

Compte-rendu réunion CE du 13 juillet 2010

(9h30 – 12h30)

(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 perde 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 autres 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 soutient 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, dit 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 passerait 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 été 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 avons demandé lors de nos rencontres avec Ford.