

Compte-rendu réunion CE du 25 novembre 2010

Réunion n° 2 du processus information-consultation du CE sur le projet de rachat par Ford de FAI (HZ) : Conditions juridiques et sociales de la reprise (en présence de Yiwen Chang, responsable Ford Europe et Isabelle Brouillet, juriste Ford France)

Dès le début, le problème est posé : les élus, les syndicats demandent le retour du logo « Ford », que First soit absorbé par Ford Aquitaine Industries et non que First devienne une filiale de FAI.

La juriste explique que faire une fusion cela demande beaucoup de travail et cela représente beaucoup d'argent. Si FAI absorbe First cela nécessite des frais de notaire. Sur le plan juridique il n'est pas envisagé de faire une absorption. Seulement une cession de titres. Quelque soit « l'endroit » où nous sommes repris, nous serons à part entière dans le groupe Ford. Une fois les actions transférées de First à Ford, il pourrait y avoir fusion mais cela constituera des dépenses inutiles. « *Les coûts n'ont pas été calculés car c'est inutile* ». " *Il n'y a pas d'avantage pour vous avec la fusion* " (tiens donc !) La juriste rappelle qu'il y a des délais à respecter, que Ford a bien décidé de racheter l'usine au 1^{er} janvier 2011. « *La situation actuelle n'est pas saine, il faut y mettre fin* ». « *La fusion cela prend du temps et nous serions alors hors délai, car il y a un accord avec HZ. Sinon, il faudrait trouver un autre accord* ».

Ford dit vouloir aller vite pour fermer le dossier « HZ ». Ford dit chercher un modèle économique d'une usine qui ne ferait pas qu'un seul produit. Aujourd'hui, il n'y a pas de produit qui permettrait d'assurer à Blanquefort un projet unique. L'objectif de Ford est clairement de faire fonctionner l'usine, dicit Ford évidemment. « *Nous recherchons un projet structurant, d'une certaine taille, à l'intérieur ou à l'extérieur de Ford* ». En fait, Ford ne veut pas nous redonner le nom de « Ford » pour essayer (dicit Ford) d'avoir dans l'avenir des activités hors Ford. Constat que nous n'avons pas la même version entre Ford Europe qui exprime un choix politique et Ford France qui mettrait en avant des raisons financières.

Le problème, et c'est un gros problème, nous n'avons aucune preuve que Ford ait vraiment des intentions sérieuses pour les années qui viennent. Ford reconnaît qu'aujourd'hui la vision de l'avenir du site n'est pas claire. Ford ne peut pas prendre d'engagement en ce qui concerne un projet structurant pour demain, c'est impossible. Devant notre méfiance, Ford rappelle qu'il n'a pas l'intention de fermer le site. Il y a l'espoir de travailler un jour pour d'autres que Ford. Le nom de « Ford » serait un obstacle pour travailler avec d'autres.

Nous avons rappelé que ne voulons plus du nom « First » qui est le symbole d'une escroquerie. Le vrai signe, le premier signe d'engagement et de confiance que doit donner Ford c'est de nous redonner le nom La question du logo n'est pas un problème financier (participation, préretraites ...) mais avant tout un problème de perspectives industrielles : nous voulons être réintégrés au plan de production Ford. « Ford ». D'ailleurs, tous les syndicats ont dit clairement qu'ils ne sont pas d'accord avec la solution juridique choisie par Ford.

Intervention de l'expert Sécafi : Il n'y a aucun obstacle technique à ce qu'il y ait une fusion ou un changement de raison sociale. Tout cela repose sur une volonté politique de Ford. Le document de reprise repose sur plusieurs projets qui ne sont pas une solution viable à moyen terme. Ou Ford amène un projet structurant rapidement ou Ford finira par fermer cette usine. Soit il y a une activité Ford (ce que souhaitent les syndicats) soit une activité avec quelqu'un d'autre. visiblement le projet de Ford va en réalité vers un équipementier de rang 1. Demande faite que Ford s'exprime clairement sur ses intentions réelles à court, moyen et long terme.

Il faut un engagement de Ford dans la durée. Il faut voir comment cela peut être contractualisé mais c'est nécessaire. Il faut voir aussi pour un engagement sur un projet structurant. Est-ce que Ford est prêt à s'engager d'une manière forte juridiquement et symboliquement sur ces deux aspects ?

La question sociale et celle des emplois : « *Nous donnerons du travail à tout ceux qui le souhaitent et cela laisse la possibilité à des départs volontaires pour ceux qui veulent partir* » dicit la direction de First.

En même temps Ford écrit un objectif de « 1000 emplois minimum ». « *Le travail est la priorité* ». Le fait est que les deux directions restent ambiguës sur le sujet.

Sur la question des effectifs : il est écrit dans le document la possibilité d'un plan de départs en préretraites et d'un plan de départ volontaires (PSE) avec l'objectif de maintenir 1000 emplois au minimum, plus si possible. D'ici 2013, il n'y aura pas assez de travail pour occuper tout le personnel. Il devrait donc y avoir du chômage partiel. Soit sous la forme « classique » (70 % du salaire) soit sous une forme qui bénéficie d'une couverture financière meilleure (APLD, près de 95 % du salaire) mais qui nécessite une convention avec l'Etat. La demande a été faite par la direction pour les années 2011, 2012, 2013 avec chiffrage des heures de chômage. C'est la preuve d'après-elle que Ford veut sauver les emplois. Attente d'une réponse des services de l'Etat. Entre la baisse d'activité et le démarrage des projets, il y a un temps qu'il faudra combler.

Ford France reconnaît que le document pour la consultation est incomplet et qu'il est perfectible. La consultation devrait permettre de l'améliorer.

Ford rachète First pour 1 euro symbolique. Les bilans financiers seront remis prochainement. Le cabinet Sécafi pourra analyser les comptes. Pour l'année 2010, le bilan First sera négatif. Ford sait qu'il rachète une société First déficitaire (déficit amplifié par les frais d'avions liés aux retards de volumes, les coûts architecte liés au bâtiment Atlas, les coûts liés aux différentes études sur les projets annulés de HZ ...).

Le passage de HZ a coûté cher !

Dans l'accord de cession de FAI, Ford a pris l'engagement de ne pas atteindre publiquement l'image de HZ. Normal, nous voyons bien la solidarité entre patrons-financiers complices. Atteindre l'image de HZ c'est en même temps atteindre celle de Ford !

Ford a pris l'engagement publiquement et devant les représentants de l'Etat de trouver du travail à ceux qui veulent travailler. Dans le même temps, Ford prépare des suppressions d'emplois en 2011. Que se passera-t-il si 1400 salariés veulent travailler et s'il n'y a que 1000 postes disponibles ? « *L'objectif est toujours le même mais pensez à ce que vivent moralement les salariés en sous-activité* ». Ford répond aussi que la sous-activité a un coût et il s'agit de réduire ce coût. En fait nous n'arrivons pas à obtenir de réponse concrète.

N'ayant pas d'autres solutions, Ford a décidé de reprendre cette usine parce que « *Ford ne peut pas réinvestir dans une société dans laquelle il n'a pas confiance* ». Ford semble refroidi par son expérience avec HZ.

Nous avons rappelé que Ford était dans le conseil de surveillance et était au courant de tout ce qui se passait. Aujourd'hui, dans un esprit de confiance, on veut le retour du logo. Pas de réponse.

Quelques précisions sur des chiffres : 82 salariés en longue maladie, 15 en contrat d'apprentissage, 4 en suspension de contrat (soit 101) qui sont comptés dans l'effectif repris et à rajouter au « 1000 emplois minimum » qui devraient être sauvés.

Avec le processus de reprise, le projet d'externalisation des Utilités est mis en veille mais le projet n'est pas abandonné.

Prochain épisode mardi 30 novembre, avec Steve Evison (Ford Europe)

Sur la situation de Ford en Europe, dans le monde, dans quel contexte Ford reprend l'usine. Ford devrait au moins commencer par répondre aux exigences et aux questions des syndicats (sur les projets, sur les conditions juridiques et sociales)