



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

Mercredi 7 juillet 2010

La situation que nous vivons n'est pas des plus simples. Le fait essentiel est le repositionnement de Ford qui affirme vouloir s'engager plus fortement pour assurer l'avenir de l'usine. Des déclarations qui se sont précisées à l'occasion de la deuxième rencontre (St Germain en Laye, le 2 juillet). La date butoir de décembre 2011 n'existant plus, Ford dit vouloir rester « impliqué » jusqu'à ce qu'une vraie solution soit trouvée. Cela pourrait signifier un début de changement de cap de la part de Ford.

Evidemment, il n'est surtout pas question de crier victoire et pas question non plus de refaire confiance dans les déclarations des dirigeants de Ford.

Faisons le point sur les nouveaux « engagements » de Ford Europe :

Ford déclare vouloir rediscuter du contrat de cession, vouloir revoir la structure juridique et actionnariale de la reprise, vouloir préciser la question des investissements, étudier les possibilités de trouver de l'activité à partir de son réseau de fournisseurs, équipementiers et sous-traitants.

Les dirigeants de Ford disent aussi reconnaître que la reprise est un échec et qu'ils s'attendaient à beaucoup mieux. Ils reconnaissent que l'intersyndicale et la Sécafi ont fait un rapport exact sur la situation. Ils disent aussi ne pas « apprécier » la remontée par HZ de 1 million d'euros sous forme de dividendes.

Ceci dit Ford maintient sa confiance dans HZ. Difficile à justifier après ces 14 mois de constat d'échec mais Ford n'est pas à une contradiction près.

Depuis deux semaines, la donne est peut être en train de changer mais cela ne signifie pas que nous devons relâcher notre pression. La résistance et la mobilisation doivent continuer, reste à savoir sous quelle forme et quelles actions.

Où en somme-nous ? Quoi penser du « retour » de Ford ?

Ce repositionnement des dirigeants de Ford fait poser beaucoup de questions. Difficile de croire (voire impossible) que Ford est sincère quand il dit penser à nous avec « émotion » et rappelle son attachement aux salariés de Blanquefort (quelle blague !) ou quand Ford dit qu'il n'a jamais été question de fermer le site ou que tout sera fait pour préserver les emplois.

Si Ford revient, l'explication n'est certainement pas dans un surprenant élan d'humanité et de social. Il y a quelque chose qui gêne les dirigeants, quelque chose qui les oblige à revenir discuter. Nous pensons que c'est un ensemble de raisons qui conduit à cette situation nouvelle.

1 - Tout d'abord, l'incapacité révélée au grand jour du repreneur HZ, complètement discrédité ces derniers mois; y compris aux yeux des pouvoirs publics et des banquiers. Et il y a aussi une direction locale dépassée et ballottée par les événements, dans l'incapacité elle aussi de maîtriser la situation. Ces raisons suffiraient à expliquer que Ford ait décidé de reprendre les affaires en main pour garder le contrôle direct sur sa production.

2 - Une production qui n'est plus assurée dans les meilleures conditions. Vous vous rendez-compte, ce sont presque les ouvriers qui décident du chiffre quotidien de transmissions à produire. Impensable et inadmissible pour un patron ! Si la direction locale n'est pas capable de garantir le niveau de production exigé par Ford alors à quoi peut-elle donc bien servir ? Ford peut vouloir l'écartier. Et c'est peut être ce qui se passe en ce moment.

3 - Au-delà d'une production plus contrôlée par Ford Europe, il y a le problème que ces transmissions manquent ou peuvent manquer au « client » américain. A ce sujet, la situation n'est pas claire. Nous ne savons pas réellement si Ford a besoin des boîtes en urgence, s'il n'y a vraiment plus de stock ou s'il bluffe. La direction FAI affirme que les transmissions manquent, Ford Europe n'en parle pas.

4 - Il y a aussi pour Ford la crainte que le climat social se détériore encore dans l'usine et que cela ait des conséquences sur GFT (éventuel blocage par des salariés mécontents) et donc sur la production pour le marché européen. Ce qui ne devrait pas être tolérable.

5 - Et puis, il y a tout simplement la peur d'une mobilisation qui pourrait reprendre comme en 2007 et 2008, ce qui aurait pour conséquence une dégradation de l'image de marque de Ford. Dans un pays où les ventes de véhicules Ford représentent la 3ème part de marché, cela pourrait être problématique.

Ford réapparaît comme par hasard juste après une période marquée par plusieurs actions et par un renforcement de la mobilisation (31 mai, 8 juin, 10 juin), par le fait que la CGT n'était plus seule à dénoncer la reprise, par la mise en place d'une intersyndicale, par le fait que cette dernière fut rejointe par l'encadrement. Cela voulait dire pour la direction, qu'il commençait à y avoir « le feu ». Et enfin, depuis le 8 juin, l'écœurement des salariés se traduisaient par une démotivation certaine et donc par un niveau de production très aléatoire notamment sur les lignes d'assemblage. Depuis ce moment, la production n'est plus sous contrôle.

Quelles perspectives pour nous ? Quelle stratégie ?

Il est difficile aujourd'hui de trouver la bonne stratégie de défense dans une situation nouvelle mais surtout inédite et surprenante par plein d'aspects. La meilleure réponse que nous pouvons apporter à la situation actuelle n'est pas évidente.

Ford revient à la table des discussions et même à la table des négociations. Ford est prêt à signer ses engagements par écrit. Il y a une réunion ce mercredi à 9 heures où Ford va proposer un texte qu'elle met en discussion. Oui, nous sommes embarqués dans une partie de bras de fer. Nous ne savons pas évidemment les intentions réelles de Ford. Les dirigeants européens peuvent vouloir nous rouler dans la farine, ils peuvent aussi jouer la montre et gagner du temps ... le temps qu'ils ont besoin de nous et des boîtes que nous fabriquons.

Tous les pièges sont possibles. De toute façon, nous n'avons aucune raison de faire confiance dans des directions qui nous ont suffisamment baratinés ces dernières années. Comment pouvons-nous aujourd'hui refaire confiance dans des gens qui ont changé plusieurs fois de discours, qui ont voulu nous faire avaler leurs salades (l'ultimatum du 31 mars 2009, le projet Atlas et la construction imminente du bâtiment, des clients chinois avec des signatures rapides, les achats de machines, les transformations d'ateliers ...) ? En 14 mois, de tout ce qui a été envisagé et promis, il n'y a que dalle !

La direction FAI continue d'ailleurs ses manipulations inacceptables en mentant sur des décisions qu'aurait prise l'intersyndicale comme quoi elle appelait à reprendre normalement le travail. Ce qui est complètement faux. Des mensonges repris par certains membres du CoDir qui ne peuvent que dégrader les relations et le climat. De plus dans ce contexte, la CFE/CGC qui fait partie de l'intersyndicale joue un rôle particulièrement ambigu.

Dans les jours qui viennent, il devrait encore se passer beaucoup de choses. Il est clair pour nous, que ce n'est pas le moment de relâcher la pression. Nous devons multiplier les actions (comme celle de Palau Bruges ce mardi) ou le rassemblement à la Préfecture lors du Comité de Pilotage du 12 juillet. Pour la CGT-Ford, nous le redisons, à ce jour, les conditions ne sont pas réunies pour reprendre le travail normalement et pour retrouver le calme. La mobilisation doit continuer d'une manière ou d'une autre.

Nous verrons rapidement quoi faire ... en fonction des réponses de Ford Europe.