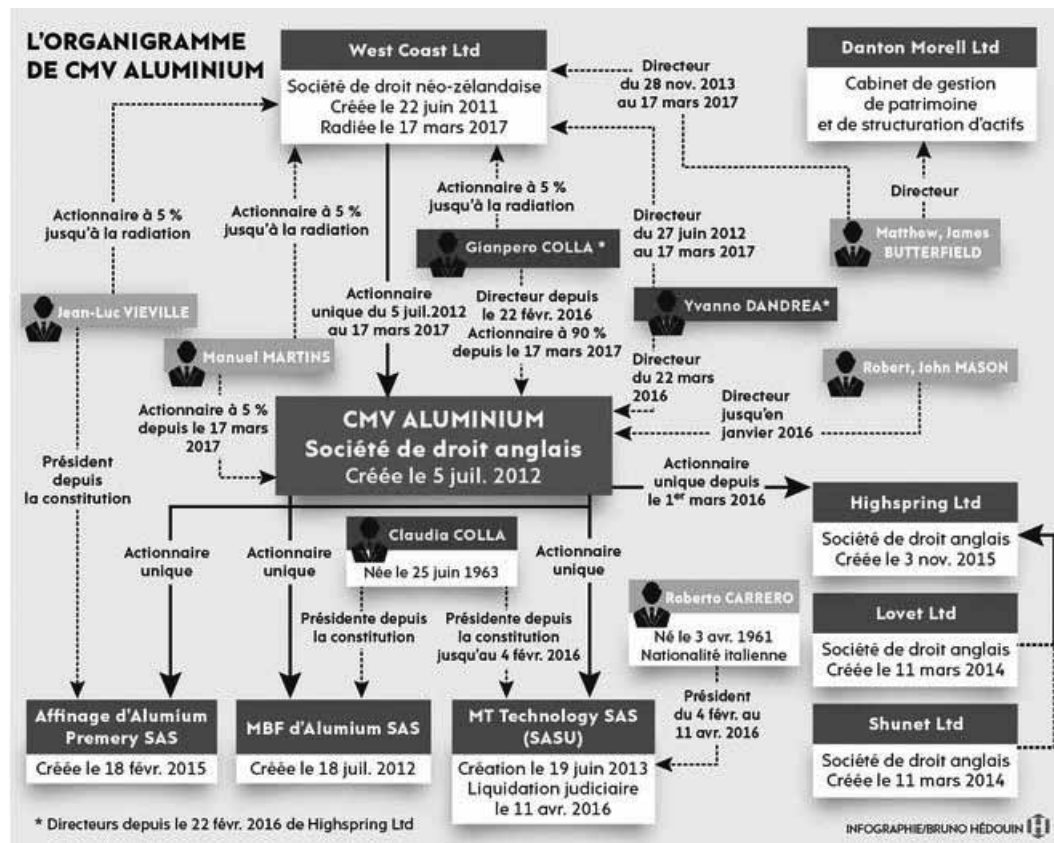
Encadré 1 :
Un affairiste douteux à la tête de MBF depuis 2012

Son passé aurait dû susciter une certaine méfiance de la part des tribunaux de commerce. Ils ont pourtant choisi Gianpiero Colla à plusieurs reprises. Adoubé par les constructeurs automobiles, arrosé de fonds publics, il conduit la série de reprises d'entreprises qui lui ont été confiées au même fiasco : pompage de valeur, déficit et fin en liquidation.

En Italie, il a déjà à son passif deux faillites personnelles prononcées par la justice en 1997 puis en 2002 lorsqu'il jette son dévolu sur des affaires en France à partir de 2008. C'est d'abord via sa holding B4 Italia qu'il opère en Savoie : une entreprise de fret, « Transrochette », liquidée en 2014, une entreprise de mécanique « Baud Mécanique », reprise en 2010, liquidée en 2013. Les dirigeants italiens de ces deux entreprises se retrouveront respectivement à la tête de GM&S et Métaltemple.

C'est ensuite par l'intermédiaire d'une holding anglaise qu'il accumule ses prises dans la sous-traitance automobile. En 2008, la fonderie Métaltemple (Savoie) tombe dans son escarcelle, suivie par celle de Fumel (Lot et Garonne) en 2009, rebaptisée Metaltemple Aquitaine. Elles seront placées en règlement judiciaire cinq ans plus tard, mais entre-temps, un an avant la fin des Métaltemple, le relais est assuré avec la reprise de MBF Saint Claude en 2012, avec les suites que l'on connaît. Il faut croire que l'absolution a été donnée sur l'échec des Métaltemple puisqu'en 2014 le tribunal de commerce de Poitiers retient l'offre de reprise du même Colla pour l'entreprise de sous-traitance automobile GM&S de La Souterraine (Creuse) à 3 euros, accompagnée d'un large financement public : un million d'euros d'aides diverses, plus un autre million de la part de Pôle Emploi, qui a indemnisé un jour par semaine les salariés déclarés au chômage partiel. Le bilan de GM&S est déposé deux ans plus tard, donnant lieu à une lutte mémorable des salariés, qui a connu un retentissement national. Le film *On va tout péter* du réalisateur britannique Lech Kowalski, projeté au festival de Cannes de 2019, retrace les moments forts, dont un a valu à l'auteur une garde à vue de 24 heures pour avoir refusé d'arrêter de filmer et de quitter la préfecture de Guéret, que les salariés en colère venaient d'envahir. GM&S est reprise pour un euro en septembre 2017 par le groupe GMD. Son nom est désormais LSI (La Souterraine Industry), 147 emplois (sur 277) sont supprimés.

Encadré 2 : Organigramme du montage financier de MBF en 2012 (source Humanité du 7 mai 2018)



Encadré 3 :

MBF Aluminium : un cas classique d'extorsion de valeur par une holding hors de contrôle

Les sources d'information, quoique non officielles, convergent et ont fini par contraindre les pouvoirs publics à déclencher une enquête judiciaire à l'encontre du dernier dirigeant, Gianpiero Colla, pour « transferts de fonds suspects » au profit d'une holding de droit anglais, qui ne communique plus de comptes depuis 2017, et pour suspicion de « niveau de rémunération du dirigeant et de ses proches non proportionnés au résultat de l'entreprise ». Pour un achat de l'entreprise à 1 euro et des stocks de lingots d'aluminium à 50 000 euros, les prélèvements se monteraient selon la presse à une somme comprise entre 8 millions et 10, 5 millions d'euros entre 2013 et 2020, selon les estimations. Parmi les transferts suspectés, citons :

- Des redevances à la holding sans justification, pour 4,8 millions d'euros cumulés sur les 8 années. Il semblerait qu'une bonne part soit constituée de commissions commerciales. Or l'activité de MBF de sous-traitance pour deux constructeurs automobiles PSA et Renault ne peut justifier de telles charges de marketing.
- Des frais de structure liés à la holding très importants : 30 % de la masse salariale (soit 4,4 millions par an sur un total de 14,3 millions d'euros) auxquels s'ajoutent les redevances ci-dessus, les frais d'avocat, location de bureau à Londres, jetons de présence des administrateurs.
- Un prêt de MBF à la holding pour un montant de 4,1 millions en 2013, destiné en principe aux fonderies Métaltemple, au moment de leur mise en règlement judiciaire, non remboursé et englouti avec la liquidation des deux entreprises en 2016. Il se dit même que la somme n'aurait jamais été versée à Metaltemple !
- Des dividendes versés en 2017 pour 1,7 millions, non mentionnés dans le rapport des commissaires aux comptes, car ils figurent sous l'appellation « distribution d'une somme prélevée sur réserves ».
- La vente de machines pour les reprendre en leasing, ce qui a multiplié par trois les coûts financiers à la charge de l'entreprise.
- Enfin, pour le train de vie visible : le financement du club de foot à Gênes, présidé par Gianpiero Colla, l'achat d'un SUV Q8 Audi pour le directeur général ou encore l'embauche du fils Andrea comme technico-commercial, bien rémunéré et logé aux frais de l'entreprise...

Le déficit sur l'exercice 2019 sera de 7,6 millions d'euros, avec 6,4 millions d'euros de dettes sociales. La mise en redressement judiciaire de MBF Aluminium est prononcée le 4 novembre 2020. Cette fois-ci, MBF n'obtient aucun financement bancaire, pas même le prêt garanti par l'État (PGE) dans le cadre du plan de relance COVID, ni aide de la BPI - Banque publique d'investissement. La situation d'assèchement frauduleux est donc connue des créanciers et des pouvoirs publics. Néanmoins, Colla tente une dernière offre de reprise appelée « plan de continuation », dans laquelle il demande l'annulation des dettes sociales, une subvention d'État de 6,5 millions et le licenciement de 80 salariés. Il est d'emblée mis hors concours par le tribunal de commerce Dijon... après 9 années de « carambouillage » financier.

Encadré 4 :

AJUSTEMENTS EN PÉRIODE DE CRISE :

EXEMPLE D'UN GRAND GROUPE INTERNATIONAL

Confronté aux mutations du secteur auto, ce groupe a annoncé un plan d'économies important, passé de 500 M€ avant la crise à 1 Md€ désormais. 30 000 postes sont concernés dans le monde. Les sites français sont relativement épargnés, mais doivent réduire les coûts de production des usines et optimiser les moyens de R&D. Le volet français du plan d'économies, visant les deux divisions, y compris la R&D, envisage plusieurs outils afin d'y parvenir :

- plan de départs en retraite anticipée ;
- accroissement et flexibilisation du temps de travail pour la même rémunération via un accord de performance collective (APC) ;
- regroupement des moyens de R&D sur un seul site, accompagné d'un plan de mobilité conduisant au départ des salariés qui refuseraient le déménagement ;
- suppressions de postes dans la main-d'oeuvre indirecte ;
- recours à l'intérim privilégié pour les emplois directs, afin d'accroître la flexibilité.



Source : Note Syndex Automobile n° 16, novembre 2020.

délocalisée. Après Stellantis (ex PSA) ces dernières années, c'est Renault, dont l'État est actionnaire à 15 %, qui a porté récemment les coups les plus durs : ses commandes sont passées de 350 000 pièces par an à 130 000 pièces, faisant passer le chiffre d'affaires annuel de 14 millions d'euros à 5 millions d'euros, après qu'un investissement spécifique eut été réalisé à hauteur de 14 millions d'euros entre 2017 et 2019.

Bruno Le Maire, toujours prompt à reproduire les argumentaires patronaux, avance comme justification des fermetures ou réductions d'activités des fonderies françaises⁷ « la révolution électrique », ou encore « la course à la réduction du poids des véhicules ». L'argument ne tient pas pour plusieurs raisons :

- Les véhicules, thermiques ou électriques, auront encore besoin de pièces en fonte (portefusées, boîtiers de différentiels, etc.) pour de nombreuses années. C'est encore plus vrai de l'aluminium, matière du véhicule du futur, travaillée par MBF.

- Le tout-électrique n'est pas envisageable pour le moment (ni plus tard peut-être...). L'alternative aux moteurs thermiques qui se développe actuellement est le moteur hybride pour lequel MBF produit des pièces.

- Un rééquilibrage de la production automobile en France, avec la sous-traitance fonderie associée, suffirait à assurer la pérennité des activités actuelles : les chaînes sont en effet chargées à 140 % à l'échelle de la planète (en activité 7 J/7), alors qu'elles ne tournent qu'à 70 % de leurs capacités en France. « Si seulement deux moteurs sur cinq fabriqués par Renault ou PSA en Espagne revenaient en France, ça nous sauverait » estime Koray Sukran, délégué Sud de MBF. Les constructeurs dénoncent des surcapacités françaises en fonderie, mais ce sont eux qui les ont créées.

- Le motif de réduction des emplois chez les constructeurs est à 61 % « la restauration des marges », contre 17 % « baisse des commandes uniquement » et 6 % l'évolution du moteur conventionnel (encadré 5).

Il n'y a donc aucune raison industrielle imparable qui pousserait inéluctablement le secteur de la fonderie à la disparition. Ce qui est en train de disparaître dans le Poitou, en Bretagne, dans l'Aveyron et dans le Jura est actuellement transféré au Portugal, en Hongrie.

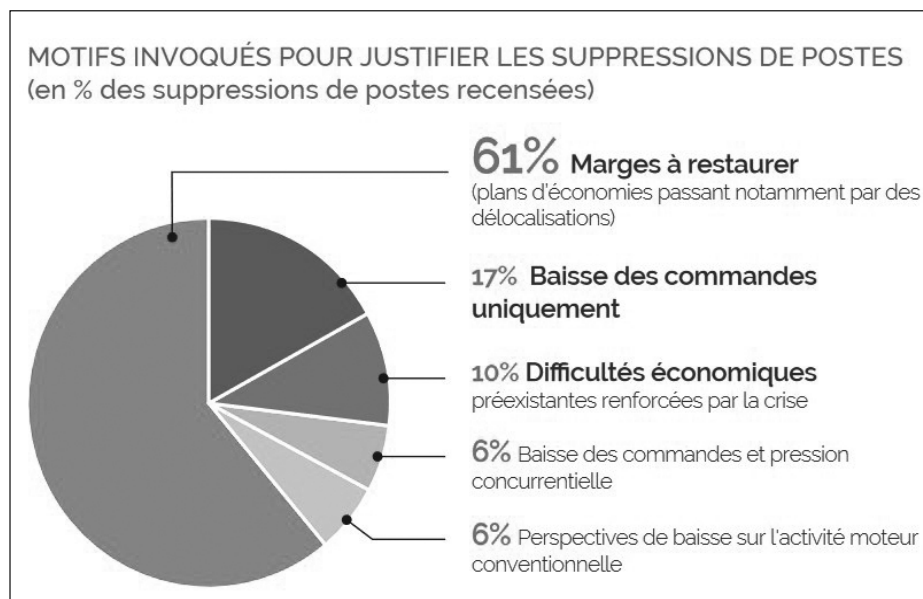
Mais le pouvoir politique national a choisi d'appuyer bec et ongles les choix des constructeurs.

L'abandon programmé du secteur de la fonderie dans le rapport Roland Berger

Les fonderies fabriquent plus d'une centaine de pièces en fonte ou en aluminium destinées à l'automobile, des barilletts de serrure aux blocs moteur thermique ou aux pièces de moteurs hybrides. La France est actuellement le troisième producteur au niveau européen pour la fonderie qui représente 13 500 emplois en France.

En février 2020 -soit avant le déclenchement de la pandémie du Covid- la Plate Forme-Automobile (PFA)⁸ qui rassemble la filière automobile en France (Renault, Stellantis et les grands équipementiers Valeo, Faurecia, Michelin, Plastic Omnium) a commandé une étude sur le secteur de la fonderie confiée au cabinet Roland Berger, qui a rendu ses conclusions en juillet 2020. Selon l'inversion habituelle de sens, le « sauvetage » de la filière considérée comme menacée consiste d'abord à accepter comme inéluctable la disparition en cinq ans de 40 % des 15 000 emplois qu'elle représente, pour proposer d'en limiter la casse à la moitié.

Encadré 5 :



Source : Note Syndex Automobile n° 16, novembre 2020.



Le rapport estime que d'ici 2025 5 200 emplois seraient menacés par « la contraction des marchés sur lesquels sont positionnés les fondeurs français », et propose de « consolider la fonderie automobile autour de deux champions puissants ».

Toujours prêt à donner de l'écho aux thèses patronales, le ministre de l'Économie Bruno Le Maire a déclaré à l'issue d'un comité stratégique de la filière : « notre outil de production est trop petit, trop dispersé sur le territoire ».

Du côté du patronat de la fonderie, l'accueil du rapport est plus nuancé. Il est rappelé que les fonderies automobiles, moins compétitives que leurs voisines européennes, ont été fragilisées par « des années de pression sur les prix » de la part des constructeurs et autres clients, et n'ont plus les moyens d'investir. Les voitures de demain seront faites « de pièces aluminium de structure et de châssis, volumineuses et techniques qui nécessitent d'investir dans des presses très puissantes. Encore faudrait-il que l'assemblage des véhicules soit fait en France »⁹.

Ainsi, la filière fonderie, riche d'emplois, de compétences spécifiques et de savoir faire a-t-elle un avenir industriel, aujourd'hui et demain. Mais ce qui la

condamne en France, ce sont bel et bien les choix des constructeurs sur lesquels s'aligne le gouvernement. Ainsi est-il prévu un plan dit « de soutien » au secteur de 50 millions d'euros, dont 30 millions financés par l'État et 20 par le constructeurs. Il s'agit en réalité d'accompagner les suppressions d'emplois annoncées dans le rapport Berger, qui décrivait d'ailleurs pour MBF la nécessité de licencier 150 personnes (sur 280).

« Bercy donne 50 millions pour fermer les fonderies quand une dizaine suffirait pour sauver MBF » a déclaré Nail Yalcine, délégué CGT de MBF Aluminium.

Voilà le contexte dans lequel la fonderie MBF-Aluminium a été séchement abandonnée, sans garantie de commandes du côté constructeurs, sans pression du gouvernement sur ces derniers pour que les 8 à 11 milliards du plan de relance alloués au secteur automobile consolident la filière au lieu d'accompagner et de faciliter son démantèlement.

La lutte des salariés de MBF-Aluminium

Avec leur histoire mouvementée de rachats par des vautours financiers, les salariés MBF ont une tradition de conflits durs. Dès la mise en règlement judiciaire

de novembre 2020, ils se mobilisent fortement : grève avec occupation d'usine, parcours dans toute la France pour populariser leur lutte : rencontres avec les salariés des autres fonderies, actions devant les sites de Renault et Stellantis, grève de la faim de quatre d'entre eux devant Bercy, menace de faire « péter » l'usine, manifestations sur les lieux de visite d'Emmanuel Macron¹⁰. Les portes ouvertes de l'entreprise, les AG en public ont permis un large soutien extérieur, une couverture médiatique nationale et locale intense. Les soutiens, sincères pour les uns, de circonstance pour d'autres, sont venus des élus locaux, des têtes de listes régionales¹¹, ainsi que de personnalités nationales¹². La région a mis son poids politique dans la balance en proposant d'accompagner la seule proposition de reprise¹³ sur la table par une entrée au capital à hauteur du tiers.

Mais la mobilisation, si puissante soit-elle, s'est heurtée à la force cumulée des stratégies financières des constructeurs, du sursuisme du gouvernement, et d'un droit des affaires au service du capital, qui octroie à quelques juges le droit de vie ou de mort sur des emplois et une activité utiles. En déboutant l'offre de reprise et en prononçant la liquidation, les juges du tribunal de Dijon se sont montrés aussi excessifs dans leur intransigeance sur les « garanties financières » du repreneur que leurs collègues s'étaient montrés peu regardants sur les repreneurs précédents. Comme si les garanties de viabilité de l'entreprise reposaient sur le seul repreneur ! Une façon d'occulter le désengagement des constructeurs, de passer sous silence l'absence de contrôle collectif de l'utilisation de l'argent, (fonds publics et valeur produite par les salariés) qui



L'usine MBF-ALUMINIUM de Saint-Claude en grève. Juin 2021.

a marqué l'histoire de MBF depuis plus de vingt ans.

Le dossier MBF-ALUMINIUM, comme bien d'autres, met en avant l'urgence d'institutions nouvelles collectives ayant prise sur les décisions économiques, soumises aujourd'hui à l'arbitraire de quelques dirigeants d'entreprise, d'un gouvernement et d'une juridiction des affaires aux ordres du capital. Et maintenant ?

L'action des salariés

Les premiers licenciements vont avoir lieu. Le plan « de soutien » de 50 millions d'euros finance une cellule de reclassement. Mais l'occupation de l'usine se poursuit, afin d'empêcher le déménagement des machines qui condamnerait définitivement toute activité fonderie.

Un groupe de salariés porte en effet un projet de reprise des actifs en SCOOP et démarche à cet effet les constructeurs Renault et PSA.

« Nous avons ici des machines qui fondent l'aluminium et nous savons que cet alliage a de l'avenir... À ce stade, nous allons taper à la porte de nos anciens clients. Renault et PSA ne sont pas hostiles. Nous allons aussi nous rappeler au bon souvenir de la région Bourgogne Franche-Comté dont la présidente réélue s'était engagée avant le 1^{er} tour à entrer à hauteur d'un tiers au capital... Avec 70 à 80 personnes, on peut espérer lever jusqu'à 2 millions d'euros » explique Nail Yalcine, délégué CGT de l'entreprise.

Il est important en effet de ne pas se résigner à la décision de quelques juges, de maintenir grâce à la lutte des capacités de production et des compétences humaines en fonderie, d'envoyer le message que MBF, ce n'est pas fini.

Le suivi et la popularisation des enquêtes judiciaires en cours sur les détournements de fonds du dernier dirigeant de MBF font aussi partie de la poursuite de l'action¹⁴, pour ne pas laisser dans l'impunité les comportements de prédation financière.

Le soutien citoyen, tel qu'il s'est manifesté avec le succès en quelques jours de la pétition « Soutenons MBF Aluminium

Saint-Claude » doit être entretenu et amplifié¹⁵.

Mais quelles que soient les concessions que les constructeurs sont prêts à faire momentanément sur leurs commandes pour apaiser les tensions actuelles, on ne peut que constater que le plan Berger est en train de s'appliquer, et même au delà, avec une activité fonderie qui serait réduite 80 personnes, et de plus le risque financier transféré aux salariés qui s'engagent. La viabilité d'une telle entité est posée, d'autant plus que l'objectif de mettre fin à l'éclatement en sites de petite taille et de concentrer les capacités de production est clairement affiché par le gouvernement.

La poursuite de l'activité en Scoop peut être un point d'appui pour poursuivre et amplifier l'exigence d'un changement de politique industrielle dans l'automobile, mais ne saurait signer le point final du dossier MBF-Aluminium.

Quelle intervention politique ?

La politisation des enjeux du conflit est en effet déterminante pour la suite. C'est un impératif car, avec le cas de la fonderie MBF, ce sont tous les aspects de la stratégie industrielle dans l'automobile qui émergent, dont les citoyens et les salariés ont tout intérêt à s'emparer pour qu'elle réponde aux intérêts sociaux, économiques et écologiques du pays.

- Quelle impulsion donner à la recherche pour conduire une diversification technologique sans a priori, réalisant des évaluations objectives du bilan carbone pour chaque type de moteur ?

- Quelle stratégie gamme/prix mettre en oeuvre pour permettre un renouvellement du parc automobile dont sont exclus aujourd'hui nombre de familles ?

- Comment, dans un cadre coopératif international, rééquilibrer les productions et redonner de la vigueur à la filière automobile en France, en restaurant une cohérence équipementiers – assembleurs qu'elle est en train de perdre ?

C'est donc une lutte d'ampleur nationale qui doit être menée, associant les salariés de l'en-

semble de la filière, les citoyens, les élus des territoires concernés et la représentation nationale.

Deux objectifs majeurs peuvent structurer ce rassemblement :

1 • Ne pas laisser aux dirigeants de Renault et Stellantis le pouvoir de décider seuls de l'avenir de la filière automobile en France.

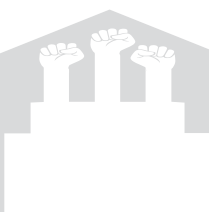
2 • Exiger une maîtrise collective de l'utilisation des fonds publics alloués au secteur automobile, ainsi que celle des fonds privés (profits et crédit bancaire).

Telles sont les conditions pour que les richesses produites, au lieu de nourrir la rentabilité du capital, soient dirigées vers l'emploi et la transformation écologique.

Pour que cette prise de pouvoir économique collective puisse se construire, mettre en échec les logiques financières, planifier un développement répondant aux besoins, ouvrir des chantiers de sécurité Emploi-Formation, et faire contre poids à un État au service du capital, des institutions nouvelles sont à créer : locales, régionales, nationales.

Avec la présence d'élus régionaux communistes dans dix régions sur treize et dans cinq exécutifs, le PCF peut donner du corps à sa proposition de conférences permanentes pour l'emploi, la formation professionnelle et la transformation écologique des productions. Il s'agit de faire émerger, dans la confrontation, en prenant appui sur les structures existantes, des lieux d'élaboration et de réalisation de projets régionaux et nationaux mettant l'emploi et la formation au centre de la transformation sociale et écologique.

En Bourgogne Franche-Comté, avec une vice-présidence à la « formation professionnelle et au dialogue territorial sur les questions économiques », une délégation dédiée à « l'expérimentation sur la sécurisation des parcours professionnels », les nouvelles et nouveaux élus vont prolonger par leur implication institutionnelle régionale le soutien politique permanent que les militants et responsables locaux du PCF ont apporté à la lutte des salariés. Le dossier MBF-Aluminium Saint Claude est un test sur notre capacité à faire bouger les lignes, à mettre en échec la chro-



nique d'une mort annoncée de la fonderie, grâce à la jonction entre les luttes des salariés et les ambitions de transformation que nous portons dans les institutions.

- 1• Un fonds *private equity* est un fonds de capital-investissement spécialisé dans la prise de participation dans des sociétés non cotées en Bourse dans le but de réaliser une plus-value.
- 2• En juillet 2009, lutte contre un PSE organisant la baisse du tiers de l'effectif salarié.
- 3• Suppression de 199 postes sur 450.
- 4• Cité par l'article de *l'Humanité* du 11 mai 2018.
- 5• Article de *l'Humanité* précité du 11 mai 2018, blog d'Arlette Charlot sur Mediapart du 17 novembre 2018.

6• Note « Syndex secteur automobile » N° 16, novembre 2020.

7• Pour mémoire: Alvanç Wheels (Diors, Indre), Société Aveyronnaise de Métallurgie — SAM (Viviez, Aveyron), Fonderie du Poitou (Ingrandes, Vienne, fermée le 31 juillet 2021), Fonderie de Bretagne (Caudan, Morbihan)

8• Présidée actuellement par Luc Chatel.

9• Propos tenus à l'AFP par Wilfrid Boyault, directeur de la Fédération forges fonderie, reproduits dans Challenges, 28/04/2021.

10• Nevers pendant la campagne électorale, au Touquet le 27 juin, jour des élections.

11• Toutes les têtes de listes ont été reçues, à l'exception de Julien Odoul, tête de liste du RN, empêché de rentrer dans la cour par l'intersyndicale.

12• Fabien Roussel, Jean-Luc Mélenchon.

13• Michael Azoulay, entrepreneur lyonnais.

14• Les salariés ont déposé plainte de leur côté le 12 juillet dernier pour « mauvaise gestion de l'entreprise et abus de bien social ».

15• Nous avons lancé cette pétition citoyenne à la suite d'une rencontre avec les salariés de MBF, quelques jours après la décision de liquidation du tribunal de commerce de Dijon. Plus de 17 000 signatures en quelques jours. <https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKewjH_ozFz7yAhVnC2MBHYPr-CLkQFnoECAUQAaw&url=https%3A%2F%2Fwww.change.org%2F%2Fciotyens-soutenons-mbf-aluminium-saint-claude&usq=AOvVaw1WUU9rDw4w6aHVRy3A2N9O>.



Naïl Yalcine, délégué CGT de MBF-Aluminim en AG. Juin 2021.