

Compte-rendu rencontre Ford Europe et syndicats

du jeudi 3 février 2011

Avec Macfarlane, Caton, Chang, Heller, Inden pour Ford Europe ; Cesareo pour Ford France ; Dudych, Harrewyn pour First ; Especel pour la traduction ; et les représentants syndicaux.

Longue introduction de Macfarlane :

« Je suis ravis de vous voir tous, je suis très heureux d'être à Bordeaux. En tant que représentant de votre nouveau propriétaire. Comme tout le monde, il y a des jours que j'aime bien et j'aime bien visiter des usines. Je ferai quelques observations : chaque fois, j'aime bien commencer par commenter l'actualité du site. Comment va Ford Europe ? Je partagerai avec vous mes impressions sur l'usine. Ensuite je vous dirai ce sur quoi je passe beaucoup de temps sur la suite et il y aura un temps d'échanges.

Cette réunion est différente des précédentes. Processus de visite fait partie de mon métier. Pour Ford, 2010 est une année réussie, plus de 6 milliards de bénéfices, le plus élevé de ces 10 dernières années. Les projections actuelles sont très semblables à ce qui s'est réalisé en 2010. C'est l'Amérique du nord qui a le mieux réussi. Plusieurs événements expliquent cela = introduction de nouveaux produits très remarquables, depuis 4 ans il y a une réorganisation de l'activité par une réduction massive des coûts, 13 usines fermées et 45 000 personnes parties. C'est énorme mais c'est ainsi. D'autres éléments dynamiques : chez les concurrents GM et Chrysler ont perdu la confiance des consommateurs américains. Plus de 20 milliards de dollars empruntés. Toyota, notre concurrent de taille qui a connu de très sérieux problèmes de qualité. Bilan, une très bonne année bien que le marché reste très déprimé. Les régions Asie-Pacifique et Am Sud ont connu une très grande croissance, résultats très favorables. Ford Europe = situation différente des autres régions. Aucune usine fermée et pas de suppression massive d'emplois. L'industrie qui a conservé globalement toute sa capacité a un gros problème. Tous les constructeurs généralistes souffrent énormément. Ford Europe a quand même réalisé des bénéfices. Disséqué ces résultats (plus de 200 000 millions de dollars de bénéfices). Mais grosses pertes dans la deuxième partie de l'année. Lié à la prime à la casse qui s'arrête. Comme tout le monde a beaucoup de surcapacité, il y a eu beaucoup de « discount » et donc les marges se sont réduites de façon considérable. Et les parts de marchés se sont réduites de façon très sensible. Je dis tout cela parce que tout le monde doit avoir conscience que les résultats sont bons mais que nous avons des grands défis devant nous.

La bonne nouvelle c'est que nous avons une gamme de qualité (CMax, Mondeo, nouvelle Focus qui va être lancée à Sarrelouis qui s'annonce magnifique). Deuxième moitié 2010 difficile, il y aura un challenge. Tout ça étant dit, je conserve un optimisme pour Bordeaux.

J'ai eu la chance d'avoir fait un tour d'usine ce matin. Mon observation principale, la force de cette usine ce sont les gens de cette usine. En dépit des moments difficiles que vous avez vécus cette année, j'ai été bien accueilli, j'ai vu des gens qui souriaient, qui travaillaient ensemble, des gens qui affichaient de l'espoir, des gens qui maintiennent une usine qui a 40 ans d'âge de façon très efficace, j'ai vu une usine très propre et très bien entretenue. J'ai vu une chaîne de valeur de compétences sur le terrain. Tout ce que j'ai vu a du sens et m'aide à me projeter sur l'avenir. Je l'ai dit mais ça vaut la peine d'être répété, dans une usine où grâce aux ordinateurs on peut acheter de la technologie en quelques secondes mais ce qu'on achète pas ce sont des gens compétents. Et il y a ici beaucoup de gens compétents, c'est ce que je pense réellement.

J'ai vu les progrès réalisés en 2010 sur le « Scorecard », il y a des opportunités pour aller de l'avant. J'ai vu les managers et je leur ai vers où nous voulons aller.

Depuis la dernière fois que nous nous sommes vus, en novembre. Nous continuons à progresser sur l'ensemble des projets, certains avançant plus vite que d'autres. Il y a des projets qui ont plus de raisons d'être que d'autres. Voici ce sur quoi j'ai passé l'essentiel de mon temps = Nous écoutons. Vous utilisez une phrase « un projet squelette » je n'avais jamais entendu cela. Nous passons beaucoup de temps sur ce que vous baptisez un projet « squelette ». Il y a une très grande différence entre travailler sur des petits projets ou des gros. D'abord il faut analyser le plan produit et voir ce qui a du sens pour Bordeaux, quelle partie du cycle de production peut avoir un impact pour Bordeaux. Puis il faut voir la faisabilité, il faut analyser et vous devez être dans une compétition globale pour obtenir le projet (compétition interne ou externe à Ford). Puis il faut construire une proposition et un processus d'approbation. Plus le

projet est gros, plus l'approbation exige du temps. Je sais bien que vous attendez avec impatience un projet de ce genre. Croyez moi, j'aimerais être dans cette situation et je ne suis pas en mesure de le faire aujourd'hui. Ce que je peut vous dire de manière très ferme, c'est que nous passons beaucoup de temps pour ce genre de projet pour Bordeaux. Je ne garantis rien et je vous dis la vérité telle qu'elle est. Je ne peux pas donner de détail sur ce projet. Sauf que après avoir été dans l'usine ce matin, ayant compris votre usine et ses capacités, vous seriez très compétitif avec vos forces. Et j'espère bien revenir bientôt dans votre usine avec plus de détails. Nous progressons très forts. » Caton en rajoute une petite couche : « Je vois qu'il y a une équipe compétente et qu'il y a des gens motivés. Cela tient beaucoup à l'organisation de l'usine ».

Questions

Ford a annoncé 20 nouveaux modèles ?

Oui les possibilités sont dans ces futurs projets.

Rencontre entre Odell (n°1 Ford Europe) et la ministre de l'industrie Lagarde ?

Il s'agissait d'une rencontre de suivi avec le ministère qui conserve son intérêt sur le dossier de Bordeaux. Rencontre utile. Mme Lagarde est un bon défenseur du dossier.

Un projet de grande taille exige que nous soyons en compétition avec un grand nombre de compétiteurs. Et nous savons que nous aurons le soutien de Lagarde. Tout projet important est en concurrence avec d'autres usines. Que pouvons-nous faire ? Quels sont les coûts ? ... Oui nous sommes en compétition. C'est pour cela qu'il faut être astucieux pour savoir s'engager dans des nouveaux produits. Penser faire des transmissions à Bordeaux et les vendre en Chine est une vision naïve, calcul des coûts de transport, des droits de douanes et les différents coûts sociaux ne donne pas de sens à une production vers la Chine. Des projets vers les Etats Unis posera les mêmes problèmes. Il n'y a pas de raison d'être compétitif.

Si nous avons la chance d'accrocher un projet « colonne vertébrale » ce sera des investissements intensifs. Certains projets sont plus costauds que d'autres. Tant que nous n'avons pas un projet structuré, nous devons nous assurer ... et bla bla bla ...

Quels délais pour un projet structurant ?

Dans le deuxième trimestre de cette année, on verra beaucoup plus clair. Nous devons travailler dur pour obtenir quelques chose. J'ai vu sur le terrain qu'il y a des spécialités ...

J'ai appris aujourd'hui que vous savez faire des choses... bla bla bla

Il est surprenant de voir la direction de Ford Europe découvrir les compétences d'une usine qu'elle connaît très bien. Des compétences qui avaient été tant vantés au moment de la vente en 2009. Tout ce qui a été dit jusqu'à présent ressemble à du baratin. On connaît très bien le discours sur la compétitivité. La vraie question est « est-ce que Ford vient bricoler ou a l'intention de faire quelque chose de sérieux » ? Le fait est qu'il y a plein de projets de la FMC pour les années qui viennent. Il faut donc un engagement clair maintenant.

« Aujourd'hui, il n'y a pas une seule usine qui ait des droits spécifiques. Comme chacune des usines, nous devons gagner chaque jour notre avenir. Ceci dit notre engagement est très clair. Nous sommes ici pour trouver une solution. Après ma visite, je suis encore plus convaincu qu'il y a des solutions. Je suis très sincère en disant cela.

L'engagement de Ford est de 1000 emplois. Il est important que ma proposition soit compétitive. Nous avons du mal à trouver du business à l'extérieur de Ford parce que nos propositions ont été jugées non compétitives. On nous a dit « les salaires sont trop élevés » ce n'est pas le problème « bordeaux a des frais trop élevés ». Bordeaux doit s'ajuster à la bonne dimension. Le projet « squelette » ne concernerait pas 1500 emplois. Projet qui a du potentiel mais ce n'est pas 1500.

Et le projet Remanufacturing ?

Les 3 offres sont assez proches les unes des autres. Nous travaillons sur ces offres. Activité qui entraînerait des pertes, projet pas rentable dans la durée. Le choix dépendra de la concrétisation d'un gros projet. On veut une solution viable, pérenne, qui a du sens économique et social. C'est pour ça qu'il y a du travail en cours, pas visible. Le carter du moteur Fox est viable mais comment le faire croître ? A part le GPL, aucun des autres projets n'est mis à l'écart. Tous les projets sont en vie.

Est-ce que le site FAI peut être compétitif ?

Je ne suis pas un expert mais dans les mois qui viennent je deviendrai un expert de l'usine de Bordeaux. Le projet squelette n'occupera pas 1500 personnes (**on va finir pas le savoir**) et on va travailler très fort pour trouver 1000 emplois. Aujourd'hui, il y a plusieurs centaines d'emplois qui ne sont pas sauvés (**ça on l'a compris !**).

S'il n'y a pas de projet structurant très rapidement, l'usine n'a pas d'avenir. Nous en sommes convaincus.

Sur le cartex Fox

Je vais essayer d'augmenter le nombre à produire mais ce ne sera jamais un gros projet, au mieux ce sera un bon complément à un projet majeur.

Le projet du reconditionnement est le plus gros en terme d'emplois (165). Ce projet est déclaré aujourd'hui « non viable ». C'est un changement radical. La question est « est-ce qu'il peut y avoir un partage des marges » pour rendre le projet viable, il s'agit en fait d'une décision que Ford peut prendre. La non réalisation de ce projet compromettrait un peu plus la suite.

Je me suis engagé à dire les choses telles qu'elles sont, à être transparent. Nous continuons de travailler sur le dossier. Nous avons conscience de son importance.

Caton : « il s'agit de donner à l'usine de Bordeaux un modèle économique viable. Nous sommes dans une étape de construction. Depuis 3 mois nous travaillons là-dessus pour qu'il y ait un projet avec le plus possible d'emplois. Travail pour trouver le projet le plus capable sur le long terme.

Macfarlane : « je ressens beaucoup de craintes alors que ma visite est très positive. En novembre, il n'y avait pas de projet majeur, aujourd'hui on travaille dessus. En parallèle, nous travaillons en plus sur les autres projets qui sont en cours à part celui sur le GPL. Je maintiens ma confiance. Les gens d'ici méritent notre confiance. Je n'ai pas dit que le projet de reconditionnement est perdu. J'ai dit que nous travaillons pour l'avenir du site.

« Prochain rendez-vous dans 45 jours au maxi. J'espère avant. »

Première analyse à chaud :

Sans être trop optimistes, nous pouvions prétendre à espérer mieux de cette réunion. Nous ne nous faisons pas d'illusion mais nous aurions pu penser que Ken MacFarlane se déplaçait jusqu'à Bordeaux pour nous apporter quelques nouvelles encourageantes, mais il n'en est rien. Il s'agissait pour lui, d'après ses dires, d'une simple visite du propriétaire pour « découvrir » l'usine et son personnel afin de se faire une idée de son niveau. Comme s'il ne la connaissait pas, comme si nous étions des petits nouveaux dans ce qu'il appelle la famille Ford. Une famille qui a abandonné ses petits il n'y a pas si longtemps et qui semble t-il, nous avait oublié. Au final, il ne ressort rien de cette réunion si ce n'est qu'elle nous conforte dans notre méfiance sur les véritables intentions de Ford Europe.

Ce qui est sur, c'est que nous ne pourrions pas continuer à attendre patiemment sans intervenir dans le scénario. Il y aura bientôt 4 ans, nous avons démarré la mobilisation pour sauver les emplois. Maintes fois on nous a annoncé notre mort et nous sommes toujours vivants. Pourquoi ? Parce que nous avons refusé la fatalité, parce que nous avons pris le taureau par les cornes et à force de volonté, nous avons changé la donne. Nous ne pouvons pas nous permettre de lâcher maintenant alors que nous avons réussi tant de choses. Aujourd'hui nous étions trop peu nombreux à débrayer mais c'était le début de quelque chose de nouveau. Nous devons monter en puissance. Parce que Ford est revenu ! Parce que Ford a des projets et des moyens colossaux ! Ford doit intégrer FAI à son plan de développement industriel en nous apportant un projet structurant ! Ne lâchons rien !

La CGT-Ford le 3 février 2011