

Compte-rendu réunion CE du 15 décembre 2010

Réunion n° 5 du processus information-consultation du CE

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

la dernière avant l'avis !

(en présence de Gert Inden et Yiwen Chang, responsables Ford Europe)

L'expert Sécafi fait la synthèse du document et de l'état des lieux du projet de reprise :

Projet par projet.

Les projets dits « confirmés », ce qui ne signifie pas qu'ils sont « acquis ».

La conversion véhicules GPL = projet suspendu depuis l'annonce de la suppression de la prime gouvernementale. Une décision doit être prise en février 2011. Confirmation de l'incertitude concernant ce projet. Grosse attente d'un changement de politique du gouvernement. D'après Ford la prime de 2000 euros auraient une influence évidente sur les ventes de Fiesta et Fusion.

La fabrication de racks = projet qui a évolué mais dans le mauvais sens. Baisse de la production prévue (de 30 000/an en comité de pilotage à 24 000/an dans le document de reprise puis à 14 000/an lors d'entretien direction-Sécafi). Il est maintenant prévu de se concentrer sur les racks les plus simples donc moins rentables, besoin de moins de compétences. Interrogation sur l'impact au niveau des emplois (toujours 65 ?). Décision sur les racks plus complexes pas avant fin 2012. Du coup ce projet devient moins intéressant.

Ford maintient son engagement dans ce projet et décide de protéger l'emploi prévu. Ford rappelle que les données changent tous les jours ... et dans le bon sens ! ça ne se voit pas du tout.

Le reconditionnement moteurs/transmissions = c'est aujourd'hui le projet « phare » socialement et financièrement. Son échec compromettrait la réussite du projet global. Mais le partenaire n'est toujours pas identifié contrairement à ce qui était prévu. C'est repoussé à une date inconnue. Deux interrogations : quel partenaire fournirait une aide au transfert des compétences alors qu'il perd un marché ? Quel partage des marges ? Les prix pratiqués aujourd'hui par les "partenaires" ne sont pas applicables à FAI, car non rentables. A moins que Ford prenne à sa charge les coûts supplémentaires.

Le double embrayage hydraulique = projet très porteur, très intéressant car dans le cœur de métier de FAI. Il permet de valoriser les avantages compétitifs de l'usine. Questionnement sur un niveau de production contradictoire (200 000 ou 100 000 annuel ?).

Ford répond que le démarrage sera sur la base de 100 000 mais qu'il y a l'espoir d'aller au-delà.

Le carter Fox = projet viable. Seul projet qui semble le plus sûr de se réaliser. Et aussi projet le plus intéressant car intégré au système de production Ford, car sa rentabilité est avérée.

Les pièces mécaniques = pour un équipementier de rang 1 (pièces de direction assistée). Activité de décolletage/roulage à faible valeur ajoutée. Cela s'annonce donc très compliqué. Sa viabilité n'est pas du tout assurée. Sa probabilité de réalisation est très faible. En fait c'est un projet qui serait mis en place s'il n'y avait rien d'autre de mieux. Même à perte, Ford est prêt à démarrer cette production. Ford dit que c'est pour sauvegarder des emplois !

Les pièces mécaniques pour un constructeur européen = projet intéressant car positionnerait FAI en tant qu'équipementier de rang 1. Intéressant aussi parce qu'un haut niveau de qualité est exigé. Projet légèrement profitable au niveau de la trésorerie. Une viabilité fragile.

Les projets dits « non encore confirmés » :

Les pièces mécaniques pour un constructeur européen = usinage de pièces en grande série (moyeux de roue) pour un constructeur européen. Décision du constructeur peut être fin 2010 pour un démarrage possible début 2012. Concernerait 38 emplois.

Les blocs cylindre et culasses (projet Ford) = fabriqués aujourd'hui dans des usines moteurs Ford. L'idée est de les fabriquer ailleurs pour éviter l'interruption des lignes de production. Projet intéressant pour FAI même si les chiffrages sont en cours. Le coût augmenterait si fait à FAI mais resterait rentable. 55 emplois concernés. Délais de décision inconnus.

Il y a aussi les projets dits « non identifiés ».

L'expert ne pourra pas finir la présentation de sa synthèse. La direction de Ford étant pressée de partir, elle a voulu faire une intervention qui suit :

(entre parenthèses, nos remarques) :

Les dirigeants reconnaissent que nos questions sont justifiées et « valides » mais nos conclusions ne sont pas bonnes. Ford agit sincèrement et sérieusement. Ford veut absolument racheter cette usine (oui mais pour en faire quoi ?). Ford dit ne pas être contraint par l'Etat, même s'il est intervenu pour faciliter le processus de vente. Ford revient parce que HZ a « lamentablement échoué ». Ford reprend ses responsabilités vis-à-vis des salariés First. Ford reprend la responsabilité de trouver un avenir viable pour cette usine. Il prend aussi clairement conscience de la nécessité d'un plan de départs volontaires pour l'année prochaine. Il reste encore beaucoup de travail (sans blague ? juste assurer du boulot pour quelques centaines de collègues). Il reste à programmer la rencontre avec Macfarlane et Caton en janvier. La question : est-ce que nous sommes capables de travailler ensemble ? (quelle question ! il suffit juste que Ford apporte du travail). Ford dit ne pas comprendre pourquoi on ne veut pas que Ford rachète l'usine (en plus Ford joue hypocritement celui qui ne comprend pas notre positionnement). Il n'y a aucune raison de maintenir un sureffectif ! (sauf si Ford apporte réellement des projets sérieux. Le seul projet « sérieux » est finalement le PSE programmé, un projet « déstructurant » pour l'entreprise, car cela fait partir des compétences).

L'essentiel du discours Ford est du baratin classique pour faire passer la pilule des suppressions d'emplois (de la première vague ?). Nous n'avons au bout du processus aucune preuve de la sincérité de Ford, aucune preuve de ses intentions sérieuses en ce qui concerne l'avenir du site.

Il manque l'essentiel = l'engagement d'apporter une activité structurante et de maintenir l'ensemble des emplois.

La CGT-Ford, le 15 décembre 2010