



Pour ne plus subir ! Pour agir ! Je me syndique à la CGT !

**COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION
DU COMITÉ D'ENTREPRISE (extra) :**
Rencontre avec Ford Europe
mardi 11 mars 2014



<http://cgt-ford.com> - Mardi 11 mars 2014

Présents :

Pour direction Ford Europe de D Heller (PDG), D Johnston (financier FOE), A Solbach (DRH FOE).

Pour direction Ford Blanquefort : Dudych, Harrewyn, Chevron, Espedel

+ les élus du CE : CGT Lambersend, Penel, Roi, Ganizatte, Petitjean, Poutou ; CFTC Morier, Peter ; FO Chavant ; CFE-CGC Caille, François, Domercq, Perpignan.

+ expert Secafi, G Godefroid.

Présentation d'un document « Ford, Go further ! » par D Heller - traduction Mr Espedel. (9h à 10h)

Situation industrie automobile : 2013 année très médiocre, 13,7 millions de véhicules vendus (18 millions en 2007). On va dans le sens d'une amélioration lente mais une amélioration. Prévision de près de 16 millions pour 2017. Ford a fait une perte de 1,6 milliards de dollars en Europe en 2013. Et prévoit des pertes encore pour 2014, moins importantes et pas de perte pour 2015. Puis retour aux profits.

Rappel des activités et prévisions pour FAI :

- 6F35 usinage aluminium = capacité 160 000/an, investissement 20 millions, effectif 87

- Gears = capacité 160 000/an, investissement 30,5 millions d'euros, effectif 186

- 6F35 transmission = capacité 160 000/an, investissement 38,1 millions, effectif 336

Usines clientes : Valencia, Elabuga + Saarlouis dans le futur.

Applications de la 6F35 = C-Max, Focus, Kuga, Mondeo, Galaxy, S-Max et Transit Connect.

- Carter Fox = capacité 250 000/an, investissement 8,3 millions, effectif 43

Clients : Craiova, Cologne, Saarlouis + Brésil ponctuellement.

Lancement d'une étude pour que FAI soit le fournisseur unique de ce carter. Cela pourrait doubler le volume de production.

- Double embrayage (DCT) = capacité 190 000/an, investissement 18,3 millions, effectif 138

Pour Galaxy, Kuga, Focus, Mondeo, S-Max (marché Europe et Russie) monté à Kosice (Slovaquie).

Volumes pour 2014 :

DCT 17 000 ; 6F35 transmission 88 000 (en baisse de 16 000 ! Marché russe en baisse + problèmes de qualité de lancement à Valence) ; Fox 127 000 ; Racks 4140 ; TTH 594 255 pièces.

Baisse de production pour cette année qui ne se traduira pas par plus de chômage partiel, laissera du temps pour travailler sur la qualité... Par exemple, production sur les 4 premiers jours et formations (FPS ...) sur le vendredi. Voilà le joli programme concocté par FOE.

Investissement et formation (page 16)

Total : 116 millions d'euros + 22 millions pour 2014 = 138 millions d'euros

Compris dedans les 3,8 millions pour le DCT.

Formations = 800 000 euros pour la formation 2012/2013 pour 90% de l'effectif

300 000 euros pour l'année 2014.

« Questions around futur project » (page 17)

Les projets nominés sont : des éventuelles hausses productions pour le DCT, pour la 6F35 sur le marché chinois, plus de volume pour le Carter Fox (à l'étude) et assemblage du différentiel à Bordeaux actuellement fabriqué au Canada (à l'étude). FOE rappelle les coûts importants sur Bordeaux au niveau du transport des pièces. Etude lancée pour les réduire.

FOE dit qu'il n'y a pas de projet nouveaux prévus au niveau de Ford Europe.

Heller dit tranquillement : « *L'idéal serait de pouvoir lancer les véhicules plus rapidement mais les calendriers ne peuvent pas être accélérés. Avantage de laisser du temps aux études et le temps passant, la situation économique sera meilleure* ».

« Questions around employment » (page 18)

Voilà ce que dit Ford en version original : « Ford remains committed to the goal of maintaining the current workforce (1000) at the plant.

« ... The level of employment and its duration depends on the market situation and the plant's efficiency and

global competitiveness. » extraits du documents présentés (slide 18)

C'est toujours la même réponse habituelle, en version original cette fois-ci. FOE continue en disant que les règles du jeu ne changent pas, compétitivité etc ... que les temps sont durs avec le programme qui a réduit de 40 000 le nombre de moteurs Sigma, avec 79 jours de Chômage partiel à Craiova, 36 jours à Valence ... plusieurs difficultés dans plusieurs usines pour plusieurs raisons. Challenges et opportunités pour l'avenir.

Conclusion (page 20) :

Avec l'aide des pouvoirs publics depuis 3 ans, nous n'avons pas perdu de temps. Je préférerais qu'il y ait plus mais je suis persuadé que l'usine de Bordeaux est bien placée.

Questions des syndicats (10h à 11h) :

CGT :

- demande de précisions *sur les Racks* : un travail est fait pour assurer les volumes en 2015.
- *sur GFT rappel des liens entre les deux usines, importance de l'arrivée de la nouvelle transmission* : Heller répète que Bordeaux est qualifié sur la liste des usines qui peuvent avoir le produit mais il n'est pas celui qui fera l'annonce, laquelle sera faite au second semestre de cette année.
- *sur le DCT, rappel qu'il a déjà été dit par Ford que la technologie du produit est dépassée, quel futur produit en remplacement ?* Les plans produits Ford sont prévus pour 5 ans. Fin 2014, nouveau plan produit. Il y a un nouveau DCT en préparation. Durée de vie d'une gamme automobile 6-8 ans. Pas d'évolution majeure de ce produit avant 2020. Donc à priori pas de nouveau produit pour rapidement.
- *Vu que les volumes ne sont pas là, qu'est-il prévu pour le maintien des 1000 emplois ?* C'est le marché qui détermine les opportunités. On fera tout ce qu'il est possible. « Blablabla ».
- *Plus concrètement, si on passe en dessous des 1000 cette année, que se passe t'il ?* Si nous passons en dessous des 1000, on en reparlera. Faire ce qu'il faut pour préserver l'avenir de l'usine, ce à quoi je me suis engagé.
- *Si pas de projet nouveau il n'y pas de quoi occuper 1000 emplois, il faut occuper les espaces vides, il faut d'autres projets, il faut internaliser des activités qu'on faisait avant, les aléas des volumes c'est du bricolage, on ne peut pas croire qu'il n'y a rien dans les tiroirs de Ford Europe* : D'accord si on peut faire mieux, mais faut être réalistes. Les projets actuels sont des bons projets. Je comprends tout à fait la question, elle est opportune mais c'est la même question que posent les autres syndicats dans les autres usines. Je réponds pareil.
- *Demande de rencontres régulières, faut acter la nécessité de se rencontrer.* Accord là-dessus, Heller reviendrait dans 8 semaines (aux alentours).

CFE-CGC :

- *Comment se positionne Ford Europe par rapport à la boîte 9 vitesses (accord Ford-GM).* Pas d'application envisageable pour maintenant en Europe, mais Ford veille au grain.
- *Difficulté à Bordeaux avec des procédures complexes d'achats de pièces détachées, voir s'il n'y a pas des moyens de faire des économies et améliorer les coûts de l'usine, sachant qu'on fait des petits volumes.* La réinternalisation de certaines pièces est sur ma liste de priorités, réunions et études d'opportunités sont faites notamment par rapport à la fermeture de Genk (transferts de machines ?). Heller demande des suggestions en ce qui concerne des idées d'économies pour les achats de pièces.
- *Quelle est l'image de l'usine Bordeaux chez FMC ?* Inquiétudes au lancement de la 6F35, du bon travail a été fait à Bordeaux, Jeff Wood est satisfait. Maintenant reste à voir si vous êtes capables de faire les volumes.

Expert du cabinet Sécafi :

- *Quel timing pour l'expédition de production pour la Chine, pour l'internalisation du Différentiel, pour l'augmentation du volume Carter Fox, à quand les décisions, quels impacts sur les effectifs en plus ?* On verra au fur et à mesure du démarrage. Il y a des études classiques sur ce qu'il est possible de faire. Par rapport aux composants à acheter, il y a des engagements contractuels. Sur le Fox, le contrat prend fin en 2016, pour le différentiel aussi. Volume à produire pour la Chine à voir plus précisément dans 2 mois.

Petits commentaires à chaud :

A part la baisse de prévisions de production pour la 6F35, il n'y a peu de nouveau. Ford reste très floue sur ses intentions, ses projets, sa stratégie. A chaque réponse, c'est toujours « on verra, ça dépend des marchés, de la situation économique ». Sur les effectifs et les 1000 emplois, on voit qu'on les embête avec cette histoire. Les « engagements » sont de moins en moins fermes au fil des mois.

La CGT a réaffirmé la nécessité d'investissements nouveaux, de nouvelles activités, seule façon d'assurer les 1000 emplois au minimum et l'avenir du site. Une chose est claire, c'est à nous, salariés, de mettre la pression sur Ford pour défendre notre avenir. Personne ne le fera à notre place.