

Compte-rendu réunion CE du 3 décembre 2010

Réunion n° 4 du processus information-consultation du CE

sur le projet de rachat par Ford de FAI (HZ) :

Présentation bilan financier + suite présentation des projets

(en présence de Dirk Heller, responsable Ford Europe)

Mr Heller sera le prochain patron de notre usine. De quelle manière ? L'intention de Ford reste de nous transformer en filiale de Ford Aquitaine Industries.

Par rapport à Genk avec l'engagement de Ford pour 10 ans, la direction affirme qu'il n'y a pas plus d'engagement dans l'usine belge qu'à Valence-Espagne ou ailleurs. L'année prochaine sera difficile pour tout le monde et des efforts devront être faits par tous. Il y aura un problème de sureffectif dans plusieurs usines. Il faut être compétitif.

Le direction Ford comprend ce que signifie le logo pour les salariés. Mais ce n'est pas une question essentielle. Elle revient sur le fait qu'avoir le logo serait un handicap pour travailler avec des clients extérieurs. ZF est impliqué avec plusieurs autres constructeurs, les discussions sont en cours avec Ford. Une réponse est attendue d'ici quelques semaines.

Intervention CGT : On revient sur la question du logo qui est essentielle pour nous contrairement aux dirigeants de Ford. Ce n'est pas une question seulement symbolique, c'est derrière le signe d'un engagement de Ford, d'un autre choix stratégique. Nous voulons revenir aussi sur le « contrat » avec l'usine Genk, des déclarations du gouvernement belge et de Mr Odell (président de Ford Europe) parlent bien de sécurité de l'emploi sur 10 ans. Nous voulons un engagement précis sur l'emploi, on entend trop de choses différentes aujourd'hui (1000, 900 et des poussières ...). Nous n'avons pas de confiance, on nous a déjà fait le coup du travail pour des clients extérieurs et ça a complètement échoué. Il nous faut des contrats qui actent des engagements réels.

Réponse = Si Ford a gagné beaucoup d'argent c'est uniquement aux Etats-Unis. Il rappelle que Ford a fermé des usines avec 40 000 suppressions d'emplois. Ford est très endetté. Situation de surcapacité en Europe. Ça c'est une couche pour calmer nos exigences, au cas où on n'aurait pas compris qu'on ne pourrait pas tout avoir. Puis Ford nous dit qu'ils sont d'accord avec nous, oui il faut des projets viables, robustes et sur la durée et qui assurent une certaine continuité. Et alors ? Rien de plus, Ford évite la question des engagements.

Ford dit avoir bien entendu notre demande d'un véritable projet structurant. Ça ne se voit pas, il n'y a pas de réponse à certaines de nos questions. Ford travaille sur deux pistes. Pas plus de précisions.

Ford dit que la question de l'avenir est complexe : à propos de HZ et du passé, nous aurions fait de la même manière. Il y avait des débouchés (Chine ...) mais cela n'a pas marché. Les projets sont instables pour certains, signés pour d'autres, dans un plan de développement (questionnement sur la rentabilité ...). Mais qu'ont fait les syndicats pour aider Ford sur la question de la prime au GPL, ont-ils saisi le gouvernement ? On croit rêver, le patron nous demande d'intervenir auprès du gouvernement, expliquant que Ford n'a pas de moyen de pression ! Peut être voudrait-il que nous cherchions nous-mêmes des projets industriels ?

Questions de l'expert Sécafi = Demande de précisions sur les deux pistes de travail. Est-ce que Ford est sur une solution Ford Europe ? Cela concernerait combien d'emplois ? Quelle forme prendrait le partenariat avec des entreprises tiers : co-entreprise, entrée du partenaire dans le capital de FAI ou par simple contrat commercial entre deux entreprises ?

Réponse Ford = Deux pistes extérieures, ce sont des projets pour des constructeurs ou fournisseurs de rang 1. Cela se passera sous forme de simples contrats, des contrats de sous-traitance. En fait il s'agit d'un des projets déjà présentés dans le document de reprise et toujours pas de nouvelles pistes ? Ford est en discussion avec GFT. Longue explication pour dire que c'est compliqué d'élaborer un projet. Il n'y

aura pas de « joint-venture ». Le marché automobile est difficile, il faut toujours convaincre, blablabla ... et oui c'est dur la vie.

Question de l'expert Sécafi = Aujourd'hui, le document parle de 9 activités au total. Alors il y a une question de fond : est-ce que oui ou non Ford cherche un projet structurant, un projet de plusieurs centaines d'emplois ? Avec 9 activités différentes et qui pour certaines n'auront aucun rapport entre elles, cette usine sera très difficile à gérer, il n'y aura ni cohésion ni synergie. Cela remet en question la crédibilité de l'avenir de l'usine.

Réponse Ford = Il n'y a pas de projet structurant pour l'instant. « *Je ne suis pas Harry Potter !* » Ford ne peut pas inventer des solutions. Ford avait pourtant inventé un bricolage spécial avec la reprise bidon par HZ. GFT reste la seule opportunité pour aujourd'hui dans le domaine Ford. « *Il faut être juste un peu patient* » car il y a de l'espoir ! Les projets ne sont pas des idées fumeuses, ceux qui sont cités sont des projets sérieux.

Les syndicats haussent le ton car Ford une évite de répondre clairement à certaines de nos questions. Les longues réponses du dirigeant éludent souvent le vrai problème, il n'y a aucun engagement de Ford. Grosse impression de se faire balader. Constat que Ford ne répond pas à toutes les questions dès qu'elles concernent les engagements de Ford, concernant le contrat « Genk », ou les engagements au niveau de l'emploi.

« *Ford s'engage à ce qu'il y ait du travail pour tous ceux qui veulent travailler. C'est acquis, c'est acté !* » C'est quand même une formule extraordinaire ! C'est comme un jeu « qui veut du boulot ? ». Il est évident que nous ne pourrions pas nous contenter de cette réponse. A côté de ça, Ford dit s'engager à un minimum de 1000 emplois. Mais pour combien de temps ? Pour 2011 ce sera bon ! Et après ?

Ford se dit d'accord pour voir avec le CODIR de Ford Europe pour aborder la question d'un accord qui engage Ford sur la durée mais qui engage toutes les parties ... ce qui signifie que des engagements seraient demandés aux syndicats ! Ford présentera le contrat « Genk » la semaine prochaine.

Présentation des premiers éléments financiers : First fait des pertes pour 2010 mais il resterait suffisamment de liquidités pour investir dans les projets futurs. Si c'était nécessaire, Ford apporterait des fonds supplémentaires, ce qui est à l'étude. En tenant compte des projets tels que définis aujourd'hui, FAI réduirait ses pertes de 2010 à 2013 et les comptes seront équilibrés en 2014, d'après la direction bien sûr.

Si les projets tombent à l'eau, est-ce que Ford s'engage à remettre le logo ? Non à l'heure actuelle, le retour du logo est un risque majeur pour des projets qui seraient en cours.

Question CGT = L'idée de supprimer des emplois est dangereuse pour l'usine. Perdre 200, 300 ou 400 emplois, c'est autant de perte de compétences. Cela fragilisera inévitablement l'usine. Pour nous c'est un gros problème, est-ce que Ford s'en rend compte ? Réponse = Ford en a bien conscience, ce problème sera géré. Il y aura un réaménagement de l'usine. C'est un risque à gérer mais c'est aussi une opportunité pour des salariés qui peuvent ainsi évoluer dans l'entreprise. A Valencia, 500 salariés (sur 4000) sont partis en 2 trimestres, l'usine s'est adaptée et il n'y a pas eu de problème. La direction précise qu'elle n'a pas l'intention de supprimer 500 emplois, « ce sera moins ».

La CGT rappelle que le problème n'est pas d'empêcher de faire partir les « anciens », le problème est que Ford veut supprimer des emplois. Il y a une contradiction entre le fait de dire d'un côté qu'il faut construire un avenir pour l'usine et de l'autre, en même temps, essayer de faire partir des centaines de salariés (350 d'après le DRH). Assurer sérieusement un véritable avenir pour l'usine signifierait qu'il faut au minimum remplacer les départs.

"Personne ne quittera l'entreprise d'une manière forcée !" C'est une promesse de la direction de First. La direction tient à ce que cela paraisse dans le compte-rendu de la CGT. Donc acte. C'est bien parce que nous sommes sympas !

La CFE rappelle que le refus de Ford de remettre le nom Ford sera un point bloquant.

Prochain épisode, mardi 7 décembre 2010 à 9 heures avec Mr Inden (dirigeant de Ford Europe).

La CGT-Ford, le 3 décembre 2010