



Compte-rendu réunion direction Ford



du 25 juin 2010 à Cologne

Présents =

Direction Ford : mrs Mac Farlane (vice président Ford Europe), Caton (vice président RH Ford Europe), Edisson (RH Ford Europe), Heller (Directeur manufacturing Ford Europe, Conseil de Surveillance chez First), Schneider (vice président relations extérieures), mme Chang (RH Ford Europe).

Direction First Aquitaine Industrie) : Mrs Dudych, Harrewyn et Especel

Comité d'Entreprise : Le secrétaire du CE Gilles Penel

Syndicats First : 2 représentants CFE/CGC, 1 représentant FO, 1 représentant CFDT, 2 représentants CFTC, 2 représentants UNSA, 1 représentant pour la CGT (Philippe Poutou).

Déroulement réunion = début à 13 h 45

Introduction Mac Farlane =

Il se dit conscient de l'importance du dossier, il parle aussi d'un côté sentimental, il sait que les salariés de Blanquefort sont très attachés à leur usine et rajoute que pour Ford Europe il y a aussi du sentimental. Il affirme que la réunion était importante le 10 juin. Il demande qu'un tour de table soit fait pour présentation de chacun. Il se présente car nouveau à ce poste. Depuis 37 ans chez Ford (a travaillé dans 5 pays différent). Il est certain que nous aurons des échanges de qualité même si ce ne sera pas toujours facile. Ford Europe a eu un retour positif de la réunion du 10 juin.

1 – Présentation (diaporama) par Gérard Godefroy de la Sécafi

Document déjà présenté le 10 juin. Diagnostic de la situation actuelle de l'usine qui est très préoccupante. Comparaison de la situation actuelle avec les chiffres annoncés il y a quelques mois : les investissements réalisés aujourd'hui sont quasi nuls. Conséquences, il y a des menaces directes sur 1200 emplois puisque seulement 350 seraient sécurisés pour l'année prochaine (2011). Une question qui se pose, c'est la nature et l'importance des investissements qui seraient nécessaires pour sauver les emplois. Notre perspective c'est bien la défense du site et des emplois.

Questionnement sur les 140 millions d'euros qui auraient dû être investis par HZ alors que rien n'a été fait aujourd'hui. On est très loin des annonces de mars 2009. On est aujourd'hui devant un repreneur défaillant. Rappel du courrier de Fleming daté de février 2010 qui affirme sa confiance dans le « plan produit » présenté à Bercy. Comment comprendre que Ford leader industriel ait pu accepter ce montage de reprise de FAI (actionnaire inconnu, sans ressource financière et ce, en pleine crise économique) ? Aussi, comment Ford a-t-elle pu soutenir et cautionner ce naufrage sur le plan financier et industriel alors que Ford est présente dans le Conseil de Surveillance et a laissé faire ? Rappel des réserves émises par le CE sur le projet de reprise. Hélas, ces réserves se sont révélées fondées. La reprise est aujourd'hui un échec complet. Comme en mars 2009, le CE demande toujours le maintien de Ford au-delà de décembre 2011. Demande aussi du CE et de l'ensemble des syndicats de FAI : exigence du rachat de l'usine par Ford afin de sauver les 1500 emplois. Cela peut être fait. Exemple de GM qui reprendrait l'usine de Strasbourg.

Compte-tenu de la situation actuelle de l'usine, toutes les réorganisations syndicales n'accepteront pas d'autres solutions qui ne satisferaient personne et qui, de ce fait, pourraient entraîner une dégradation supplémentaire du climat dans l'usine.

2 – Présentation Ford Europe

Fait par Mr Mac Farlane : « Les éléments qui viennent d'être présentés sont clairs et contrariants. A l'évidence, cela suscite une émotion. Plutôt que de répondre directement aux questions des syndicats, voici une présentation de la vision de la direction Ford Europe : Depuis 2007, notre objectif commun a été de

trouver un avenir viable pour FAI (***ça commence mal, nous ne pouvons pas croire un seul instant que la direction de Ford Europe ait eu le souci de sauver l'usine ! remarque de la cgt***). Nous avons toujours le même engagement, la même passion pour l'avenir de FAI. Aidé par les services de l'Etat et par le cabinet Oneida, ils ont cherché des solutions. En 2009, Ford avait choisi HZ qui présentait le plan le plus convaincant à l'époque pour reprendre FAI qui prévoyait la maximisation de l'emploi pour 2011. Ford avait compris qu'il fallait une période de transition et avait donc accepté de soutenir le projet pendant cette période. Cela comprenait les éléments suivants : introduction de capital actif, financement mis de côté pour des préretraites, un accord « coût + marge » pour protéger FAI, provisions et accords contractuels pour protéger les emplois, accord pour financement d'un plan de suppressions d'emplois « limité » si nécessaire, représentation de Ford au Conseil de Surveillance. En 2009, nous avons toutes les raisons de penser que Ford avait pris les mesures utiles pour assurer la protection de Ford.

Ford affirme que la direction de FAI et HZ ont travaillé dur pour rechercher des nouveaux clients. Les résultats sont évidents et pas discutables. Malgré le travail, des projets ont disparu, d'autres sont bien en retard. Ford a de sérieuses préoccupations dans des domaines clés : les étapes et les progrès pour sauver le site ne sont pas en ligne comme initialement prévu. Il y a une nécessité d'apporter des choses nouvelles. Il y a un manque d'investissement par rapport aux projets initiaux. Dans les jours à venir, il y aura une réunion avec HZ pour revoir l'ensemble du programme. Même si les progrès sont très lents, l'objectif reste de « maximiser » les emplois sur le site. Il faut trouver de nouvelles opportunités de business. Ford et HZ se sont mis d'accord pour financer les projets actuels et les nouveaux projets à trouver. Ford a pris l'engagement de libérer les fonds quand les nouveaux projets devront se mettre en place. Nous sommes d'accord pour revoir ce programme et nos engagement pris. Nous sommes ouverts à la discussion.

Pour être efficace, nous avons besoin d'être très compétitifs, s'assurer la continuité de l'activité. Aucune entreprise ne sera cliente de FAI s'il y a un climat détérioré. Le climat actuel porte tort à Blanquefort et de nouvelles perturbations compliqueraient la situation de FAI. Nous pouvons faire les choses ensemble et pas seuls (***c'est la séquence chantage et menace ! remarque de la cgt***).

Ford s'engage à rester actif pour une solution à long terme sur FAI. Soit une solution peut être trouvée à court terme, ou dans 3 mois ou à la fin 2011. A court terme, un groupe de travail dédié à FAI donnant un sens à l'urgence que nous n'avons pas perçue jusqu'à présent. Le Préfet de Gironde vient de confirmer la création d'un Comité de Suivi Local. Recherche de projet à développement rapide. Heller sera le représentant de Ford et sera présent à la première réunion du 2 juillet prochain. La direction de Ford Europe sera représentée par Mrs Mac Farlane et Caton au Comité de Pilotage à Bercy le 16 juillet (***le problème est que cette réunion est programmée pendant la fermeture d'été de l'usine, remarque de la CGT***). Il y aura un monsieur Ford pour le suivi FAI (Mr Heller). Nous avons le sens de l'urgence. Mission d'aider HZ à obtenir autant d'opportunités que possible. Un cabinet (recherche repreneur ou partenaire industriel) Alix Partner pour « aider » HZ.

Ford supportera le lancement de Atlas si c'est nécessaire. Dès que des nouvelles opportunités seront identifiées, Ford s'assurera que cela aboutisse. Ford maintiendra son engagement jusqu'à ce qu'une solution soit trouvée pour assurer l'avenir du site.

Proposition de rencontre avec nous après la fermeture d'été de l'usine pour faire le point.

3 – Discussion

UNSA = Vous comptez toujours sur HZ ? Réponse = « *Ford veut que FAI soit une entreprise viable avec une main d'œuvre viable. La définition du succès est la même pour tout le monde. La différence entre nous, c'est la façon de voir comment nous y parviendrons. Le modèle économique ne fonctionne plus comme avant (à cause de la crise ? concurrence acharnée, monde capitaliste cruel, c'est le plus fort qui gagne ? remarque cgt)* . Je veux qu'il y ait un projet qui tienne la route dans les 60 prochains jours. Si nous ne travaillons pas ensemble cela ne marchera pas. »

CGT = Pourquoi Ford ne réinvestirait pas directement sur l'usine de Blanquefort ? Pourquoi ne pas y faire fabriquer un nouveau produit ? Réponse = « *La réalité très concrète aujourd'hui, c'est la surcapacité de production liée à la crise. GM n'est pas notre modèle. Nous n'avons aucune intention de racheter le site de FAI* ». La CGT insiste = Pourtant, Ford fait des investissements sur d'autres sites en Europe? Pas de réponse claire.

UNSA = Est-ce que Ford accepte qu'il y ait 1200 emplois non sécurisés dès 2011. Réponse = « *Notre détermination est de sécuriser du business le plus rapidement possible. Objectif immédiat est de sécuriser l'activité. Le plan 2009 n'a pas confirmé les espoirs de Ford. Grosse déception pour Ford. L'objectif est de remettre les choses en place pour sécuriser tous les emplois. Dans les 6 mois, nous verrons si nous réussissons. La question du rachat ne peut se discuter aujourd'hui. Faut aller au bout du processus actuel et s'il y a échec alors on verra (dixit Caton).* »

CFTC = Quelle date de désengagement ? Réponse = « *Question prématurée, il faut travailler ensemble plutôt que contre nous, ce qui se passe dans l'usine travaille contre nous tous. Il y a un souci lorsqu'on produit que 100 transmissions par jour. C'est de l'argent qu'on brûle et qui manquera plus tard.* » Mr Caton parle de « *l'importance de garder des liens de confiance, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui* ».

CFTC dit que c'est Ford qui a rompu les liens de confiance en laissant se dégrader une situation avec HZ . Réponse = « *Nous avions à l'époque toutes les raisons de croire que les 6 projets de HZ étaient sérieux. Nous avons vu début 2010 que les projets n'avançaient pas comme prévu. Nous avons réagi et HZ répondit qu'un nouveau plan produit serait finalisé. Nous avons vu après que ce n'était pas si bon que ça. Mais c'est HZ le propriétaire et c'est lui qui décide. Nous avons le même intérêt mutuel. Nous souhaitons intervenir plus clairement dans le processus avec de nouveaux investissements, avec l'appui des structures comme l'Etat. S'il n'y a pas d'évolution, nous n'attendrons pas décembre 2011. Nous verrons donc avec tout le monde, les évolutions prochaines.* »

FO = Si vous voulez que la confiance revienne, il faudra un signe fort de la part de Ford. Réponse = « *Le signe fort est dans le fait que Ford annonce le maintien son désengagement jusqu'à ce qu'une solution soit trouvée* ».

CFTC = Il faut contractualiser cet engagement qui serait donc maintenu à une date indéterminée. Réponse = « *Il s'agit d'aller de l'avant, il faut redonner de l'élan. Si dans 6 mois, cela n'est pas mieux, alors on rediscutera de tout cela* ».

CFE/CGC = Etant donné l'expérience que nous avons, il y a vraiment besoin de contractualiser le report du désengagement. Réponse = « *Soyons clairs* » ... (mais pas de réponse en réalité). « *Nous ne vous roulons pas dans la farine, si nous ne bougeons pas c'est le désastre, la seule solution c'est de travailler ensemble rapidement. Je vais être très clair, il est impossible de trouver du business pour une usine qui ne produit pas. Si vous continuez votre politique, ça va aller mal, les US n'accepteront pas* ».

CGT = Une nouvelle fois, vous nous pratiquez le chantage, menace, discours déjà entendu (au moment du blocage usine en février 2008 et du salon de l'auto en octobre 2008). Si nous sommes toujours là, c'est grâce à ça. Nous sommes en désaccord fondamental sur les choix que vous faites. On ne peut pas accepter le marché que Ford nous propose, c'est trop dangereux pour nous. Nous ne pouvons pas attendre 6 mois car à tous les coups, c'est le délai suffisant pour Ford pour nous dire qu'il n'y aura plus besoin de nous. C'est trop dangereux pour nous. On ne peut pas retrouver la confiance si Ford utilise la menace. Nous aussi nous pouvons utiliser des moyens de pression pour défendre nos emplois, par exemple nous pouvons organiser une nouvelle manifestation au Salon de l'Auto à Paris en octobre prochain. Réponse = « *Nous ne sommes pas d'accord avec votre façon de voir les choses (ça c'est une surprise ! remarque CGT). Si le délai de 6 mois ne va pas, quel délai voulez-vous ?* ».

CFE/CGC = Rappel de l'importance de l'engagement de Ford. Réponse = « *Nous mettrons par écrit notre engagement, nous sommes prêts à densifier nos relations. D'ici la semaine prochaine.* »

CGT = Il faut absolument une représentation de l'ensemble des syndicats dans les Comités de Suivi Local comme dans le Comité de Pilotage. Il faut démarrer sur d'autres bases que celles que nous avons connu, il faut un vrai groupe de travail et non pas des comités bidons. Réponse = « *Ford soutiendra cette demande mais ne décide pas de tout. C'est l'Etat qui convoque* ».

CGT = Pourquoi les 140 millions n'ont pas été investis ? Réponse = « *Très bonne question. A poser au prochain comité de suivi. Il faut savoir que finalement les projets n'étaient pas suffisamment robustes. Ford mettra une pression maximale pour que les projets se mettent en place* ».

Sécafi = Les banques ne prêtent pas à HZ parce que HZ n'a pas de crédibilité car pas de surface financière. De plus le seul projet viable peine à voir le jour. Comment Ford peut espérer que des partenaires financiers viendront dans les prochains mois ? Est-ce que Ford s'engage financièrement pour permettre des apports extérieurs et le démarrage réels des projets ? Réponse = « *Ford a formulé son intention et sa volonté de rester engagée tant qu'une solution ne sera pas trouvée* ».

CFE/CGC = Les salariés veulent connaître la vérité. Il y a encore une confiance dans Ford mais pas dans HZ. Réponse = « *On est là pour aider. On a bien conscience que ça fait mal* ».

En conclusion, le secrétaire du CE parle d'une déception à l'issue de la réunion car il y a une attente forte d'un engagement clair de Ford pour assurer l'avenir du site. Réponse = « *Désolé d'entendre que vous soyez déçus, nous formulons une forme solide d'engagement. Nous pouvons faire plein de choses mais nous ne sommes pas l'opérateur de FAI. Si vous êtes déçus, nous nous engageons sur un chemin inquiétant. Personnellement, j'ai compris que notre objectif est très proche. Vous avez réaffirmé que vous n'aviez plus confiance dans HZ, le temps est critique. Vous avez montré que vous êtes des représentants passionnés de vos collègues. Vous avez démontré une attitude très professionnelle dans cette réunion. S'il y a une solution, c'est ensemble que nous y arriverons. Déçu de l'appréciation divergente mais pas de l'aspect constructif de la discussion* ».

La CGT demande qu'une date de réunion soit fixée pour la deuxième quinzaine d'août. Réponse = « *ok pour se revoir à ce moment là. Réponse écrite la semaine prochaine* ».

Première tentative d'analyse à chaud (juste après la réunion) :

Est-ce que cette rencontre est finalement positive ou négative ? Pas si simple à dire. Nous n'espérons pas de grande déclaration de la part de Ford. Nous savions qu'il n'y aurait pas de scoop et que Ford ne s'engagerait pas clairement pour l'avenir. Ceci dit, nous aurions aimé que des engagements fermes soient pris. Ce n'est pas le cas. Mais les déclarations des dirigeants de Ford vont plutôt dans le sens d'une amélioration : Ford affirme qu'il n'y aura pas de désengagement tant qu'aucune solution viable pour le site ne sera trouvée.

Cela ne change pas le fond du problème mais la date butoir semble sauter. Nous exigeons toujours le retour de Ford. En attendant, cet « engagement » de Ford change un peu la donne. Elle nous offre une brèche dans laquelle il faut que nous nous engouffrions. Ford bouge un peu ses positions, cela signifie qu'elle est quelque part gênée par ce qui se passe dans l'usine (climat social plutôt tendu, reprise progressive de la mobilisation). Mais pour nous, il n'est pas question d'attendre que les choses arrivent toutes seules. Depuis le début, ce que nous obtenons c'est grâce à notre mobilisation, grâce à notre détermination à sauver les emplois de tous. C'est ce qu'il faut continuer. Il ne faut surtout pas flancher devant les tentatives d'intimidation des dirigeants de Ford. Nous avons une pression à maintenir. Il faut aussi évidemment s'appuyer sur les pouvoirs publics et sur le gouvernement. S'appuyer sur ces « décideurs », c'est tout simplement là aussi exercer une pression, sinon rien ne bouge.

Nous avons du pain sur la planche, c'est une évidence. Nous sommes loin de la pérennisation des emplois. Mais les derniers événements montrent que les choses peuvent bouger dans le bon sens. Les pouvoirs publics, les élus, le ministère semblent s'activer un peu. Et surtout Ford revient dans la danse et affiche une volonté de resserrer les liens avec l'usine.