Accueil

Actualités

Tracts & affichages

Bonnes nouvelles

Photos

Vidéos

SAFE Automotive

Elus-Pouvoirs publics

Syndicalisme / luttes

Forum, contact & liens

Avec l'échec total de HZ et Hay qui prend la fuite, FORD doit reprendre l'usine !!!

Appel aux dons pour la manifestation du 2 octobre au salon de l'automobile de Paris

Pour vous inscrire ou pour soutenir cette action :

Envoyez un bulletin de participation que vous trouverez en cliquant ici

--*-

la DDTE lors d'éventuelles négociations, et poursuit qu'au sujet d'un « accord de garantie » elle ne pouvait pas en dire plus que ce qu'avait dit M. Evinson lors de la réunion de lundi 6 à savoir : que Ford avait bien compris les problèmes que nous avions avec notre actionnaire (HZ), qu'ils travaillaient à essayer de régler ce problème en cherchant une solution et qu'ils avançaient étape par étape. Dans la foulée Mme Chang pose une question aux autres syndicats : « pourquoi y a-t'il urgence pour un « accord de garantie » ? ». La réponse de l'urgence est axée sur les différents projets que Ford amènerait et qu'il y avait un risque de morcellement de l'effectif dans l'usine… Mme Chang dit que la 1ère chose à faire est de rechercher des opportunités pour l'usine et affirme que Ford n'a ni l'intension ni la volonté d'émietter l'usine en la coupant en plusieurs entités. Elle répète que la priorité est de trouver du travail pour un maximum de salariés, qu'elle est pour un « accord de garantie » mais que ce n'est pas le moment, qu'il y avait d'autres étapes avant.
Le rachat de l'usine par Ford est évoqué par les syndicats. Mme Chang répond que rien n'est écarté mais que si ça devait se faire, c'est à un président ou vice-président d'en faire l'annonce, mais que nous n'en étions pas encore là.
La CGT rappelle qu'à la prochaine réunion avec Macfarlane il fallait que Ford vienne avec des précisions claires en ce qui concerne les 3 projets annoncés le 24 août et que le 4ème projet devrait être conséquent en terme d'emplois, que nous étions contre le morcellement de l'usine en plusieurs entités. Que pour nous la meilleure des garanties sociales est de conserver nos emplois et que pour y parvenir, il faut que Ford intègre FAI dans son plan de développement industriel et qu'il reprenne le site.
Mme Chang dit ne pas être opposée à ça mais qu'elle ne partage notre avis quant à « l'accord de garantie ». Elle rajoute qu'à la prochaine réunion avec Ken Macfarlane il y aurait des avancées sur tous les sujets.
Posons-nous la question : pourquoi la direction locale et celle de Ford Europe sont favorables à un « accord de garantie » ?

La CGT-Ford/First, le 08 septembre 2010

*****

Manifestation contre la réforme des retraites

2 735 000 manifestants dans 213 manifestations en France.
110 000 manifestants à Bordeaux, 400 "Ford" derrière notre banderole !

"[...]*Ce sont plusieurs millions de salariés du privé et du public, de toutes générations, qui se sont mobilisés pour défendre leur retraite solidaire avec le maintien du droit au départ à 60 ans.*

Le défi lancé par le calendrier imposé par le gouvernement a été spectaculairement relevé par cette action unitaire : le rapport de force aujourd'hui est plus important qu'il n'était le 24 juin dernier. Une majorité de français soutient largement le mouvement.

La CGT considère que le Chef de l'Etat, le gouvernement et les élus du Parlement sont directement interpellés par l'événement que représente cette colère exprimée à des millions de voix.

La CGT exige du gouvernement qu'il ouvre rapidement de réelles négociations sur l'avenir des retraites des salariés. Elle met en garde contre toute attitude visant à minorer la détermination des salariés ou à sous-estimer le message qui lui est adressé.

Forte du succès de la mobilisation interprofessionnelle de ce jour, la CGT proposera demain à l'intersyndicale un programme d'initiatives pour les prochaines semaines contribuant à ancrer et à élargir la mobilisation dès les prochains jours.[...]"

La CGT-Ford/First, le 07 septembre 2010

*****

Sud Ouest du 7 sept 2010 : SUD OUEST www.sudouest.fr

*****

Compte-rendu du CE extraordinaire avec Steve Evison

C'était une réunion « extraordinaire » convoquée très tardivement (nous avons été prévenus le matin même à 10 heures). La raison officielle de cette réunion est que Ford aime dialoguer (« nous avons du respect pour le dialogue » : les temps changent !) et pour montrer que « Ford prend au sérieux l'avenir du site ». Un peu comme si les dirigeants de Ford Europe avait reçu récemment la panoplie du gentil patron aimant discuter avec des syndicalistes. Evidemment difficile d'y croire.
Cette fois c'était donc le tour de Steve Evison (son chef c'est Nick Caton) qui a bien voulu échanger quelques idées avec les membres du CE. « Echanger » c'est le mot, car il s'agissait bien de discuter seulement car Ford Europe n'avait rien à annoncer de particulier.
Nous avons donc eu une séance de questions réponses. Les syndicats UNSA-CFTC-FO-CGC ont pu exprimer leur demande que soit « négocié » un genre « d'accord de garantie » sans dire plus en détail ce que cela signifiait.
La CGT a rappelé que ses exigences étaient toujours les mêmes, à savoir le rachat de l'usine par Ford, la sauvegarde de tous les emplois, l'unité du site. Nous avons souligné le double discours de Ford : un coup disant vouloir sauver les emplois, un coup laissant entendre qu'il pourrait y avoir besoin de réduire les effectifs. Un peu comme pour tester les réactions syndicales. Ford a redit que si c'était la demande des syndicats ou de la direction FAI, alors il serait prêt à en discuter ! Un comble, c'est un peu comme si Ford se disait « voyons si l'idée de supprimer des emplois ne choque pas et agissons ensuite ! »
Il y a aussi une autre contradiction dans le discours chez Ford : un coup c'est HZ le patron et donc « nous ne pouvons pas décider de lancer une négociation sur un accord de garantie ». Mais d'un autre côté, Ford se comporte comme s'il était chez lui. Il convoque le CE comme au bon vieux temps, il écrit des courriers [illegible]

signer par HZ, il occupe toute la place dans la discussion effaçant complètement les dirigeants de HZ.
Dans cette situation paradoxale, il est presque clair que Ford est empêtré dans des contradictions réelles. D'un côté, une reprise qui a échoué trop vite, un partenaire industriel qui se volatilise, un propriétaire incapable à tout point de vue et de l'autre, une multinationale qui n'a pas réussi à se faire oublier et qui apparaît aujourd'hui comme la seule à pouvoir sauver les meubles … mais qui n'est plus patron.
Nous pensons qu'il y a les moyens de s'appuyer sur ces contradictions pour exercer une pression et pousser Ford à aller dans un sens positif pour nous. La situation économique a changé, Ford n'est plus dans le « rouge » et fait des bénéfices historiques, il y a forcément des opportunités. C'est pour cela que nous avons de quoi espérer. Surtout que cela fait plusieurs fois que Ford n'exclut pas l'idée d'un éventuel rachat de l'usine.
Dans cette réunion, Ford a bien dit : « Dans les coulisses, nous travaillons très fort pour régler le problème de direction de l'usine. Nous sommes conscients que c'est le premier problème ». Les directions de Ford et First ont souligné que Ford ne s'engageait pas aujourd'hui dans cette voie du rachat mais ont exprimé clairement que cela pouvait être prochainement en discussion.
Nous ne savons pas si Ford dit ça pour tromper son auditoire et nous balader une fois de plus à des fins stratégiques ou si le problème se pose vraiment. Il est évident pour nous que Ford n'est pas devenu le « gentil » et qu'il se préoccupe sincèrement des ouvriers. Le fait est que les choses ne sont pas si simples. Et que nous n'avons aucun intérêt à abandonner notre bataille car beaucoup de choses sont encore possibles.
A ce titre, nous pensons que les autres syndicats se trompent lourdement quand ils raisonnent comme si les suppressions d'emplois étaient quasi programmées. Cela fait deux trois ans qu'on nous prédit des licenciements ou une fermeture brutale. Et puis nous sommes encore là, vivants et sans aucun collègue licencié. Continuons le combat et inscrivons nous pour la manif à Paris !

Voir aussi la presse dans la rubrique "Actualités" et les JT dans la rubrique "Vidéos"

La CGT-Ford/First, le 06 septembre 2010

*****

MANIFESTATION POUR NOS RETRAITES

MARDI 7 SEPTEMBRE

Rassemblement à partir de 11 heures, allées de Tourny à Bordeaux

Comme pour nos emplois, face aux attaques patronales multiples contre notre niveau de vie, nous devons défendre nos retraites. A l'époque où ça discute beaucoup de garanties sociales, en voilà une qu'il faut ne pas perdre : celle de partir à la retraite dès l'âge de 60 ans et celle d'avoir une pension qui permette de vivre correctement. Ce qui ne sera pas le cas avec la réforme du gouvernement.
Il y a urgence là aussi. Soyons le plus nombreux possible. Les journées d'actions successives doivent déboucher sur une mobilisation générale de manière à bloquer l'économie. Une mobilisation qui change vraiment le rapport de force et qui fasse reculer le gouvernement.
Nous appelons à la grève toute la journée pour ceux qui le souhaitent. Nous appelons à débrayer à partir de 10h30 pour tous les autres. Rendez-vous est donné devant les portillons pour assurer un covoiturage. Rendez-vous à Tourny derrière la banderole « Ford, non aux suppressions d'emplois ».
Nous proposons aux autres syndicats de manifester ensemble.

La CGT-Ford/First, le 06 septembre 2010

*****

Tract du lundi 6 septembre 2010 :

Pour nous, rien n'est encore perdu !
La bataille pour nos emplois continue

Faisons-nous entendre très fort
au Mondial de l'Auto à Paris

--> A lire en cliquant ici <--

*****

Les partis de gauche expriment leur soutien

Cliquez sur l'image pour avoir le communiqué en PDF

COMMUNIQUE DE PRESSE DU 2 Septembre 2010

Emplois industriels et situation de l'Usine FORD à Blanquefort

Plus d'un an après la reprise du site par la holding HZ aucun des projets n'a été confirmé. Du coup, les menaces pèsent à nouveau très lourdement sur l'avenir de l'usine et de l'ensemble des 1600 emplois.

Pourtant au moment de cette « reprise », Ford et le gouvernement avaient alors crié victoire affirmant que tous les emplois seraient maintenus. Un projet de fabrication d'éléments pour éoliennes était d'ailleurs présenté comme la vitrine de cette reprise.

Cette « reprise » étant un échec, sous la pression des salariés, Ford est revenu à la discussion prétendant pour « trouver des solutions industrielles pour l'avenir de l'usine ». Un Comité de pilotage s'est remis en place comprenant le Préfet, les pouvoirs publics locaux, le gouvernement, les directions First et Ford, les syndicats avec pour objectif là encore de maintenir et de pérenniser les emplois.

Comédie ou réelle préoccupation d'empêcher la fermeture de cette usine ? Toujours est-il que Ford Europe est le premier responsable de cette situation. Mais en même temps l'Etat et les pouvoirs publics ont laissé une situation se dégrader.

Ford dans le même temps vient d'annoncer plus de 4 milliards de dollars de bénéfices. Ce qui rend d'autant plus inacceptable qu'une telle compagnie puisse partir sans rendre de compte.

Nous ne pouvons accepter qu'après avoir bénéficié de toutes sortes d'aides et de fonds publics les seuls intérêts des actionnaires décident de partir en laissant sur le carreau des milliers de familles.

Nous rappelons qu'avec l'activité de l'usine Ford-First de Blanquefort ce sont près de 10 000 emplois induits dans la région. Si "Ford" disparait cela serait une catastrophe pour la région, pour le département et la pour la commune de Blanquefort.

La solution est sûrement à l'opposé de ce qui se fait depuis longtemps. A savoir qu'il ne doit plus être question de laisser notamment les grosses entreprises licencier et/ou fermer comme bon leur semble.

Les pouvoirs publics doivent pouvoir jouer un rôle plus déterminant dans le sort des emplois. A ce titre, il est primordial que soit discutée et mise en place une vraie politique industrielle à l'échelle nationale mais aussi régionale, ceci en lien avec les salariés et la population.

Des moyens doivent être donnés aux collectivités locales non pas pour "aider" à fonds perdus des entreprises mais pour offrir des perspectives viables, un contrôle public doit être mis en place à tous les niveaux.

Notre région et notre pays ont besoin de maintenir et de pérenniser un tissu d'emploi industriel, stable, respectueux des règles écologiques et sociales, ce à côté du tissu artisanal, touristique et commercial, afin que le développement global puisse être équilibré et répondent à l'ensemble des besoins de nos territoires et des citoyens.

Tous les acteurs économiques, sociaux et politiques doivent être mobilisés pour trouver des solutions économiques qui permettent la défense d'une vraie politique industrielle, d'une politique qui permette de défendre les emplois de tous.

C'est en ce sens que le Parti Socialiste, le Parti de Gauche, le Parti Communiste Français, le NPA, La Gauche Unitaire et Europe Ecologie, organiseront une conférence de presse devant l'usine "Ford" lundi 6 septembre à 14H00.

Parce que pour Ford comme pour d'autres dossiers, des choix politiques différents que ceux déclinés aujourd'hui par le gouvernement, existent pour maintenir et développer une vraie politique industrielle dans nos territoires.

Fin de communiqué.

*****

Manifestation au Salon de l'Auto :
le train pour Paris, c'est parti !
Inscriptions dès lundi 6 septembre

Réunion intersyndicalede ce vendredi 3 septembre

Nous avons proposé à l'ensemble des syndicats une rencontre pour discuter de la

Décision concernant l'organisation de la manifestation au salon de l'automobile (pour le samedi 2 octobre, date d'ouverture du Salon).
Le délai donné par la SNCF pour réserver le train était fixé au vendredi 3 septembre à 12h. Il y avait donc urgence pour prendre une décision. La CGT est pour l'organisation de cette manifestation, demandant aux autres syndicats comment ils se positionnaient après des semaines d'hésitation.
CFTC = Elle ne soutient pas l'idée d'une manifestation à ce jour. Elle n'est pas certaine que cette idée soit bonne. Est-il judicieux de risquer de se brouiller avec Ford aujourd'hui ? Mais elle ne s'opposera pas à ce que les collègues y aillent. Elle dit que la réflexion continue et qu'elle peut évoluer dans les jours qui viennent. Elle est catégoriquement contre que le CE avance les frais.
UNSA = Elle n'est pas contre la manifestation. Elle verra plus tard si elle y appelle. S'il faut, elle est prête à donner un coup de main. Là aussi, la discussion continue parmi les militants. Elle est contre l'avance de l'argent faite par le CE.
FO = S'il y a une manifestation elle devrait y appeler et elle est prête à donner un coup de main mais ne garantit pas les moyens (ni humain, ni financier). Contre l'avance des frais par le CE.

Décision prise = le train, c'est parti !

La position des syndicats de refuser l'avance des frais par le CE complique sérieusement l'organisation de la manif. C'est pourtant ce que nous avions fait en 2008. Le CE avait été remboursé intégralement. Du coup nous sommes dans une urgence pour trouver les moyens. Le financement passera par le Comité de Soutien. La CGT avec ses structures commence aujourd'hui à envoyer des chèques au Comité de Soutien pour payer l'acompte à la SNCF.
A ce jour donc, la CGT-Ford se lance seule dans l'aventure du « train spécial pour l'emploi ». Nous avons d'ailleurs signer le contrat avec la SNCF dans la foulée et payer l'acompte.
Dès maintenant nous organisons une « souscription » qui va s'adresser à la population, aux élus, aux syndicats, aux partis politiques, aux salariés de FAI et GFT. Nous allons nous appuyer sur le réseau girondin de la CGT pour organiser des collectes dans les autres entreprises.
Nous commençons les inscriptions dès lundi 6 septembre. 15 euros mini le voyage. Inscriptions auprès des militants de la CGT. La date limite pour l'instant est fixée au 16 septembre. Il faut savoir que nous devons payer la somme totale du train le 17 septembre (soit 40 000 euros). Il y a urgence pour trouver les fonds.
Nous détaillerons très rapidement tous les renseignement utiles concernant cette manifestation à Paris (samedi 2 octobre).

La CGT-Ford/First, le 03 septembre 2010

*****

Compte-rendu de la réunion du mercredi 1er septembre 2010 avec des élus de la région(Région, CUB, CG …)

Présents :
Représentants de la Région, de la CUB, du Conseil Général…
Syndicats de FAI : 1 CFTC, 2 FO, 1 CGC, 3 CGT = Carlos, Gilles P, Philippe P. UNSA excusé.

Déroulement réunion :
Discussion sur la situation et sur la pertinence d'organiser une action au salon de l'automobile.

Analyse de la CGT : La question est de savoir comment nous pouvons agir efficacement ? Comment faire pression sur Ford ? Comment coordonner l'action des syndicats et celle des élus et pouvoirs publics ? Se pose la question de la stratégie à adopter.
Il est nécessaire que nous ayons tous le même mot d'ordre : le retour de Ford !
C'est la seule solution viable. Pour nous, il faut rester sur le terrain de la défense des emplois, c'est cruciale.
Débat avec les autres syndicats sur nos divergences qui ne doivent pas empêcher d'agir en commun. Eux pensent que tout est perdu et c'est pour cette raison qu'ils veulent une « garantie sociale ». Pour la CGT c'est une erreur car cela permet à Ford de s'en sortir à bon compte et d'aller sur le terrain des suppression d'emplois, c'est ce que Ford veut depuis 2008.

Point de vue défendu par les directeurs de cabinet à la CUB : la pression doit être maintenue sur Ford qui doit reprendre le site. Même une discussion sur l'accord de garantie nécessite le retour de Ford. On doit maintenir ce cap tous ensemble. Ils parlent aussi de la difficulté de négocier un « accord » avec Ford qui n'est pas le patron de l'usine d'où la nécessité d'exiger le rachat par Ford.

Discussion sur l'organisation d'une manifestation au Salon de l'Automobile : la CGT propose d'organiser ensemble cette manifestation qui est un gros rendez-vous et qui permettra d'exercer une pression sur Ford comme il y a deux ans. Faisons le pari que la réussite de cette action peut changer la donne et peut contraindre Ford à revoir sa stratégie. C'est maintenant qu'il faut en rajouter une couche. Nous n'avons rien à perdre.
Problème posé clairement : est-ce que tous les syndicats sont d'accord pour organiser ensemble cette manifestation ? Les autres syndicats affirment qu'ils sont pour cette action mais n'ont toujours pas décidé d'y participer.
Les pouvoirs publics rappellent qu'ils soutiennent cette action et qu'ils la considèrent comme importante (Conseil Régional, Département, CUB). La question de l'aide financière a été abordée. Nous ne pourrons pas emprunter les fonds au CE comme en 2008 puisque les autres organisations syndicales refusent (nous avions pourtant intégralement remboursé le CE en 2008). Voir avec le Comité de soutien.
Décision prise par les participants de se lancer dans l'organisation de la manifestation avec l'aide des élus de la Région, feu vert pour la réservation du train. A voir pour augmenter le délais de paiement, histoire de nous laisser du temps pour récolter des fonds.
Reste à savoir pour les syndicats FO-UNSA-CFTC-CGC s'ils participent. Ils disent finalement que cela devrait être le cas.

Conclusion :
OK pour contacter la SNCF (vendredi 3 août) = la CGT appelle pour réserver le train.
Ok pour que les « grands » élus de la Région prennent rendez-vous avec le ministère de C. Lagarde.
Ok pour une intersyndicale vendredi matin pour prendre une décision (on part ensemble ou seul).

La CGT-Ford/First, le 02 septembre 2010

*****

Tract du 1er septembre 2010 :

La situation est alarmante, oui
mais la bataille doit continuer
Notre chance, c'est la mobilisation

--> A lire en cliquant ici <--

*****

Compte-rendu du comité de pilotage lundi 30 août 2010

(les commentaires de la CGT-Ford sont en gras)

Présents =
Direction Ford Europe (Macfarlane, Caton)
Ford France (mr DeCésareo)
Direction First (Dudych, Harrewyn, Lamaud, Chevron)
Préfet, mr Schmitt
DDTE, Mr Barbier – DRIRE, mr Jacubieck - 2ADI (mr Passemart)
Elus = Mrs Feltesse (président CUB)-Juppé (mairie Bordeaux)-Wilsius (Région), mmes Got (députée)-Bost (Conseil Général)-
Le secrétaire du CE et un représentant par syndicat FAI.
Et plusieurs personnes plus ou moins inconnues dont on ne connait pas toujours le rôle.

Déroulement réunion = début à 18h07 – fin à 19h04

1) Introduction mr Schmitt

Il rappelle des objectifs énoncés à l'issue de la dernière réunion. Il se réjouit des 3 projets avancées par Ford mais que cela ne concerne que 300 emplois. Se réjouit que la FMC se porte bien et fasse des bénéfices.

Intervention bien timide, différente du ton déterminé de la réunion du 12 juillet. Ce n'est pas parti pour demander des comptes à Ford et HZ.

2) Ford Europe, mr Macfarlane

Politesses de rigueur (« je suis heureux d'être là, merci de votre invitation, blablabla … »)

Nous avons eu un rendez-vous important avec les syndicats de FAI le 24 août. Rencontre très professionnelle et constructive. Rappel de nos objectifs = Ford reste engagé auprès de FAI, apporte son soutien pendant la période de transition, détail des projets concernant des nouvelles activités. Nous insistons sur la nécessité d'élargir la compétence de l'usine. Détaille ensuite l'équipe Ford mise en place pour rechercher des solutions (voir CR de la réunion du 24 août). Liste les 3 projets finalisés annoncés à St Germain (reconditionnement transmissions, usinage de pièces moteurs et transmissions, transformation des véhicules d'essence en GPL). Puis liste les projets en cours d'étude (activité pour le TTH, …).

3) FAI, mr Dudych

Questionné par le préfet sur le projet Atlas, il fait le point = « Suite à un changement d'actionnaires, Hay a fait part vendredi dernier de rompre le contrat qui le liait à FAI. Pour lui, le projet n'est pas abandonné. Un nouvel investisseur est recherché, un partenaire ayant le même compétence mais plus de capacité financière. Visiblement, rien de grave pour la direction. Puis elle a présenté les projets concernant la production des transmissions, essentiellement pour le marché chinois. Projets en cours d'études.

Là encore, comment prendre au sérieux ces présentations qui se ressemblent depuis 18 mois ?

4) Alix Partner

Cabinet américain qui a travaillé sur GM Strasbourg. Pistes de diversifications reprises. Recherche de nouveaux projets. Difficile à cause de la crise, à cause du fait que l'usine est « mono-produit » et qu'elle n'a pas de bureau d'études. Une liste de 6 projets (présenté comme de « niveau 2 ») a été faite : dans le domaine des énergies renouvelables, de l'automobile, de l'aéronautique, certains concernant du transfert de personnel vers d'autres entreprises. Un discours technique et général qui ne convainc pas. Facile d'endormir tout le monde avec des projets très vagues, une présentation qui n'engage strictement à rien.

5) Déclaration au nom des syndicats (par expert économique)

Voir déclaration intégrale en annexe.

Dénonciation de l'incapacité du couple HZ/Hay à faire aboutir la moindre activité et donc à créer le moindre emploi. Rappel que l'actionnaire HZ a perdu toute légitimité aux yeux des syndicats.

Il apparaît nécessaire que Ford rachète le site. Il s'agit d'insérer pleinement et durablement l'usine dans la chaîne de production de Ford Europe. Ford a les moyens d'investir dans de nouvelles productions (exemple de l'accord commercial récent Ford/Mazda). C'est le seul moyen de rétablir la confiance auprès de partenaires industriels, d'investisseurs potentiels, de fournisseurs. Il s'agit de rendre efficace les discussions entre Ford et les syndicats. Le maintien d'HZ contribuerait à compliquer les relations.

Ce rachat serait un signe fort lancé à l'ensemble des salariés et c'est la condition sine qua non pour que le rattrapage du retard de production puisse se faire. De plus il faut que les projets soient rapidement contractualisés. Ces actes pourraient démontrer que Ford est déterminée à assurer la pérennité du site et des emplois.

6) Direction Ford Europe, mr Macfarlane :

« Nous avons écouté avec beaucoup d'attention cette déclaration, je partage une partie des inquiétudes, mais ce n'est pas l'endroit que nous ayons une discussion. Nous avons des défis qui nous attendent mais il nous faut une méthode ».

En clair, nous réglerons tout ça en famille. Ça promet !

7) Président de la CUB, mr Feltesse

Il y a une vraie difficulté avec le fait que la reprise ressemble à une coquille vide. Il exprime une inquiétude.

8) Mairie de Bordeaux, mr Juppé

Il adhère totalement à la déclaration des syndicats concernant l'échec du projet Atlas. Il demande une explication qu'il n'aura pas. Et affirme que le souhait de voir le rachat de Ford mérite considération

9) HZ, mr Maennel

Il défend le rôle de Hay sans qui il n'y aurait pas de discussion avec les « clients » chinois. Il défend aussi tout le travail de HZ.

Et puis c'est tout ! Même pas une explication sur toutes les promesses non tenues. Des baratineurs professionnels qui ont beaucoup moins de bagou quand il s'agit de rendre compte de leurs actes.

10) Préfet, mr Schmitt

Un renforcement du rôle de Ford est indéniablement nécessaire. Nous tiendrons

chaque mois une réunion jusqu'à ce que les emplois soient sécurisés. Prochain rendez-vous, fin septembre.

Commentaires CGT-Ford/First (à chaud !)
Les premiers constats à l'issue de cette réunion du Comité de Pilotage sont plutôt alarmants. Il est à noter que personne autour de la table n'a demandé des comptes au trio HZ/Hay/FAI. L'Etat et les pouvoirs publics semblent partis pour se laisser baratinés. Pire, tout le monde semble ne pas mesurer la gravité de la situation et fait par exemple comme si le projet Atlas avait encore une chance. Il y a une bonne dose d'hypocrisie qui risque de compliquer les relations pour la suite. Il n'est pas question que les HZ/ Hay ou même Ford s'en sorte à si bon compte.
Il est évident que la mobilisation des salariés doit reprendre. C'est parce que les exigences sociales s'exprimeront fortement que les pouvoirs publics peuvent être bousculés et ainsi prendre conscience de l'urgence. C'est grâce à la mobilisation aussi que Ford peut être poussé à agir sérieusement dans le sens de la sauvegarde des emplois et du site.
Aujourd'hui, vu le ton de cette réunion, nous craignons fortement que tous ces gens-là se soient entendus pour éviter de faire des vagues, que tout ce beau-monde finisse par s'entendre sur un mauvais compromis. Le risque est de revivre les séances d'hypnose avec un comité de pilotage bidon. Oui il y a danger ! Une véritable mobilisation de tous doit être mise en œuvre pour sauver réellement les 1600 emplois « ford » et en conséquence les 10 000 emplois induits par l'activité de l'usine.
Les pouvoirs publics doivent relayer beaucoup plus clairement les inquiétudes des salariés mais aussi mettre en avant le danger qui pèse sérieusement sur l'emploi dans la région. Le problème se pose dès maintenant que l'Etat et les pouvoirs publics interviennent directement dans le dossier Ford. Il devrait être question d'un investissement public et d'un contrôle réel sur l'évolution du projet.
Il n'est pas possible de faire comme s'il y avait le temps. Il y a urgence pour que des engagements concrets soient pris. Ford Europe parle de défendre les emplois dans les réunions officielles mais parlent d'éventuelles suppressions d'emplois dans les réunions avec les syndicats. Il y a un double discours particulièrement dangereux et qui laisse la porte ouverte à trop de manipulations
De plus dans les pseudo-projets présentés par le cabinet Alix Partner, nous voyons clairement le danger de morcèlement de l'usine avec éclatement des effectifs. Ces solution sont inacceptables car nous savons tous que cela signifie une impossibilité de contrôler. Le site et le personnel doivent rester unis.
Ford doit assumer ses responsabilités et maintenir l'unité et l'intégralité de l'usine.

A lire ici, la déclaration des syndicats lue par l'expert de SECAFI
+ Les articles dans la rubriques "Actualités" et JT dans la rubrique "Vidéos".

La CGT-First/Ford le lundi 30 août 2010

*****

Compte-rendu réunion CE - lundi 30 août 2010

(les commentaires de la CGT-Ford sont en gras)

La direction fait le point sur l'état des projets :

Transmission 5R55S = les équipes commerciales ont travaillé pour innover la transmission, amélioration du produit, diminution du coût fixe. L'objectif est de faire des nouvelles propositions aux clients potentiels.
Les prospects sont relancés avec ces nouvelles données. Le n°1 a signé une nouvelle lettre d'intention. Mais les Chinois sont de « redoutables » négociateurs (précision du PDG !). Un des plus grands clients viendra en octobre sur le site. Fin 2010, une décision sera prise pour l'avenir de la transmission S.
Transmission 8 vitesses = FAI travaille sur ce nouveau produit que cherche à développer un industriel chinois. FAI propose un partenariat. FAI fournirait des pièces usinées. Lancement officiel du projet en Chine avec la participation de FAI en septembre. La décision sera prise avant la fin de l'année. Cela concernerait environ 250 emplois avant fin 2012.
Projet Atlas = La SEM soutient le projet. Le 27 août, Hay a fait part de l'arrêt officiel de sa collaboration avec FAI. Recherche d'un nouveau partenaire. Le projet est temporairement abandonné. Hay a signé une lettre "confidentielle". Extrait de la

lettre «nous sommes désolés … nous devons clore cet accord de coopération initial signé le 2 avril 2009 avec effet immédiat ».

Discussion sur les « projets » :

Avec l'échec du projet Atlas, ventes de transmissions hypothétiques, c'est le constat que le partenaire Hay n'a rien apporté et s'en va tranquillement sans respecter son « contrat ». Sans partenaire industriel aujourd'hui et sans un actionnaire entreprenant, que peut-on espérer au niveau de la réalisation des projets ? La direction maintient que les études et les démarchages continueront.
La CGT dénonce ce qui ressemble à une manipulation et demande que Ford reprenne le site directement en main et se débarrasse de HZ. Le repreneur a perdu toute crédibilité. Beaucoup de temps perdu, ce qui rend la situation de plus en plus inquiétante. Ford est de toute façon le seul interlocuteur.
A quoi sert HZ ? Pas d'investissement, pas de bureau d'étude, pas de structure commerciale …
Comment est composé le Conseil de Surveillance ? La direction répond qu'il devrait logiquement avoir des changements puisque Hay s'en va. Mais dit ne pas savoir du tout ce qui va se passer.
La CGT revendique que Ford renforce sa participation au sein du CS, que les pouvoirs publics l'intègrent ainsi que le secrétaire du CE (pour représenter les salariés).
Pour rappel, aujourd'hui = Reynolds-Heller (Ford) + Maennel-Ziggler-Hub (HZ) + Hammerstein- Hüter (Hay)
La direction assure que pour remettre en cause le contrat de vente et pour changer d'investisseur, il n'y a que deux solutions : soit l'acheteur soit le vendeur doit dénoncer la vente. En réalité ce n'est pas aussi simple. **Ford a certainement la possibilité de virer HZ, étant donné la mise en place d'aucun des projets. Ford est complètement responsable de cette situation, Ford doit reprendre l'usine car seule la multinationale a les moyens réellement d'assurer le maintien de tous les emplois. C'est la revendication principale de la CGT Ford/First.**
Il y a aussi une demande des élus CE pour que le PDG de HZ (Mr Maennel) vienne s'expliquer. La direction FAI dit qu'elle transmet intégralement les demandes des syndicats. Elle rappelle que Ford et FAI font ce qu'ils peuvent pour trouver des solutions qui sauvent les emplois. « C'est pour cela que nous cherchons toujours à vendre les transmissions ». « Nous allons jusqu'au bout de cette logique. Il y a un certain nombre d'obstacles qu'il va falloir franchir. Et puis il y a le point mort (entre 100 et 150 000 transmissions minimum à l'année) ».
La CGT redit que la seule issue crédible est que Ford reprenne l'usine et la réintègre dans son plan de production.
Une proposition CGT, il y a un accord entre Ford et Mazda pour la fabrication d'une voiture, pourquoi ne ferions-nous pas la transmission de ce véhicule ? Réponse de la direction « A priori ce ne sera pas nous ».
La direction FAI apparaît complètement débarquée par les évènements. On sent bien qu'elle ne maîtrise pas grand-chose du dossier et qu'elle n'a pas les moyens de donner des informations sérieuses.
D'ailleurs, nous posons plusieurs questions auxquelles elle dit ne pas pouvoir répondre. Il s'agit bien pour nous d'exercer une pression pour que Ford assume réellement ses responsabilités Cela ne viendra pas tout seul. Il faut que les pouvoirs publics, il faut que l'Etat, il faut que tous les acteurs économiques-sociaux-politiques comprennent bien qu'il y a un enjeu considérable. L'enjeu ce sont les 1600 emplois « ford » et aussi les près de 10 000 emplois induits par l'activité de l'usine.

Discussion sur le rattrapage du retard de transmissions :

Les chiffres de production de la « S » sont de 800 en septembre, au lieu de 470 initialement prévu. Par cette hausse, la direction entend récupérer les pertes liées au « ralentissement » de la production en juin-juillet. Une production dont l'arrêt définitif est programmé pour fin octobre ! La direction rappelle qu'entre 10 et 17 000 transmissions sont officiellement perdues. Si on ne produit pas 800 tous les jours de septembre, il y aura un stock négatif par la suite donc un risque d'arrêt d'usine en Amérique, donc cela posera un problème à Ford. La direction explique qu'il y a un surcoût important lié aux transports par avion.
La CGT s'oppose aux tentatives de la direction de faire rattraper le retard. La seule condition qui rendrait acceptable l'augmentation de la production, c'est que Ford reprenne le site, ce qui signifierait d'après nous un engagement significatif de Ford pour l'avenir du site. Sinon, nous ne pouvons avoir aucune confiance et il n'y aura aucune raison de satisfaire les besoins de Ford. Il est complètement aberrant de permettre un

rattrapage de production qui de toute façon s'arrête en octobre. S'il manque des transmissions, autant maintenir le rythme actuel et prolonger sa production de manière à repousser la situation de sureffectif.

Discussion sur un éventuel « accord de garantie » :

La direction précise que lors de la reprise en 2009, Ford s'était engagé à ce que les salaires de tous soient payés jusqu'à fin 2011, tenant compte que certains des projets HZ aient démarré à ce moment là. Dans la mesure où un sureffectif apparaîtrait, Ford est prêt à « aider » pour trouver des solutions sur la base du volontariat. FAI aurait fait une étude préliminaire (dixit la direction).
La CGT répond que c'est la recherche des solutions industrielles qui est à l'ordre du jour. Ford doit tenir ses engagements en ce qui concernent l'emploi. C'est trop facile pour Ford d'envisager des suppressions d'emplois alors qu'il revient à peine pour officiellement essayer d'apporter des solutions industrielles. Alors pourquoi dès maintenant commencer à préparer des plans de suppressions d'emplois. La direction dit soutenir un plan de préretraite dans le cas où Ford le proposerait. La direction parle de « portes » qui s'ouvrent avec l'idée d'un éventuel « accord de garantie » demandé par les CFTC-UNSA-FO-CGC, syndicats "réformistes", ainsi nommés par la direction.
Effectivement pour la CGT, il s'agit d'une brèche dangereuse qui permettrait à Ford de ne pas mettre tous ses moyens dans la sauvegarde des emplois. Car cela devrait lui coûter moins cher de supprimer des emplois que d'investir pour assurer des activités industrielles. Donc ce n'est pas aux syndicats de pousser Ford dans ce sens.
Aujourd'hui, la bataille c'est d'imposer à Ford une reprise de l'usine et, grâce à l'intervention des pouvoirs publics, c'est d'imposer la sauvegarde de tous les emplois. Si jamais Ford "échoue" et met en place un plan de préretraite ou un plan de licenciements, alors il faudra nécessairement mener une grosse bataille pour partir dans les meilleures conditions possibles.

Discussion sur le paiement du jour de solidarité par le CE :

Le secrétaire du CE et les élus CGT ont proposé que les salariés du CE aient leur « jour de solidarité » payé par le CE. C'est la revendication que nous avions aussi pour l'ensemble des salariés de l'usine. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles nous avions refusé de signer les accords d'entreprise de ces dernières années. Le « jour de solidarité » est une attaque contre les salariés, une remise en cause de la réduction du temps de travail. Pour les salariés de l'usine, cela se traduit par un jour de repos supprimé (un RTT en moins).
Au CE, nous avons l'occasion de montrer l'exemple et de mettre en pratique les principes syndicaux. La proposition CGT a été mise au vote (4 pour = élus CGT, 4 contre = élus CFTC-UNSA-CGC), l'ensemble des élus des autres syndicats ont donc voté contre le fait que les salariées du CE profitent de ce jour de congés, « au nom de l'équité avec les collègues de l'usine ». L'égalité 4-4 ne permet pas de faire passer la proposition.
La CGT regrette cette position. Le CE ne paiera donc pas le «jour de solidarité».

La CGT-First/Ford le lundi 30 août 2010

*****

HZ DEHORS !

RETOUR DE FORD !!!

Aucun des projets apportés par HZ holding n'ont vu le jour. Même la vitrine de la reprise, le projet ATLAS semble tomber à l'eau !

HZ est une coquille vide et n'apportera aucun emploi ni investissement!
Tout ce qu'ils ont réussi à faire, c'est prendre 7 millions d'euros dans les dividendes de FAI.

HZ n'a plus rien à faire à Blanquefort, FORD doit reprendre le site en main !

Mobilisons nous, tous ensemble !
Lundi 30 août 2010 à 18h00
Devant la Préfecture
A l'occasion du comité de pilotage

Pour être entendus, la CGT appelle à débrayer à partir de 17h00 pour l'équipe d'après-midi et les équipes de matin et de nuit à venir massivement.

HZ DOIT PARTIR !

FORD DOIT REVENIR !!!

La CGT-First/Ford le vendredi 27 août 2010

*****

Tract du 26 août 2010 :

Après la rencontre avec Ford :
Des avancées mais toujours les mêmes doutes ...
Continuons d'exercer la pression
Tous les emplois doivent être sauvés !

---> A lire en cliquant ici <---

*****

Compte-rendu de la réunion entre FORD Europe et les organisations syndicales

Début 14h10 / Fin 16h05
En gras dans le texte, les commentaires CGT.

Présents =
Pour Ford Europe : Mrs MacFarlane (vice président), Caton (DRH en chef), Heller, 1 autres, Mr Cesareo (Ford France),
Mr Especel (traduction)
Mrs Dudych et Harrewyn (direction de FAI)
2 représentants pour la CFTC, 2 représentants pur UNSA, 2 représentants pour la CFE/CGC, 1 pour FO,
Gilles et Philippe pour la CGT.

Intro = Mr Mac Farlane
Nous avons beaucoup travaillé cet été, nous n'avons pas été en vacances.

Diaporama présenté par Ford avec commentaire de chaque diapo par Mac Farlane =
Les objectifs n'ont pas changé, ils sont simples.
Il s'agit d'identifier des activités dans la chaîne, assurer du transfert et du réemploi au sein de GFT ou des employeurs locaux. Et dans le cas où il y aurait nécessité, il faudra voir pour le financement d'un plan de départs.
Ford est prêts à réexaminer le contrat de cession actuel de manière à faciliter les investissements
Ford veut identifier de l'activité dans l'usine pour assurer le plus d'emploi possible.
Nous avons travaillé intensément ces 60 derniers jours. Priorité à des projets qui élargissent les compétences de l'usine et qui participent à la compétitivité de l'usine. Il faut rester ouvert à toute solution créatrice d'emplois.
Voici le résumé des avancées depuis le 2 juillet : un travail significatif a été piloté par Ford avec une équipe en place. Une méthode qui comprend des réunions hebdomadaires Nous avons pris l'engagement de mettre en place une structure efficace. Présentation de l'équipe Ford : Dirk Heller, Gerd Inden, Rob Harrison

Peter Hoewling, Yiwen Chang. La structure est en place et elle a même été renforcée. Nous avons pris un engagement fin juin, nous avions la conviction absolue que si nous travaillions en confiance, nous pourrions revenir vers vous avec un projet 60 jours après et avec un nouveau projet tous les 45 jours, comme convenu au début de l'été.
Voici les projets sur lesquels nous pouvons aboutir. Projets qui sont acquis pour Blanquefort :
1 – Reconditionnement moteurs = aujourd'hui pour Ford il y a 3 fournisseurs de taille. Cela requiert un savoir faire spécifique. Nous allons amener cette activité à Bordeaux. L'activité de ces 3 fournisseurs sera réorganisée. Entre 130 et 150 emplois. Investissement de 12 millions d'euros. Délai de réalisation environ 12 mois. Décision stratégique annoncée aux fournisseurs. Transfert d'activité sera fait.
2 – Usinage de pièces pour transmissions = Objectif de faire de Bordeaux un centre d'usinage pour les opérations moteurs et transmissions, il ne s'agit pas seulement de produire pour l'Europe mais aussi pour l'ensemble du monde. Nous avons une très bonne connaissance des différents opérateurs. D'ici deux ans, nous avons le calendrier pour lancer deux nouveaux moteurs. L'usinage de ces pièces est une grosse chance pour Blanquefort. C'est de l'ordre de 150 à 200 emplois. 70 de ces emplois sont déjà identifiés. Le reste sera connu par la suite. Temps de développement étant de 12 mois. Le but est de raccourcir les délais. Investissement nécessaire serait de 10 à 30 millions d'euros. Les chiffres ne sont pas arrêtés. Il reste beaucoup de travail pour préciser ces détails. Il faudra évidemment maîtriser les investissements d'où l'importance de réduire le plus possible les investissements de départ.
3 – Transformations de véhicules en GPL = il y a une demande croissante pour transformer des véhicules essence en véhicules GPL. Il était envisagé de le faire sur Cologne. A l'issue de la précédente réunion, la décision a été revue. Nous avons un meilleur plan en déplaçant l'activité vers Blanquefort. En 2011, la demande de transformation de ces véhicules est évaluée entre 1700 et 3000 véhicules. C'est un travail de haute technologie. Blanquefort n'a pas le savoir faire aujourd'hui mais en a les capacités. Cela induit des investissements et une piste d'essais. Cela concernerait pour commencer 10 à 20 personnes. C'est un projet prometteur et qui devrait se développer. Il y a un potentiel de croissance important.

D'autres opportunités sont en cours. En voici les premières informations. Contrairement aux 3 premiers projets, ceux qui suivent ne sont pas acquis et sont des hypothèses.
Parmi tous ces projets, certains se matérialiseront d'autres ne réussiront pas. Nous allons en permanence alimenter des projets.
1 – Traitement thermique. Opportunité globale. GFT fabrique la transmission IB5. Examen des possibilités pour l'ensemble du site. En 2014, il devrait y avoir un manque important de transmissions entre 50 et 120 000 unités. Défis pour réaliser ce projet. Il s'agirait d'apporter un complément d'activité pour GFT. Cela pourrait représenter entre 150 et 200 personnes pour GFT. Cela aurait donc un impact sur l'activité TTH pour FAI. L'engagement n'est pas pris pour l'instant. Pour avoir des chances d'aboutir, les coûts de fabrication doivent être inférieurs à ceux de l'usine brésilienne.
2 – Activité avec Hay. Rencontre avec Hay le 18 août. Une autre réunion est organisée le 25 août (avec Heller) entre FAI et Hay sur Bordeaux. Il y a des possibilités. Dans le court et moyen terme, Hay a les moyens d'apporter de l'activité à FAI. Ford fera en sorte que les deux sociétés travaillent ensemble pour affiner les projets.
3 – Transfert d'équipements. Dans le but d'améliorer la compétitivité de FAI, nous sommes en court d'identification d'équipements existants pour installer dans l'usine. Cela donnera plus de flexibilité technique et permettra d'être plus compétitif. 2 centres d'usinage sont identifiés + une rectifieuse.

Voici une liste de projets encore vagues mais en discussion avec des constructeurs automobile et fournisseurs mondiaux.
Constructeur n° 1 = réunion le 19 août. Demande de cotation pour moyeux de roues et frein de parking.
Constructeur n° 2 = pas vu car en vacances
Constructeur n° 3 = pas vu car en vacances
Fournisseur n° 1 = visite imminente dans l'usine FAI. Pour fabrication d'étrier de frein.
Fournisseur n° 2 = visite prévue avant le 15 septembre. Usinage de pièces en grandes séries de transmissions.
Fournisseur n° 3 = Pour fabrication d'éléments de transmissions.
Fournisseur n° 4 = Fabrication de différentiels
Fournisseur n° 5 = Fabrication d'embrayages. Deux réunions à Cologne. Nous travaillons avec ce fournisseur.
Fournisseur n° 6 = Nouvelle activité souhaitée, il veut s'implanter en Europe.

Des projets possibles sont donc identifiés. A voir lors des prochaines rencontres.
Tout cela représente bien du travail sérieux et des hypothèses sérieuses.

Emplois =
Aujourd'hui, 28 salariés sont prêtés à GFT qui devraient y rester pour le moment. Il y aura d'avantage d'activité sur GFT par la suite et donc impact sur l'activité FAI au travers du traitement thermique. Non chiffré pour l'instant.
Il y aurait la possibilité d'envisager un plan de départs volontaires en pré-retraites à GFT, départs qui seraient remplacés par des salariés de FAI.
Recherche aussi du côté des employeurs locaux pour éventuellement redéployer des emplois. Pas plus de préciser.
Avec la fin de la production de la « S » fin 2010, il y a la question qui se posera vite du sureffectif dans l'usine. Si cela s'avère nécessaire, Ford est prêt à travailler avec FAI et HZ pour préciser les termes d'un plan de départs volontaires.

Prochaines étapes :
Pour la continuité du processus, nous avons besoin des pouvoirs publics pour aider à développer les solutions.
Réunion Ford Europe et syndicats dans 45 jours.
Ford a besoin de reconstituer son stock. Retard de transmissions pour Amérique du Nord et Asie-Pacifique, abordé mais sans en parler plus que ça.

En résumé, « nous avons bien et beaucoup travaillé ».

Discussion
FO = à quel taux le prochain plan de départs préretraites.
Ford = Il faut commencer par une discussion entre directions FAI et syndicats. Si vous juger utile, alors nous participerons à cette discussion. (***Cela reste quand même bien ambigu !)***
CFTC = sur le plan de préretraite, FAI et GFT ou seulement FAI ?
Ford = on se concentre sur FAI, d'abord on évalue les besoins en départs préretraites d'abord FAI.
UNSA = vous avez évalué le nombre de départs ?
Ford = Pas de précisions.
CGT = Nous constatons un début de discussion bizarre sur un plan de départs possible alors qu'il s'agit avant tout de discuter des emplois à défendre. Si on en revient à la lettre Ford, il est question de chercher de l'activité avant 2011. Ce n'est qu'après que pourrait être envisagé des plans de départs. Aujourd'hui il ne doit être question que de recherche d'activités pour l'usine, si nous comprenons bien la position de Ford.
Ford = ok, les plans de départs ne sont pas l'objet de notre réunion. Pour être clair nous voulons discuter des activités.
CFTC = à la fin de l'année, il y aura un problème d'effectif car il n'y a pas de projet viable pour remplacer immédiatement l'activité qui disparaît.
Ford = Nous faisons tout ce que nous pouvons pour trouver de l'activité. Nous faisons confiance à l'usine de Bordeaux. Nous discutons avec Ford Amérique pour obtenir d'avantage de production pour 2011 même si cela ne satisfera pas l'ensemble de l'effectif. Engagement pour finaliser les projets le plus tôt possible. Travail en cours.
Déclaration, préparée à l'avance et lue, des syndicats FO-CFTC-UNSA-CGC : si un sur-effectif est avéré, nous demandons un accord de garantie basé sur celui de 2008. Il s'agit d'une sécurité pour les salariés. En 2008 nous voulions une garantie en cas que Ford s'en aille. Nous redemandons aujourd'hui un accord de garantie.
(la CGT n'a pas été sollicitée pour faire cette démarche que de toute façon nous ne partageons pas).
Ford = Notre engagement est de tout faire pour retrouver du travail pour l'ensemble du personnel. Au fur et à mesure de cette démarche, il faut s'assurer que cet objectif est réaliste. Il nous faut identifier le nombre d'emplois utiles et voir le différentiel. Cet écart peut être celui entre emplois existants et potentiels. Cela doit être quantifié. Quoiqu'il arrive nous honorerons nos responsabilités.
CFE/CGC = Quelle position de Ford sur le projet Atlas ? Qui va investir dans les différents projets ?
Ford = Ford ne peut pas contrôler cette part de l'activité (Atlas) donc ne peut pas agir dessus. Ford peut par contre aider à ce que ce projet se développe. Nous avons dit que nous serions flexibles en ce qui concerne les aides financières.
First (Dudych) = Nous sommes en discussion avec Hay pour obtenir un accord. Nous n'avons pas réussi, échec de la négociation en août. Hay considère que l'accord cadre signé lors de la reprise est maintenant nul et non avenu. Le dossier n'avance pas. Une autre réunion est prévue le 25 août avec Hay, on verra alors la position officiel de Hay sur sa collaboration avec First.
CFE/CGC = comment est-il possible qu'il y ait des discussions entre Hay et Ford

concernant d'éventuel projets alors que dans le même temps, il est impossible de trouver un accord sur Atlas ?
Ford = Nos efforts sont ciblés sur l'activité pour FAI. On ne sait pas si le projet Atlas finira par être approuvé. Peut-être le sera-t-il jamais. Ford engage tous ces efforts pour sauver tous les emplois que nous pouvons là où nous pouvons agir.
CFTC = Ford s'engage t'il pour payer les transmissions et les emplois que cela concernent jusqu'en fin 2011 ?
Ford = Il est clair qu'avec la fin de la « S » cela va engendrer une situation de sur-effectif. Dans ce cadre, ce qui est dit c'est que nous travaillerons avec Ford US pour augmenter la production pour 2011. Si nous échouons dans cette démarche, alors il faudra travailler pour résoudre ce problème. La FMC a une réputation honorable dans le domaine du respect de sa parole. Nous avons toujours trouvé une réponse volontaire.
CFTC = Pourquoi faire encore confiance dans HZ ? Il rappelle que la lettre signée par Ford et HZ formule que le problème de l'emploi se pose après 2011.
Ford = Dans les mois qui viennent, il faut travailler dur, il faut étudier tous les projets d'activités.
CFE/CGC = Impression que HZ nous a berné. Qui investira pour les nouveaux projets ? Quels contrats y a-t-il pour le reconditionnement ?
Ford = Ford est très flexible sur l'argent mis sous compte séquestre, il y aura des facilités pour que cela soit utilisé pour assurer le développement des projets. Pour le projet du reconditionnement, cela serait pour de nombreuses années.
CGT = On a appris par la presse que Ford allait produire un petit véhicule en Roumanie avec l'embauche de 3500 personnes en 2011. Est-ce que FAI va produire des pièces du moteurs ou transmissions de ce véhicule ?
Ford = Un des projets présentés (le n° 2) concernent en partie cette production en Roumanie.
CGT = Précision pour être certain que les choses soient claires. Le syndicat CGT ne se situe pas sur la même longueur d'onde, nous ne soutenons pas la déclaration des autres syndicats. Nous restons sur les exigences formulées en intersyndicale à l'occasion de la première rencontre en juin. A savoir que les engagements pris lors de la reprise en 2009 étaient la sauvegarde de tous les emplois. Il faut que cet engagement soit respecté. Ford doit donner de l'activité industrielle pour le site et assumer de cette manière ses responsabilités. Nous nous appuyons aussi sur la lettre de Ford/HZ (de la semaine dernière) qui, même si elle contient des ambiguïtés (volontaires ?), affirme une volonté de trouver de l'activité pour sauver le plus d'emplois possible. A ce titre, il n'est pas question pour nous d'ouvrir une discussion sur des suppressions d'emplois (qu'ils soient volontaires ou pas).
Ford = Pas de commentaire.
CFE/CGC = Et les transmissions pour le marché chinois ?
Ford = Nous n'avons pas un contrôle direct sur cet activité. Nous interviendrons comme nous le pourrons. Nous serions heureux si FAI obtenait des contrats.

Conclusion = Merci à vous tous. Nous rendons hommage à votre sens de la discussion, à votre sens des responsabilités. On se retrouve le 30 août à Bordeaux pour le Comité de Pilotage (nous actualiserons avec les dernières infos sur les différents projets présentés) et dans 45 jours pour la suite de nos travaux.

Commentaires à chaud (juste après la réunion) :
Deux pas en avant et un pas en arrière ?
Ford arrive effectivement avec des projets qui semblent sérieux. En tout cas, Ford les présente comme décidés et acquis pour l'usine de Blanquefort. Ils représentent peu d'emplois pour le moment (un peu plus de 200) mais cela constitue malgré tout un début.
D'un autre côté, le projet Atlas semble de plus en plus compromis. Ce qui voudrait dire que HZ et Hay auront échoué sur toute la ligne, incapable d'apporter un seul projet. Cela aurait pour conséquence d'après nous que Ford reprenne le contrôle complet de l'usine. A quoi cela rime t'il d'avoir Ford comme unique interlocuteur et à côté on a un propriétaire HZ qui ne sert qu'à encaisser les dividendes ? Inacceptable ! Ford est en réalité le seul décideur et le seul en capacité d'assurer un avenir à l'usine.
Autre point insatisfaisant, c'est l'attitude de Ford qui reste très ambiguë dans le fond car d'un côté il dit tout faire pour trouver de l'activité au moins jusqu'à fin 2011 mais en même temps Ford se dit prêt à étudier dès maintenant les possibilités de mise en place de plans de départs volontaires (préretraite ou licenciements).
Nous maintenons l'exigence défendue par l'ensemble des syndicats en juin au moment du retour à la discussion de la direction de Ford Europe. La bataille pour la défense de tous les emplois doit continuer. Ford doit réintégrer l'usine dans son plan de production européen. Au bout du compte Ford doit reprendre son usine pour un euro symbolique et apporter réellement de l'activité pour les 1600 salariés.

Cela ne viendra pas tout seul. Nous devons maintenir la pression et montrer que nous ne lâcherons rien. Que ce soit lors des Comités de Pilotage ou dans toutes les rencontres avec Ford Europe. Nous devons rappeler sans cesse notre exigence que pas un seul emploi ne disparaisse.
C'est pour cela que nous appelons dès maintenant à la mobilisation devant la Préfecture à l'occasion du prochain Comité de Pilotage, lundi 30 août à 18 heures, à Bordeaux. C'est pour cela que nous souhaitons organiser une manifestation au Salon de l'Automobile à Paris le 2 octobre. Nous sommes en discussion actuellement avec les autres organisations syndicales pour mettre sur les rails un train spécial « pour la défense des emplois ».
Nous sommes persuadés que notre seule chance est de refuser toute « négociation » sur un quelconque plan de suppression d'emplois (même présenté comme une sécurité « au cas où »). Notre seule chance est de maintenir la pression sur Ford comme sur les pouvoirs publics pour défendre tous les emplois. Nous rappelons que l'enjeu est de taille. L'activité de l'usine représente environ près de 10 000 emplois induits dans la région.
Défendons les emplois de tous !

Prise de notes pendant la réunion et mise en forme dans le train entre Paris et Bordeaux. ***La CGT-First/Ford le mardi 24 août 2010***

*****

Prochaines réunions :

- Mardi 24 août 2010 : réunion avec Ford Europe et les organisations syndicales de First qui se tiendra à Saint-Germain-en-Laye.
- Lundi 30 août : réunion du Comité d'Entreprise à partir de 9h30 (voir convocation des élus CE ci-dessous).
- Lundi 30 août : réunion du comité de suivi local, présidée par le Préfet de Région, qui se tiendra à 18h00 à la préfecture de Bordeaux. Seront présents tous les acteurs économiques et sociaux de la Région.

CONVOCATION

Vous êtes invité(e) à la réunion ordinaire du Comité d'Entreprise qui se déroulera le :

Lundi 30 août à 2010 à 09h30

(Salle CE)

1. Approbation PV CE du 22/2/10, 10/3/10 et 10/06/10
2. Marche de l'entreprise
   - avancement des nouveaux projets, projet par projet (bilan avancement, retard, nouveau prévisionnel, etc.....)
3. Désignation de l'expert comptable du CE en vue de la réalisation du rapport d'expert sur les comptes 2009 de FAI
4. Modification de la Présidence pour la Commission sociale
5. Journée de Solidarité du personnel Comité d'Entreprise
6. Questions diverses

La CGT-First/Ford le vendredi 20 aout 2010

*****

Lettre (version anglaise et française), signée conjointement par Wolfgang MAENNEL (Présdient HZ Holdings France) et Ken MACFARLANE (Vice-Président Manufacturing FOE), remise à Gilles PENEL Secrétaire du CE FAI

Cliquez sur l'image pour avoir le courrier en PDF

Ford of Europe GmbH

Ken Macfarlane
Vice President
Manufacturing FoE

Koeln-Niehl
Henry-Ford-Strasse 1
D-50725 Koeln
☎ (2 21) 90-1 99 88

To: G Penel, le Secrétaire du Comité d'entreprise de FAI
Les Représentants du Personnel

Cc: L Dudych
P Harrewyn

Monsieur le Secrétaire du Comité d'entreprise de FAI
Mesdames et Messieurs les Représentants du Personnel,

HZ avec Ford reconnaissent conjointement les inquiétudes exprimées par les salariés de FAI pour ce qui concerne l'emploi au-delà de 2011, après l'expiration de l'accord actuel sur l'achat des transmissions Ford, et l'accord de cession qui encadrait la vente de l'usine par Ford à HZ, en avril 2009.
Alors que des progrès sont réalisés pour développer de nouveaux projets et accroître les activités de l'usine, HZ et Ford sont d'accord pour considérer que l'un des objectifs essentiels consiste à maintenir un avenir viable pour l'usine, et le plus haut niveau d'emploi possible sur le site, comme cela était envisagé par le plan produits de HZ présenté lors de la vente.

Pour soutenir cet objectif, Ford a donné son accord pour rester engagé auprès de FAI jusqu'à ce qu'une solution viable ait été trouvée pour l'usine. Si ce soutien est nécessaire après 2011, afin de mettre en place des projets identifiés, l'implication de Ford comprendra les dispositions suivantes, selon les besoins :

- Dans la chaîne d'approvisionnement de Ford, identifier des opportunités pour lesquelles l'usine serait compétitive
- Soutien pour assurer le relais de l'emploi

  Par exemple, si clients étaient identifiés pour FAI avant fin 2011, et que des emplois soient crées fin 2012 en faveur du personnel actuel, HZ et Ford travailleraient avec toutes les parties pour prendre le relais de l'emploi, à partir de l'arrêt des ventes de transmissions actuelles à Ford, jusqu'au moment où les salariés seraient transférés dans une nouvelle activité.

- Modification des accords existants pour offrir davantage de souplesse pour les financements destinés aux investissements
- HZ s'engage à ne pas prélever de dividendes de FAI jusqu'à ce qu'un profit ait été réalisé dans des activités hors Ford.
- Aider au transfert et au réemploi, au sein de GFT, ou auprès d'autres employeurs locaux.
- Dans la mesure où des programmes de départs seraient nécessaires, Ford serait prêt à travailler avec HZ et les autorités Françaises pour étudier des mesures de redéploiement et des plans de départs.

Ford a rencontré HZ pour discuter des dispositions décrites ci-dessus, et les deux parties se sont accordées pour travailler ensemble à la mise en place de ces dispositifs, destinés à soutenir de nouvelles opportunités en faveur de l'activité de l'usine.
Il a également été convenu que des ressources supplémentaires seraient apportées par Ford, en la personne d'un Manager entièrement affecté à la coordination des initiatives de Ford, ainsi qu'à celles des consultants extérieurs, avec comme mission première d'identifier de nouvelles activités pour l'usine.

HZ apporte son soutien sans réserve à ces démarches complémentaires dans la recherche de charge d'activités nouvelles.

HZ et Ford confirment leur participation active dans le cadre du groupe de travail instauré par les services régionaux de l'Etat.

Tout au long de ce processus, Ford et HZ respecteront leurs obligations sociales et juridiques. Ils s'engagent à faire avec les salariés un point régulier des progrès enregistrés pour être en mesure, le cas échéant, de définir des initiatives supplémentaires.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs les Représentants Syndicaux, nos sincères salutations

Wolfgang Maennel
HZ Holding France
Président

Ken Macfarlane
Manufacturing Ford of Europe
Vice-Président

La CGT-First/Ford le jeudi 19 aout 2010

*****

Tract du mercredi 18 aout 2010:

Comme pour nos emplois,
mobilisons-nous pour la défense
de nos retraites

--> A lire en cliquant ici <--

*****

Divers :

Lors de la journée "usine morte" du 8 juin 2010, la **CGT Caisse des Dépôts et Consignations** avait tourné un reportage sur l'action des "Ford". Pour le voir, cliquez sur le lien ci-dessous :

First Aquitaine Industrie 8 juin 2010 / Journée "Usine morte"

*****

Réponse du chef de cabinet de N. SARKOZY au Président du Conseil Général et Sénateur P. MADRELLE

Le Chef de Cabinet
du Président de la République

Monsieur Philippe MADRELLE
Sénateur de la Gironde
Président du Conseil Général de la Gironde
Esplanade Charles de Gaulle
33074 BORDEAUX CEDEX

SECRÉTARIAT DU PRÉSIDENT
- 2 AOUT 2010
COURRIER ARRIVÉ
N°

Paris, le 30 JUIL. 2010

Monsieur le Sénateur,

La correspondance que vous avez adressée au Président de la République, concernant la situation de l'usine First Aquitaine Industries de Blanquefort, lui est bien parvenue.

Je puis vous assurer que Monsieur Nicolas SARKOZY est très attentif aux inquiétudes exprimées par les 1 600 salariés de cette entreprise et par leurs familles.

A sa demande, j'ai porté votre démarche à la connaissance de Christine LAGARDE, ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi, de Christian ESTROSI, ministre auprès de la ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi, chargé de l'industrie, ainsi que du préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, compétents sur les sujets que vous évoquez, en leur demandant d'y accorder une attention toute particulière et de vous tenir directement informé de la suite qui pourra lui être réservée.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de mes sentiments distingués.

Cédric GOUBET

*****

Pour info:

La prochaine réunion avec les dirigeants de FORD Europe aura lieu :

le 25 aout 2010 au siège de FORD France

La CGT-First/Ford le mardi 10 aout 2010

*****

Mail reçu le lundi 9 aout 2010 :

Objet : Comité de Pilotage Local First Aquitaine Industries

Comme précisé lors du comité de pilotage local du 12 juillet 2012, je réunirai à nouveau le comité de pilotage local FAI en présence de Ford

Le lundi 30 août 2010 à 18h

Préfecture de la Gironde

Salle Esprit des Lois (5ème étage)

Un point d'étape sera fait sur l'avancée des projets - notamment ATLAS - et les perspectives de l'entreprise ainsi que sur les différents financements mobilisables.

Je vous serai gré d'y assister ou de bien vouloir vous faire représenter,

Le Préfet de la région Aquitaine

Dominique SCHMITT

*****

Compte-rendu du CE du 27 juillet 2010 de SAFE Automotive

--> A lire en cliquant ici <--

*****

Courrier des élus de la région au Président de First Laurent Dudych suite au dernier CA de la SEM

En effet, le Conseil d'Administration de la SEML "Route des lazers" a statué sur une augmentation de capital de 8M€, dont 3M€ sont fléchés FAI – ATLAS.
Le protocole d'accord entre la SEML RdL et FAI est finalisé.

AQUITAINE LACUB BORDEAUX CONSEIL GENERAL Gironde ASSEMBLÉE NATIONALE

Bordeaux, 21 JUIL. 2010

Monsieur Laurent DUDYCH
Président Directeur Général
FIRST AQUITAINE INDUSTRIES SAS
Rue Jean Duvert
33290 BLANQUEFORT

Monsieur le Président Directeur Général,

Nous avons le plaisir de vous informer que ce jour, le Conseil régional d'Aquitaine, le Conseil général de la Gironde et la Communauté urbaine de Bordeaux, actionnaires de la Société d'économie mixte locale Route des lasers ont décidé d'apporter au capital de la société 3 M€. Cet apport est spécifiquement destiné à financer le portage de l'immeuble appelé à accueillir la chaîne de production des engrenages d'éoliennes dans le cadre du projet ATLAS.

Le Conseil d'Administration de la SEM a adopté la résolution permettant de déclencher les procédures nécessaires à la réalisation effective de cette augmentation de capital.

Cet engagement des collectivités est en tout point conforme aux conclusions du comité de pilotage du 12 juillet dernier, auquel vous avez participé.

Conformément aux conclusions de ce comité de pilotage, nous vous invitons en conséquence à lancer les procédures d'acquisition des machines et préparer le Conseil de Surveillance extraordinaire destiné à recueillir l'accord de votre actionnariat et de porter cette décision d'importance majeure à la connaissance de Ford.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président Directeur Général, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

V. Feltesse

Vincent FELTESSE
Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux

Alain ROUSSET
Président du Conseil régional d'Aquitaine

Philippe MADRELLE
Président du Conseil Général de la Gironde

ALAIN JUPPÉ
Maire de Bordeaux

Pascale GOT
Députée de la Gironde

*****

Voici ci-dessous un courrier que Philippe MADRELLE, Président du Conseil Général de la Gironde a adressé à Nicolas SARKOZY, Président de la République

Gironde
CONSEIL GENERAL
gironde.fr

Le Président

Réf. CAB/SB/16.07.10

Monsieur Nicolas SARKOZY
Président de la République
Palais de l'Elysée
55, rue du faubourg Saint-Honoré
75008 Paris

Bordeaux, le 19 JUIL. 2010

Monsieur le Président de la République,

Je souhaite attirer votre attention sur la préoccupante évolution du dossier FIRST Aquitaine Industries. (FAI)

Certes, comme beaucoup, j'ai pris acte du retour de FORD à la table des négociations. J'ai aussi noté que Madame Christine LAGARDE avait été réceptive, dans une certaine mesure, au courrier que Madame GOT, Messieurs ROUSSET, FELTESSE, JUPPE et moi-même, lui avons collectivement adressé le 28 juin dernier.

Ceci étant dit, je continue de nourrir les plus grandes inquiétudes, quant à l'évolution du climat social interne à l'entreprise.

A l'occasion du comité de pilotage, organisé le 12 juillet dernier par Monsieur Dominique SCHMITT, Préfet de la Région Aquitaine et du Département de la Gironde, ce dernier a indiqué qu'il mettait en place une stratégie devant contribuer à sortir de la crise.

Il a expliqué vouloir travailler à la définition d'objectifs précis qui devront être atteints mois après mois. A priori, les comités mensuels qu'il souhaite mettre en place devraient notamment permettre de vérifier si ces mêmes objectifs seront tenus.

Considérant qu'à l'occasion de cette première réunion, les représentants de FORD sont restés relativement évasifs sur leurs possibles engagements, nous sommes nombreux à craindre que ne se reproduise ce que nous avons pu constater ces deux dernières années.

Chacun aura pu noter que la stratégie mise en place par BERCY, voici déjà deux ans, s'est soldée par un échec. Il n'est plus possible désormais de se permettre le luxe de perdre du temps.

Le lendemain de ce comité de pilotage, Christine BOST, Conseillère Générale du Canton de Blanquefort et moi-même, avons de nouveau rencontré les différents représentants des organisations syndicales de l'entreprise.

Cette réunion fut pour eux l'occasion de faire état des craintes évoquées précédemment. Ils nous ont notamment expliqué que la Direction de l'entreprise avait d'ores et déjà indiqué aux salariés qu'ils allaient devoir rattraper le retard de production accumulé en raison de la mobilisation salariale de ces cinq dernière semaines.

L'organisation du travail semble déjà s'en ressentir. Les décisions prises par la Direction de l'entreprise vont rapidement s'imposer aux salariés sans que ces derniers n'aient pu constater d'avancées concrètes. A ce jour, il est vrai qu'aucune réelle solution industrielle globale n'émerge à l'échelle du site de Blanquefort.

Bien sûr, nous pouvons pour le moment constater l'évolution du projet ATLAS. Toutefois, il convient de relativiser. Cette activité industrielle ne représente qu'un peu plus de 160 emplois, soit 10 % de l'actuel effectif de FIRST Aquitaine Industries.

Par ailleurs, nous constatons avec de fortes interrogations, les faibles moyens mobilisés par FORD pour que puissent émerger des solutions pérennes. Objectivement, l'engagement de ce géant américain n'apparaît pas à la hauteur des enjeux auxquels nous sommes ici confrontés. Le défit industriel est majeur. FORD doit s'impliquer davantage et vous avez le pouvoir, Monsieur le Président, de l'y conduire.

Je ne saurais douter que vous êtes, comme moi, soucieux de la pérennité de l'activité du site de Blanquefort. Il vous faut impérativement donner un signe fort aux 1600 salariés de FIRST Aquitaine Industries.

FORD est une entreprise internationale qui poursuit son développement. Trois cents millions d'euros seraient actuellement investis en Espagne pour l'essor des moteurs hybrides. Les salariés de Blanquefort qui ont démontré leur compétence et leur engagement depuis tant d'années ne peuvent être traités de la sorte. Ce personnel dont les qualités ne sont plus à démontrer ne mérite t'ils pas plus que des promesses non tenues ?

Je suis persuadé que vous avez les moyens d'aider toutes ces familles à ne pas rester au bord du chemin et à reprendre confiance en l'avenir.

Aussi, vous remerciant par avance pour toute l'attention et l'énergie que vous voudrez bien consacrer à ce dossier, au combien crucial pour notre bassin d'emploi, je vous prie de croire, Monsieur le Président de la République, à l'expression de mes salutations les plus respectueuses.

Le Président du Conseil Général

Philippe MADRELLE
Sénateur de la Gironde
Conseiller Général du Canton de CARBON-BLANC

*****

Voici un message de soutien de la CGT-Ford

à la CGT-GM Strasbourg

Le syndicat CGT de l'usine ex-Ford de Blanquefort (33) tient à apporter tout son soutien aux camarades de la CGT-GM Strasbourg. Nous sommes solidaires de leur position en ce qui concerne le référendum du 19 juillet. Le chantage exercé par la direction de GM est un chantage patronal classique et inadmissible. GM dit vouloir reprendre une usine qui leur appartenait il n'y a pas si longtemps que ça mais au prix de "sacrifices" demandés à l'ensemble des salariés. La situation financière de GM n'est plus la même qu'il y a un an et rien ne pourrait justifier (encore moins aujourd'hui qu'hier) quelque attaque que ce soit contre les salariés. Comme chez nous avec Ford, on s'aperçoit que les patrons exercent en permanence un chantage à l'emploi. Chantage qui se traduit par des menaces sur les salaires des ouvriers ... comme toujours. Rappelons que pendant le même temps, les patrons arrivent quand même à engranger des bénéfices ! Voir les chiffres record de Ford.
Nos camarades de la CGT-GM dénoncent ce chantage et du coup subissent des attaques de leur direction comme quoi c'est cette CGT qui serait responsable dun

échec éventuel de la reprise. Quel culot ! Les patrons sacrifient les emplois au nom de leur logique de profits et rendent responsables les syndicats ou les salariés quand ceux-ci n'acceptent pas les reculs sociaux que ces mêmes patrons voudraient imposer.
Nous soutenons complètement nos camarades.
A l'usine ex-Ford de Blanquefort, nous sommes nous-mêmes en lutte pour sauver notre usine et la totalité des 1600 emplois. Nous sommes aussi lancés dans un rapport de force avec les dirigeants de Ford Europe pour qu'ils assument leurs responsabilités sociales et reviennent sur leur site (vendu il y a 15 mois) qui est dans une situation particulièrement alarmante. Depuis le début de notre bataille, nous avons aussi subi des menaces et du chantage de la part des dirigeants de Ford. Et il n'est pas simple de résister à cette politique. Comme partout les salariés sont inquiets pour leur avenir et sont parfois prêts à accepter les conditions des patrons faute de perspectives meilleures et faute d'une pression psychologique énorme pour les faire flancher.
Nos camarades de la CGT-GM ont raison de s'opposer à la politique de GM et d'exiger une reprise sans condition, une reprise sans aucune perte de salaire et sans aucune perte d'emplois. Par expérience, nous savons que nous n'avons rien à gagner à accepter le chantage patronal. Combien d'usines ont connu des attaques contre les RTT, des baisses de salaires, des vagues de licenciements, toujours au nom des emplois à sauver et combien ont finalement fermé ? C'est le cas de Continental à Clairoix ou encore de Arena à Libourne. Et les exemples sont malheureusement nombreux.
La perspective réelle contre les licenciements et contre les fermetures d'usine est bien un mouvement d'ensemble de tous les salariés contre le patronat. Oui, seule une mobilisation générale pour la défense des emplois pourraient changer le rapport de force et aider les salariés à défendre réellement tous les emplois. C'est ce qui nous manque aujourd'hui pour redonner le moral et la force de se battre à la majorité des salariés. Car nous savons tous que les reculs sociaux que veulent imposer les patrons ne sauvent rien en réalité.
En attendant, nous répétons toute notre solidarité à nos camarades de la CGT-GM Strasbourg.

Plus d'infos sur GM-Strasbourg dans la rubrique "Syndicalisme / luttes"

Le syndicat CGT-Ford Blanquefort, le 19 juillet 2010

*****

Conseil d'administration de la SEM du 13 juillet 2010

L'augmentation du capital a été votée le 13 juillet 2010 lors du conseil d'administration de la SEM (3 millions d'€ pour le projet atlas).
Sources : les directeurs des cabinets du Conseil Général et de la Région.
La construction du bâtiment et le démarrage du projet ATLAS ne devrait plus dépendre que de First et HZ.

La CGT-First/Ford le samedi 17 juillet 2010

*****

Compte-rendu du CE du 13 juillet 2010

(En gras, les questions et commentaires de la CGT)

Marche de l'entreprise :

Projet Atlas = aujourd'hui il y a le CA de la SEM avec le vote prévu de l'augmentation du capital. On espère que cela sera fait. Le contrat avec Hay est en cours d'élaboration. Ce n'est pas facile. Hay a changé sa philosophie de collaboration avec First. Le retrait partiel de Hay change la donne. Hay ne veut plus être partenaire sur le long terme (pièces mécaniques, grandes couronnes …). Des risques financiers sont pris par de nombreuses personnes (SEM, Etat …), il faut qu'il y ait une maîtrise technique et Hay en est responsable. Ce n'est pas facile. On ne veut pas apparaître comme ceux qui ralentissent le projet, il faut aller vite et donc il faut débloquer la situation.
Quels risques prendraient Hay dans l'histoire, en fait on ne voit pas quels risques seraient pris par Hay ? L'usine, les plans, les marchés sont élaborés par Hay. C'est projet maîtrisé par Hay. Si ce projet rapporte, il y a la discussion sur qui gagnera de l'argent et surtout que First n'en perdre pas. Hay n'a pas de risque de perdre de l'argent. Il y a un risque commercial, il faut partager ce risque. Ce qui complique la discussion avec Hay.

C'est Hay qui amène les clients mais c'est First qui produit et qui prendra les « risques ». C'est First qui devra garder ses clients et continuer à en trouver. Il faudra sans doute embaucher un vendeur.
Aujourd'hui, il n'y a pas de contrat signé, il y a seulement des lettres d'intention. En fait Hay n'est engagé réellement sur rien. Hay peut se retirer complètement.
Pourquoi Hay change de position ? Il y a un nouvel actionnaire chez Hay qui serait peut être moins intéressé par le projet Atlas. **Et voici une nouvelle version : ce n'est plus la crise qui explique le retrait de Hay mais un changement d'actionnaire !** S'il n'y a pas d'accord finalisé avec Hay, le projet peut disparaître. La direction ne s'explique pas aujourd'hui pourquoi Hay est hésitant pour se lancer dans l'aventure.
Il y a eu un léger ralentissement dans la production des éoliennes, mais cela redémarrerait ces derniers temps. Lorsque le projet Atlas sera en place, la situation sera meilleure et donc il y aura des besoins étant donné la sous-capacité de production. La direction se dit optimiste.
Le calendrier est de mise en place du projet est bon. Début de la production prévue en 2012. Le permis de construire ? La direction ne sait pas où ça en est mais dit qu'il n'y aura pas de souci de ce côté. Les machines sont prêtes. Il suffit de donner le feu vert aux commandes.
Aujourd'hui, il manque le vote de la SEM, le contrat avec Hay, l'accord du Conseil de Surveillance First (HZ, Hay, Ford). S'il ne faut, il y aura un CS extraordinaire (le prochain est prévu en août). La direction prévoit que fin juillet tout devrait être réglé.
Sur la filialisation éventuelle de la fabrication des grandes couronnes : Rien n'est décidé. Pourquoi pas un nouvel investisseur qui sera le bienvenu. Ce sera une filiale de First et non pas de HZ. **Pourquoi une filiale, n'est-ce pas pour s'assurer au cas où aucun des autres projets ne fonctionneraient ?** Il y aurait une espèce de séparation financière pour faciliter le contrôle de gestion, une autonomie juridique, une autonomie comptable. **Cette filialisation est un problème pour nous. Car derrière, cela signifie qu'il y aura des intérêts financiers différents et donc on ne voit plus comment les bénéfices du projet Atlas financeront les autres projets. Tout cela n'est pas clair. Nous constatons que les discours de la direction changent encore.**
Les 20 millions de l'Etat sont dans le plan financier.
La direction souhaite clore la discussion. Quand il y aura plus d'éléments, le CE sera informé. On verra plus tard.

Le projet de la ventes des transmissions 6 vitesses :
La prochaine fois, il y aura une présentation du projet. On ne touche pas au carter, ni à l'hydraulique. On obtient une transmission correcte même si ce n'est pas la performance des autre boîtes 6. Il faut améliorer encore pour augmenter les gains de consommation. Des modifications sont à l'étude. Le passage de 5 à 6 vitesses permet d'économiser environ 3 % de dépense d'énergie. Investissement nécessaire 7 millions d'euros (essai, mise en place production). Le problème aujourd'hui n'est pas technique mais de trouver des clients. Le début de production en grande série se fera avec la 6 vitesses. En fait, il y a peu de modifications techniques du modèle initial. A chaque modification, il y a un risque technique.
Le projet n'en est qu'à la conception et à l'imagerie 3D.
Cette transmission aura le même prix de revient, le même prix de vente. D'après la direction, c'est donc une transmission qui permettrait de se positionner sur le marché dans les années qui viennent. Il y a peu de fabricants indépendants des constructeurs à part ZF et First. **A noter que First est présenté comme indépendant? Comme si Ford n'était pas derrière. La direction soutien que notre intérêt est que Ford ne soit pas dans le coup. Contradiction dans les discours de la direction. Elle continue de nous enfumer : un jour elle dit que Ford doit revenir et un autre elle dit le contraire ! ça patine dur !**
Sur les volumes de production ? La direction n'en sait rien. Aujourd'hui toujours rien de signé. Prévision ? Il y a des discussions avec des clients. On en est au stade de commander des moules pour faire les carters. Mais on veut des contrats avant de commander ces moules. Le but est de signer des contrats rapidement **(sans blague ?)**. Autour de 10 000 transmissions/an en prévisions pour le client n °2 sur 7 ans. Il y a d'autres clients : un qui se situerait autour de 12 000 transmissions, mais c'est très difficile de savoir ce que les clients veulent, dixit la direction. **(on a quand même une légère impression de fumisterie).** Ce serait pour quand ? Oh pour 2012 environ, répond la direction pas spécialement sur un ton assuré !
Contradiction ? On arrête la S et on la reprendrait en 2012 ? Est-ce bien logique ? On voit pas comment c'est possible et même crédible. La direction répond qu'effectivement c'est un gros problème. Sauf qu'il n'y a pas le choix.

Projet des pièces mécaniques : fabrication de pièces pour une transmission auto 8 vitesses pour un constructeur chinois. Il s'agit d'un partenariat sur le long terme.

En fonction des pièces fabriquées, le niveau d'emplois ne sera pas le même. Contrats de 5 ans en perspectives. Production pas avant 2013. Difficile d'y croire après les problèmes de culture, de traduction, les signatures étaient imminentes …
Nous reposons le problème du nécessaire retour de Ford car tous les « projets » présentés par la direction ne nous semblent pas crédibles. Il y a le sentiment de se faire le balader.
Séquence émotion : La direction reconnaît que « l'analyse de la CGT est peut être juste ».
Séquence humour : La direction dit « nous avons été parfaitement transparents ! »
Et voilà pour ce que la direction a à nous raconter.
Les projets Hay sont-ils en retard ou bien tout simplement annulés ? Il n'y a rien avec Hay en ce moment.
Est-ce que le contrat de coopération avec Hay va disparaître ? Hay ne dit pas aujourd'hui que le contrat est annulé. C'est le contrat initial qui est en cours d'amendements.
Discussion sur les stocks : Contrairement à ce que disait la direction ces derniers jours (perte de 15 000 transmissions), le retard de transmissions « théorique » est de 4240 dans le document officiel du CE. **Difficile de se faire une idée claire de la situation ?** En août et septembre, la direction présente un plan de rattrapage. Ford demande si les syndicats sont d'accord pour mettre un plan de rattrapage à partir du week-end des 7/8 août. A l'unanimité, les syndicats s'opposent à ce week-end travaillé. Rappel est fait des exigences des syndicats = il faut des engagements et des projets concrets. C'est seulement à cette condition que nous pourrions revoir notre position. A voir à la rentrée si Ford propose des choses à ce moment-là.

Compte-rendu du Comité de Pilotage :

Dénonciation du fait que les syndicats n'avaient pas droit à prendre la parole lors du Comité de Pilotage. Décision du Préfet. La direction se dit neutre sauf que mr Dudych a pris position contre la participation des syndicats. Encore une fois, nous avons droit à un double discours.
Critique a été faite sur le fait que Ford, même s'il maintient ses engagements précédents, ne précisent rien de plus et parle même que la sauvegarde des emplois passeraient par des transferts d'emplois vers d'autres entreprises. Ce que nous désapprouvons totalement car il ne s'agit plus de maintien des emplois. Les 1600 emplois doivent être maintenus sur le site et non pas éparpillés dans la région.
D'après la direction First, le message de Ford lors du comité de Pilotage = « nous nous engageons de toute nos forces mais nous ne nous en sortirons pas tout seul ».
Le DRH dit approuver l'intervention de la Sécafi qui décrit la situation catastrophique de l'usine. Surprenant et contradictoire évidemment avec la position officielle de la direction. Le rapport Sécafi dénonce entre autres choses les responsabilités de HZ, First et Ford dans l'échec de la reprise. Ce rapport défend la perspective du retour de Ford dans le capital de First et la réintégration de l'usine Blanquefort dans le plan de production de Ford Europe.

Désignation de l'expert comptable :

Désignation repoussée suite à demande des syndicats CFTC-UNSA-CGC qui après être tombés d'accord la veille, avec la CGT la veille pour choisir l'expert de la Sécafi, disent avoir changé d'avis. Pas d'explication sur ce changement d'avis. Le fait est que cette attitude fait perdre du temps en repoussant l'expertise.

Présentation des travaux vacances :

Rien à signaler de particulier à part qu'il y a moins de chantiers. Pas de discussion.

Questions diverses :

- Budget prévisionnel des commissions remis aux membres du CE = document qui sera discuté lors de la prochaine réunion CE.
- Explications demandées sur le prêt de personnel chez Hispano-Suiza = c'est dans le cadre de la mission de Alix Partner qui contacte des sociétés pour chercher à caser du personnel étant donné le sur-effectif actuel de l'usine. 6 salariés ont été rencontrés et ont refusé la proposition. **(Il s'agit certainement d'une politique à long terme qui vise à redéployer les emplois dans des sites différents. On voit ce que signifie pour la direction le maintien des emplois. Ça sent l'escroquerie !)**
- Transfert des gardiens et pompiers de FAI vers GFT = le projet d'externalisation a été annulé mais l'étude a continué et débouche sur une réorganisation. Un service de surveillance créé sur GFT. Regroupement des services de surveillance et incendie sur First. L'objectif affiché étant de maintenir tous les emplois. Tout a té organisé

sur la base du volontariat. 10 (8 gardiens et 2 pompiers) personnes sélectionnées pour être transférés vers GFT. Question qui sera à l'ordre du jour lors de la réunion d'août. Réorganisation prévue pour la fin d'année 2010.
- Prêt de main d'œuvre pour GFT = 28 salariés prêtés jusqu'au 23 juillet. Convention prolongée jusqu'au 31 octobre. GFT souhaite garder les 28 personnes à qui il sera demandé si elles sont d'accord pour prolonger leur transfert. Cela se fera au volontariat.
- Aprionis a envoyé un document (conditions de remboursement) avec des erreurs ? Ils renverront un document corrigé.
Remise de la lettre des dirigeants de Ford mettant par écrit les engagements de Ford :

Document qui sera discuté à la rentrée. D'ores et déjà, nous pouvons dire que ce document ne précise en rien les engagements de Ford, il est même parfois confus. Il ne répond pas à ce que nous avions demandé lors de nos rencontres avec Ford.

Courrier de Ford Europe au CE et aux syndicats

--> A lire en cliquant ici <--

La CGT-First/Ford le jeudi 15 juillet 2010

*****

Comité de pilotage du 12 juillet 2010

et manifestation devant la Préfecture

N'oubliez pas d'aller voir les journaux télés dans la rubrique "Vidéos"

Présents =
Le préfet de Gironde Mr Schmitt
Le secrétaire CE (CGT) + Syndicats du site (1 FO, 1 CFTC, 1 UNSA, 1 CGT, 1 CFDT, 1 CFE/CGC)
Elus = Messieurs Rousset (président Région), Feltesse (président CUB), Juppé (maire Bordeaux), Francis Wilsius (élus Région), Mme Got (député Médoc),
Pouvoirs publics = Messieurs Passmart (2ADI), Mr Farignaux … plus de nombreux autres non présentés.
Direction de FAI (Mrs Dudych, Chevron, Harrewyn, Lamaud)
Direction Ford Europe (Mrs Macfarlane, Caton)

Déroulement réunion = début à 18h15 – fin à 19h30

A) Introduction par le préfet Schmitt :
« Je déplore le retard pris par le projet Atlas (18 mois). Je rappelle solennellement l'engagement fort pris au plus au niveau de l'Etat. Engagement financier pour le projet Atlas et engagement aussi avec le 1 million d'euros pour la prime d'aménagement du territoire et avec les 600 000 euros pour la formation.
Il est apparu nécessaire de réanimer le groupe de travail technique en plus du travail important du médiateur du crédit. En plus, il y a le Comité de Pilotage pour définir une nouvelle feuille de route.
Importance de la présence de Ford qui est un signal fort pour un engagement ultérieur.
L'objectif de ce Comité de Pilotage :
Mettre chacun devant ses responsabilités. L'Etat évidemment mais aussi Ford qui devra s'engager, les syndicats qui devront dire comment ils pensent rattraper le retard **(voir plus loin !)**, les collectivités locales qui devront dire où en est le financement du projet Atlas.
Il est essentiel que Ford s'engage à rester à Bordeaux jusqu'à ce qu'une solution soit trouvée, une solution pérenne et qui sauve un maximum d'emplois. Il est acté que Ford affirme aller au-delà de 2011, c'est important et que Ford met en place deux consultants, c'est essentiel.
Il est important que les syndicats voient comment rattraper la production perdue, y compris par des heures supplémentaires »
(A noter le culot du préfet qui fait la leçon aux syndicats et salariés ! De quoi il se mêle ? C'est une réunion pour trouver des solutions qui assurent l'avenir des emplois pas pour régler les conflits sociaux. D'autant plus que c'est cette pression sur Ford en jouant sur sa production qui fait que ce comité a lieu !).

B) Intervention de Mr Dudych (président de FAI) :
Je vais présenter l'état d'avancement des projets.
Atlas = bien avancé techniquement. Attente de décision de la SEM (conseil d'administration le lendemain). Un contrat devra être signé avec Hay. Un prochain Conseil de Surveillance FAI aura lieu en août. Nous sommes prêts à démarrer le plus vite possible. Prêts à passer commandes à partir du 15 juillet. On a les fonds propres.
Ventes des transmissions à l'export = Retard là aussi. Premières actions pour mettre en place une transmission auto 6 vitesses. C'est faisable. On sait que les clients auront la 6. Gain de 5 % au niveau de la consommation. Il faut s'assurer qu'il y aura le soutien des fournisseurs pour une faible production. Il y a une phase d'essai en 2012. La production et la vente seraient prévues pour 2013. Le coût d'investissement serait de 7 millions d'euros, c'est raisonnable. Il n'y a rien de signé mais la faisabilité technique est ok. Reste la faisabilité financière à vérifier.
Les pièces mécaniques = un projet qui avance bien avec les Chinois. Il s'agit de pièces pour transmissions automatiques. Nous avons le savoir faire. C'est intéressant mais pas de signature de contrat pour l'instant. Cela concernerait environ 300/350 emplois.

C) Intervention de Mr Macfarlane (vice président Ford Europe) :
Nous avons eu deux réunions (le 25 juin à Cologne et le 2 juillet à St Germain) avec nos « collègues » représentants du personnel. Nous avons eu un échange très libre et défini une méthodologie pour avancer. (il nous refait le coup de « l'émotion » et de l'attachement de Ford au salariés de Blanquefort, on n'y croit pas du tout !) . Voici les engagements de Ford à ce jour :
Ford reste impliqué au-delà de 2011. Ford nomme deux consultants. Il remercie FAI de les avoir accueillis **(un peu de cinéma, cela ne fait pas de mal).** Il y a des éléments concrets qui permettent d'avoir une stratégie solide. La solution, c'est travailler ensemble de très près avec notre base de fournisseur Ford. Nous sommes désireux d'être actifs dans le Groupe de travail et le Comité de pilotage. Ford fera face à ses responsabilités sociales. Le dossier FAI est un dossier plein de challenge et de possibilités. Faut un travail rapide et intense pour assurer le succès. Il faut définir des objectifs précis et les quantifier. Le travail doit être réparti. Cette capacité de travail ensemble n'est pas si fréquente. Ford est tout à fait disponible pour travailler à une solution complexe mais possible. Le dialogue devra être constructif et chacun devra prendre ses responsabilités.
Le discours de Ford est plein de culot après avoir laisser se dégrader une situation, après avoir laissé passer des mois très importants. L'urgence ne date pas d'aujourd'hui et Ford a la plus grande part de responsabilité dans la situation préoccupante de l'usine. Un discours donneur de leçon qui relève une forme de mépris de la réalité.

D) Intervention de Mr Rousset (président de Région) :
Merci à Ford. A noter l'absence de HZ (en fait le dirigeant est dans la salle, muet certes mais présent !). Je demande à Ford de préciser ses engagements. Que deviennent les plans B, C, D … ? Quelle possibilité pour que Ford aille vers la voiture propre. L'objectif reste la pérennité de tous les emplois.

E) Intervention de Mr Maennel (dirigeant HZ) :
Du coup il prend la parole pour montrer qu'il existe et répondre aux attaques contre le fantôme HZ. Il explique que le retard est dû à la faiblesse de Hay qui a souffert de la crise. Suite aux échecs successifs, il a fallu chercher des projets alternatifs notamment vers la Chine. « On réussira que si on travaille la main dans la main. Il faut travailler ensemble. HZ n'a pas disparu mais travaille. Je demande une autre opportunité pour gagner à nouveau la confiance. « Nous sommes prêts à travailler ».
Rien à dire à part des généralités. Des paroles qui n'ont pas dû convaincre grand monde, en tout cas pas nous. Culoté de dire qu'il faut travailler « main dans la main », HZ qui a su s'accaparer 7 millions d'euros après n'avoir rien investi. Bravo !

F) Intervention de Mr Feltesse (président CUB) :
J'ai un goût de cendre dans la bouche. Lors du dernier rendez-vous le 11 février (comité de pilotage à Bercy) tout le monde certifiait à l'époque que tout était sérieux, que les projets tenaient la route. J'ai des questions à FAI, combien d'emplois avec les 3 projets, quelle probabilité ? [Réponse de FAI = 170 pour Atlas, 450 pour les Transmissions, 200 pour les pièces auto]. Une question pour Ford, que signifie « rester impliqué au-delà de 2011 ?

G) Intervention de Gérard Godefroy, l'expert économique Sécafi (au nom des syndicats de l'usine) :
Nous profitons de la présence de l'Etat, de Ford pour que des précisions soient

apportées.
Le diagnostic que nous faisons est catastrophique. 15 mois après la reprise, nous avons un actionnaire qui n'a pas d'argent + un partenaire qui déclare forfait. La reprise s'appuyait sur un couple qui s'est écroulé. HZ a non seulement pas investit mais en plus il a prélevé des millions d'euros. Le CE a été informé et consulté sur un document qui n'était pas fondé (exemple l'engagement écrit d'investir 140 millions d'euros). Le problème de financement était prévisible. Ford ne pouvait pas ne pas savoir. Le 1 million de dividende est incroyable dans ce cadre. Visiblement Ford conteste ces choix. Heureusement car cela est nécessaire si nous voulons avancer.
Les engagements de Ford sont sur quels moyens et quels résultats ? Le dispositif local (consultant + cabinet Alix Partner avec l'aide de 2ADI) ne semble pas formaté à la hauteur des enjeux. Il faut des précisions à tous les niveaux et par exemple sur le cahier des charges du cabinet. Le dispositif « fordien » (ingénieur + fournisseurs ford), nous demandons quel est la mission exacte qui est donnée ?
En ce qui concerne le Comité de Pilotage et le Groupe de travail, il faut travailler en confiance et en toute transparence, ce qui n'avait pas été le cas jusqu'à présent.
Pour les engagements de Ford, il y a plusieurs questions. Est-ce que Hay a disparu du paysage, complètement ou pas ? Est-ce qu'il y a des contacts pris sérieusement avec d'autres partenaires industriels ou financiers ? Est-ce que Ford est prêt à lever les obstacles financiers comme pour le projet Atlas en premier lieu ?
Est-ce que Ford est prêt à revenir dans le capital de FAI ? A faire venir des partenaires financiers du type public comme le FSI ou FMEA ? A constituer une coopération industrielle comme à GFT (Getrad / Ford) ? A intégrer l'usine FAI dans le plan de production de Ford Europe ? A prendre des décisions de manière à en faire une usine Ford à nouveau ?
Au sujet du délai de 2011, est-ce qu'il y a une autre date limite ? Quel est le calendrier de Ford ? Quelles solutions sont envisagées ? Est-ce pour le plein emploi ? Ford mettra t'il tous les moyens pour sauver les 1600 emplois ?
Pour travailler véritablement ensemble, il faut que la confiance soit restaurée. Nous demandons des signes forts. Ford doit engager des moyens véritables et des premiers résultats doivent être tangibles rapidement. En ce qui concerne la présentation de futurs projets, est-ce que Ford a déjà un calendrier fixé (le premier projet 60 jours après la rencontre de Cologne, le 25 juin – puis un projet tous les 45 jours).

H) Intervention du Préfet :
Il propose l'organisation d'une réunion du Comité de Pilotage une fois par mois. La prochaine ayant lieu fin août, après les vacances de l'usine.

I) Intervention de Mr Juppé (maire de Bordeaux) :
Ok le redémarrage des réunions, c'est bon signe. Mais qu'y a-t-il de concret ? Est-ce que Ford a des biscuits ? Est-ce que Ford est prêt à financer des projets industriels ? Que signifie rester après 2011 ?

J) Intervention de Mr Macfarlane (Ford Europe) :
Ok avec l'importance du travail. C'est un travail d'équipe. Il faut un esprit conquérant. On doit donner un objectif précis et quantifié aux consultants. HZ doit avoir un objectif. Alix Partner doit aussi avoir un objectif. L'Etat et les collectivités territoriales doivent aussi avoir un objectif. Ainsi on avancera.
Aujourd'hui il y a 1500 salariés à FAI (il y en avait près de 1700 au moment de la reprise !). Le projet Atlas et le TTH devrait assurer 300 emplois. L'objectif reste de sauver 1200 emplois dans l'usine ou par transfert d'ici fin 2011. Il en va de la responsabilité de tous. On y arrivera que si tout le monde en prend conscience. L'après 2011, Ford prend en charge les emplois qui seront assurés par des projets qui se mettraient en place à coup sûr dans les mois qui suivent, Ford assurera le « tampon ».
Ok pour revoir le contrat de cession et le mécanisme des comptes séquestres. Nous voulons bien reconsidérer les clauses du contrat.
Ford n'a pas l'intention de reprendre l'usine.
Nous constatons plusieurs problèmes dans les propos de Ford : d'abord Ford semble considérer l'Etat et les collectivités comme des outils à son service. Ford se comporte un peu trop comme celui qui a des ordres ou des conseils à donner aux autres. Ford a vendu son usine et s'est désengagé du site, laissant une situation dans un état grave. Ford est responsable de la situation actuelle. C'est à Ford de faire les efforts pour sauver les emplois. Si Ford est revenu à la discussion, c'est en grande partie grâce à la mobilisation et à la résistance des salariés, au travail des syndicats qui ne lâchent pas la perspective du retour de Ford … Il y a une partie de bras de fer entre Ford et nous. Il faut absolument que les services de l'Etat et les syndicats travaillent ensemble pour exercer une pression sur Ford pour

qu'il assume réellement ses responsabilités sociales (à savoir le maintien de tous les emplois.
Ford semble considérer que le maintien des emplois passe par le transfert d'une partie d'entre eux vers d'autres entreprises. C'est une entourloupe. La bataille est bien de sauver les 1600 emplois sur le site et non pas de les éparpiller dans différentes entreprises existantes ou qui se créeraient prochainement (genre EADS Astrium ou First Solar). Cela n'aurait rien à voir avec un maintien des emplois. Il s'agit que tout le monde soit vigilant et n'accepte pas de rentrer dans le jeu de Ford qui voudrait s'en tirer à bon compte.

K) Intervention de Mr Rousset :
J'ai constaté depuis longtemps une absence de transparence comme jamais je n'avais vu à ce point dans un dossier de cette importance. Le délai donné par Ford est trop court pour trouver une solution viable.

L) Intervention de Mr Macfarlane (Ford Europe) :
Nous devons tous ressentir la même urgence (ben voyons, Ford est bien placé pour dire ça, lui qui a laissé pourrir la situation, lui qui a choisi HZ qui a perdu 15 mois !)

M) Conclusions du Préfet :
Fin août aura lieu la prochaine réunion du Comité de Pilotage.
Le projet Atlas devrait avoir démarré et les commandes (bâtiment, machines) devraient alors avoir été faites. Nous devrions constater à ce moment là la réalité de ces exigences.
Il est pris acte que Ford confirme son engagement au-delà de 2011.
L'objectif étant de pérenniser tous les emplois. Ford fera face à ses responsabilités sociales. Chaque mois, il y aura une réunion pour suivre l'avancée des projets.

L'arrivée de visages connus :

La CGT-First/Ford le mardi 13 juillet 2010

*****

Retraite de Patrick le 9 juillet 2010

Un camarade bien connu et reconnu de la CGT-Ford

*****

Dernière distribution de tracts avant les vacances !

Il s'agissait de marquer l'arrivée des vacances dans la bonne humeur pour dédramatiser un peu la situation en distribuant le "Bonnes nouvelles n°136" à lire dans la rubrique prévue à cet effet

La CGT-First/Ford le lundi 12 juillet 2010

*****

Mail envoyé aux syndicats de FAI :

Envoyé : vendredi 9 juillet 2010 17:52
À : Cfdt, Syndicat (S.); Fo, Syndicat (S.); Cftc, Syndicat (S.); Unsa, Syndicat (S.) ; Cfecgc, Syndicat (S.)
Objet : Action du 12 juillet devant la préfecture

Bonjour à tous camarades syndicalistes

Nous vous proposons d'organiser ensemble le rassemblement devant la Préfecture, ce lundi 12 juillet, au moment de la réunion du Comité de Pilotage. Nous sommes aujourd'hui la seule organisation syndicale à appeler à un rassemblement et nous espérons bien le faire ensemble.

Nous souhaitons ainsi montrer à Ford, aux pouvoirs publics, à l'Etat que nous sommes déterminés à défendre nos emplois et que nous ne les laisserons pas discuter de notre avenir sans nous (pour rappel, la participation de tous les syndicats est toujours refusée alors que nous le revendiquons depuis longtemps).

Nous sommes persuadés que les désaccords de ces derniers jours ne doivent pas empêcher de mener des actions communes.
Nous devons saisir toutes les occasions pour faire entendre nos inquiétudes, notre mécontentement et nos exigences.
Et c'est ensemble que nous pourrons exercer au mieux la pression tant nécessaire.

Nous attendons vos réponses, merci.

La CGT, le 9 juillet 2010

Nous attendons encore...

*****

Déclaration des membres CGT du CHSCT

(Réunion extraordinaire du 9 juillet)

Cette réunion a été provoquée à la demande des élus CGT. Il s'agissait de réagir aux tensions qui ont eu lieu cette semaine sur les lignes d'assemblage.
En effet la direction a essayé de faire reprendre une production normale sur les lignes marquées jusqu'à présent par une résistance tenace de nombreux salariés.

Depuis la rencontre avec les syndicats du site du 2 juillet, Ford Europe demandait cette reprise de la production. Ford est revenu à la table des discussions pour calmer le climat social et tenter de faire rentrer dans le rang les salariés "récalcitrants".
Ford pensait avoir fait assez pour convaincre les salariés de ses bonnes intentions. Ce qui n'était pas du tout le cas. Il n'y a plus de confiance dans Ford qui a voulu se débarrasser du site et qui a laissé se dégrader une situation depuis le début de la reprise.
Si Ford revient c'est uniquement parce que la mobilisation est en train de reprendre son élan. Ford doit craindre que ce climat social fasse tâche à son image de marque. Ford n'apprécie pas non plus que ce soit des salariés qui décident du niveau de production. Il fallait donc mettre fin à cette situation.
C'est ce qui a fini par avoir lieu. La direction de FAI après avoir subi impuissante cette résistance des salariés, avec très peu de transmissions produites depuis un mois, a commencé par exercer des menaces. Une partie de l'encadrement a repris ses méthodes de sbires parfois avec un manque total de finesse.
Le prévisible est malheureusement arrivé. Là où les salariés étaient les plus en colère et les plus méfiants, les menaces de la direction sont très mal passées. La tension est montée, des collègues ont "craqué" psychologiquement (pleurs, montée de tension, retour au domicile ...). Certains sont allés à l'infirmerie pour retrouver le calme. Depuis l'absentéisme a augmenté sérieusement.
Nous dénonçons cette attitude de la direction qui croit que le problème peut se régler par cette attitude répressive. Nous réaffirmons que les conditions ne sont pas réunies pour que le calme revienne. Ford n'a toujours pas mis par écrit ses engagements par écrit, ce que nous demandons depuis le 2 juillet.
Ford traîne les choses en longueur. Il s'agit bien d'une partie de bras de fer.
Nous demandons que la direction revoit son attitude et celle d'une partie de son encadrement. Elle reconnaît au moins en partie ce que nous disons. Elle s'engage à "essayer d'agir avec pédagogie" et reconnait que certains cadres peuvent parfois "déraper" car tout le monde souffre de cette situation.
Alors que cette réunion n'était pas encore finie, au même moment, la direction distribuait à une trentaine de salariés des lignes d'assemblage une lettre d'avertissement (premier degré de sanction disciplinaire). Le choix des salariés a été fait au "hasard" comme un jeu de loterie. Cette lettre reprochait aux salariés "désignés" d'avoir refusé le travail ces derniers jours.
Cela a provoqué la colère immédiate des collègues qui ont arrêté le travail. Au bout de quelques minutes, face à la menace de grève, il y a eu un accord comme quoi les sanctions étaient retirées si les salariés assuraient la production prévue jusqu'aux vacances.
Tout ne rentre pas dans l'ordre pour autant, l'ambiance est telle que le moindre évènement défavorable peut à nouveau déclencher la colère. Produire avec la menace permanente ne représente pas les meilleures conditions de travail. L'évolution de la situation dépend évidemment des engagements que Ford mettra réellement en œuvre pour sauver les emplois et pérenniser le site.

Le vendredi 9 juillet 2010

*****

Ci-dessous, le résultat 2009 de la participation aux bénéfices, que NOUS, salariés de FAI, ne toucherons pas !

Pour rappel, HZ après avoir remonté 6 millions d'euros à repris 1 million d'euros de plus sur les dividendes 2009 !

FordCredit

FMC Automobiles SAS

Le 25 juin 2010

[redacted]

Madame, Monsieur,

Je m'adresse à vous aujourd'hui pour vous donner le résultat - au titre de l'exercice 2009 - de la participation du Groupe FMC France. Son montant s'élève à 3 049 399 Euros.

En ce qui vous concerne, le montant qui vous revient est de [redacted] Euros, après déduction obligatoire de la Contribution Sociale Généralisée et de la Contribution de la Dette Sociale de [redacted] Euros.

La gestion financière de la participation 2009 a été confiée à CIC Epargne Salariale par votre Conseil de Surveillance.

Par ailleurs, je vous rappelle que, conformément à la Loi du 3 décembre 2008 en faveur des revenus du travail, vous avez de nouveau la possibilité de demander le paiement immédiat sur votre compte bancaire de tout ou partie de vos droits à participation 2009. Si vous optez pour le paiement immédiat de tout ou partie de vos avoirs 2009 de participation, ces sommes seront soumises à l'impôt sur le revenu. Si vous optez pour le placement, ces montants seront indisponibles pendant cinq ans sauf recours aux cas de déblocage anticipé habituels.

Vous trouverez, ci-joint, un bulletin d'option qui vous permettra de choisir entre un placement sur le fonds diversifié ou sur le fonds sécurité de CIC Epargne Salariale ou encore un paiement total ou partiel des sommes sur votre compte bancaire ; que vous devrez retourner à CIC Epargne Salariale (gestionnaire administratif), à l'adresse indiquée, au plus tard le 19 juillet 2010. Sans réponse de votre part, vos avoirs seront investis par défaut sur le fonds diversifié de CIC Epargne Salariale.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Jean-Luc Gérard
Président

*****

La Ministre Christine Lagarde a répondu aux courriers des élus de la région (Pascale GOT, Philippe Madrelle, Alain Rousset, Alain Juppé et Vincent Feltesse)

Cliquez sur l'image pour avoir le courrier en PDF

7. JUL. 2010 16:11 PO. INDUSTRIE N° 533 P. 2

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE MINISTRE

Paris, le 07 JUIL. 2010

Cher M

Vous avez attiré mon attention sur l'évolution du dossier de First Aquitaine Industrie.

Depuis que Ford a annoncé en 2007 son intention d'arrêter son activité sur son site aquitain de Blanquefort, l'Etat, la Région ainsi que les collectivités locales se sont fortement mobilisés pour faire émerger une solution de poursuite d'activité et maintenir ainsi les emplois du site. C'est ainsi qu'est né First Aquitaine Industrie (FAI) qui a repris le site et la globalité de l'effectif. Afin de compenser la disparition des fournitures à Ford, FAI s'est engagé à développer de nouveaux projets d'activité à partir des compétences actuelles des salariés. FORD a soutenu la reprise par le fonds d'investissements HZ Holding en s'engageant à maintenir des commandes jusqu'au 1er Janvier 2012, et en mobilisant des moyens financiers importants pour garantir le maintien des salaires jusqu'à cette date et financer une partie substantielle des investissements nécessaires pour les nouvelles activités. Pour permettre l'aboutissement de ces projets, les pouvoirs publics (Etat, région, collectivités locales) se sont engagés à apporter un soutien financier conséquent.

Lors du comité de pilotage du 11 février dernier vous avez, tout comme moi, rappelé l'importance de ce dossier que nous suivons avec attention et l'engagement des pouvoirs publics (Etat, région, collectivités locales) en faveur du maintien du site et de ses emplois.

Face à la complexité de ce dossier et à la nécessité de développer de nouvelles activités pour assurer la pérennité du site et de ses emplois, il est apparu nécessaire que Ford reste « engagé jusqu'à ce qu'une solution pérenne soit trouvée pour FAI ». L'Etat a donc agi en ce sens et je me félicite, tout comme vous, que Ford ait annoncé cet engagement lors de ses rencontres avec les syndicats les 25 juin et 2 juillet derniers. Je partage votre souhait que soient définis dans les meilleurs délais, les engagements concrets de chacun ainsi qu'une feuille de route fixant les objectifs, les actions concrètes à mettre en œuvre et les échéances. C'est pourquoi j'ai demandé au Préfet de région de réunir, sous sa présidence, ce lundi 12 juillet, un comité de pilotage à cet effet. Ce comité se tiendra en présence de représentants du groupe Ford qui a accepté d'intégrer ce comité à la demande de l'Etat. Monsieur le Secrétaire du Comité d'Entreprise, représentant des salariés de FAI, est, comme lors des précédents comités, convié à participer à ce comité. Nous nous réunirons ensemble, le moment venu avant la fin de l'année, pour un comité de pilotage sous ma présidence.

Je vous prie de croire, , à l'expression de ma considération la meilleure.

Bien à vous

Christine Lagarde

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
DE L'INDUSTRIE ET DE L'EMPLOI
139 rue de Bercy - Télédoc 144 - 75572 Paris cedex 12

La CGT-First/Ford le jeudi 8 juillet 2010

*****

Compte-rendu de la rencontre
Direction FAI + Ford Europe + représentants des syndicats

(mercredi 7 juillet, de 9 à 12 heures)

La réponse de Ford est encore insuffisante !

Suite à la demande de l'intersyndicale datant de vendredi 2 juillet, Ford Europe a proposé aujourd'hui un document signé par messieurs Macfarlane (FOE) et Maennel (HZ). **Voir le document ci-dessous**.

Ce document est pour nous insuffisant. Il manque trop de précisions, il est même en retrait par rapport à ce qu'avaient dit les dirigeants de Ford lors des deux réunions à Cologne et St Germain. Nous avons demandé que Ford reprenne plus précisément ses engagements concernant notamment la recherche de nouvelles activités, les projets qui devraient être proposés très rapidement, sur l'objectif du maintien de tous les emplois …

Ford Europe va étudier les points que nous proposons de modifier et nous répondra. Ford demande que la production reprenne dès maintenant son cours normal. Il a été demandé aux syndicats de prendre position.

La CGT a rappelé que pour elle il n'y a pas les conditions pour reprendre la production normale. Nous n'avons pas confiance dans Ford ni HZ et il est important que le plus de choses possibles soient écrites. Au minimum, Ford doit proposer un document qui précise clairement le contenu de ses engagements, un document qui reprenne les engagements dis lors des réunions. Une fois ce document finalisé, si nous tombons d'accord, alors à ce moment là, il sera possible de modifier notre position, nous déciderons en réunion CGT si nous pouvons être favorable à la reprise normale de la production. Car nous reconnaissons que le repositionnement de Ford de ces dernières semaines est une avancée par rapport à la situation précédente.

Ford Europe espérait que tous les syndicats prendraient aujourd'hui cette position qui consiste à défendre la reprise du travail. A ce jour, seule la CGT refuse clairement d'y appeler. Par contre, tous les syndicats sont unanimes pour refuser qu'il y ait rattrappage de la production pendant les vacances. La CGT a dit que si Ford voulait récupérer la production perdue, il n'avait qu'à prolonger la production de la S au-delà d'octobre 2010. Du coup Ford se dit mécontent et regrette qu'il n'y ait pas un geste de fait dans ce sens.

Nous sommes dans l'attente d'une prochaine réunion (peut être vendredi) pour rediscuter du document.

--> Cliquez ici pour lire le courrier de Ford Europe <--

La CGT-First/Ford le mardi 6 juillet 2010

*****

Tract de la CGT SAFE Automotive avec le compte-rendu de leur CE du 6 juillet 2010

--> A lire en cliquant ici <--

*****

Tract du 7 juillet 2010

On continue, on ne lâche rien !
Ford doit vraiment revenir !

--> A lire en cliquant ici <--

*****

Mobilisation des salariés devant FORD Palau à Bruges

Le mardi 6 juillet, sur une idée des salariés et à leur initiative, notamment des collègues de l'assemblage de l'équipe d'après-midi, à eu lieu un rassemblement devant la concession de Ford Palau de Bruges.

Après avoir déployé la banderole, nous avons fait une distribution de tracts sur le rond point d'à côté afin d'alerter la population sur la situation. Nous sommes ensuite rentrés dans la concession Ford pour y chanter des slogans devant les caméras de France 3 et TV7.

La CGT-First/Ford le mardi 6 juillet 2010

*****

Qui sont nos repreneurs ?

Qui se cache derrière Salvus Diligens ?

Dans un article du journal l'Express intitulé **"Quand les sauveteurs se transforment en naufrageurs"** datant du 03 juin 2009 et visible dans la rubrique "actualités" de notre site, nous pouvions lire sur FAI : *"Toutes les interrogations sont pourtant loin d'être levées. A commencer par celles entourant l'identité du repreneur, un fonds de retournement allemand, Salvus Diligens, créé en 2003 à Wiesbaden par trois associés. Il promet d'investir 200 millions d'euros dans l'ex-usine Ford, via un holding ad hoc, en partenariat avec un sous-traitant automobile allemand... et avec l'aide, bien sûr, des pouvoirs publics français."*

La Holding, on la connait, c'est HZ. Elle n'a jamais investi un centime.

Le partenaire sous-traitant allemand aussi, c'est Hay. En difficulté en Allemagne, il ne nous apportera plus rien.

Mais qui se cache derrière Salvus Diligens ?

Ils possèdent un site internet **http://www.salvus-diligens.de/** où l'on peut télécharger un **portrait de leur compagnie** et dont nous avons tenté **une traduction**.

Nous y découvrons que les trois dirigeants de *Salvus Diligens* sont les mêmes que les notre, ceux de HZ : HEINZ-GÜNTER HUB - WOLFGANG MAENNEL - DR. MARKUS ZIEGLER

Nous n'en savons pas plus alors que nous interrogerons la direction mais nous n'accordons aucune confiance ni crédibilité à ces gens là...

La CGT-Ford, questions sans réponse depuis la reprise en mars 2009...

*****

Pour rappel : La position de la CGT-Ford sur le projet de reprise de FAI par la Holding HZ le 31 mars 2009 : Téléchargez la en cliquant ici

*****

Clip de Délio de leur titre : *"Par la porte de derrière"*

*****

Historique de la page d'accueil du site :

Historique de la page d'accueil du 10.06.2010 au 06.07.2010

Historique de la page d'accueil du 01.04.2010 au 10.06.2010

Historique de la page d'accueil du 01.03.2010 au 01.04.2010

Historique de la page d'accueil du 01.01.2010 au 01.03.2010
Historique de la page d'accueil du 03.12.2009 au 31.01.2010
Historique de la page d'accueil du 01.10.2009 au 03.12.2009
Historique de la page d'accueil du 05.09.2009 au 30.09.2009
Historique de la page d'accueil du 01.06.2009 au 05.09.2009
Historique de la page d'accueil du 01.05.2009 au 31.05.2009
Historique de la page d'accueil du 01.04.2009 au 30.04.2009
Historique de la page d'accueil du 19.03.2009 au 31.03.2009
Historique de la page d'acceuil du 29.02.2009 au 18.03.2009
Historique de la page d'acceuil du 29.01.2008 au 28.02.2009
Historique de la page d'acceuil du 06.12.2008 au 28.01.2009
Historique de la page d'accueil du 20.11.2008 au 06.12.2008
Historique de la page d'accueil du 18.10.2008 au 20.11.2008

63737