

Compte-rendu réunion Comité de Pilotage

du 30 août 2010 à la Préfecture

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 connaît 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

Politesse 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 solutions 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.

La cgt-ford/first, le 30 août 2010