



# POSITION DE LA CGT-FORD SUR LE PROJET DE REPRISE DE FAI PAR LA HOLDING HZ

Le processus de consultation du Comité d'Entreprise s'achève à peine deux mois après l'annonce officielle de la reprise par la holding HZ. Au début, il était prévu de prendre le temps nécessaire mais très rapidement, la direction a mis la pression pour accélérer ce processus jusqu'à fixer un ultimatum au 31 mars. Attention dit-elle, si nous perdons quelques jours, un ou deux projets ou carrément le repreneur pourraient partir vers d'autres horizons. C'est par ce chantage à l'emploi que la direction a obtenu que l'avis soit donné ce jour.

A travers ce texte nous faisons le point sur le projet de reprise.

## **1 - CRITIQUES SUR LA FORME ET LE DÉROULEMENT DE LA CONSULTATION :**

Cette consultation s'est déroulée dans des conditions insatisfaisantes et ce pour plusieurs raisons.

Comme à son habitude, la direction FAI a manqué de transparence en donnant trop peu de documents précis sur les intentions de Ford et sur les projets industriels. Le cabinet Syndex affirme d'ailleurs qu'il n'a pas les informations nécessaires, souvent cruciales, afin de pouvoir juger de la viabilité des projets. Son travail reste donc inachevé et il ne peut pas rendre un rapport d'expertise finalisé, lequel était sensé aider les syndicats pour donner un avis éclairé.

Les réunions se sont succédées trop rapidement, ce qui n'a pas permis de discuter sérieusement de tous les aspects du projet. De nombreuses questions sont restées sans réponses. Pour certaines c'était sous prétexte que cela était confidentiel ou que le repreneur ne voulait pas y répondre. Pour d'autres, c'était parce que cela ne nous regardait pas. Du coup, sur des sujets importants nous n'avons eu que des informations partielles, parfois même, aucune information réelle.

Nous avons demandé des moyens pour informer régulièrement les salariés du contenu du projet, de l'évolution de la consultation sous la forme d'heures d'informations. Cela a été refusé. Nous avons demandé à ce que tous les acteurs de la reprise (directions de Ford Europe, HZ et Hay) participent à toutes les réunions du CE. Cela a aussi été refusé. Notre syndicat a demandé à rencontrer ces mêmes directions. Cela a été refusé.

Certes nous avons eu de nombreuses réunions, certes nous avons eu des réponses orales ou écrites à plusieurs de nos questions, certes nous avons quelques documents écrits. Mais dans l'ensemble, cette consultation a été plus une manière de respecter l'obligation légale qu'une véritable intention d'informer.

## **2 - CRITIQUES SUR LE PROJET DE REPRISE :**

### **a) Le montage financier de la reprise**

Nous sommes sceptiques sur le fait que ce soit une holding mal définie qui reprenne l'usine et non pas l'industriel Hay. Nous n'en connaissons pas les raisons. De plus, les liens financiers avec Hay et d'autres partenaires sont opaques. Nous craignons toujours que cette reprise soit un moyen pour Ford de partir la tête haute et qu'en réalité la fin du site soit laissée au repreneur, sous-traitant ainsi sa fermeture par étapes.

### **b) L'activité de la nouvelle entité**

Le cabinet insiste sur le manque de visibilité sur la crédibilité financière de la reprise. Les comptes 2008 de FAI n'ont même pas été communiqués, les comptes prévisionnels pour 2010 montrent des pertes (activité des transmissions uniquement). Il n'y a aucune information sur les besoins de financement qui seront nécessaires pour soutenir l'activité. Qui va financer les projets ? Qui va emprunter s'il le faut ? Il y a trop peu éléments. L'équilibre financier semble très précaire. Il y a des inquiétudes particulières dès le deuxième semestre 2010 suite à l'arrêt de la transmission « 5R55S ».

Le refus de communiquer les documents économiques n'inspire pas confiance. D'après le cabinet Syndex, les risques financiers sont importants et nous sommes loin d'avoir des garanties pour l'avenir.

### **c) La question des emplois**

Nous sommes aussi sceptiques sur la réalité de la sauvegarde de tous les emplois. Ford affirme qu'ils sont tous sauvés mais cela est loin de nous apparaître comme acquis. L'ensemble des projets repose sur trop d'hypothèses et de conditionnel.

La courbe des effectifs entre 2009 et 2013 est faussée car elle ne tient pas compte des derniers mois de crise qui pourraient bien changer la donne. Cela relève plus d'une manipulation que d'une information.

La sauvegarde des emplois repose sur le succès de projets qui ne sont pas encore lancés. Cela laisse beaucoup trop d'incertitudes. L'annonce officielle faite le 2 février par le gouvernement et les directions de Ford/HZ semble plus relever d'une stratégie de communication que d'une réalité même pour les mois qui viennent.

### **d) Les investissements**

Nous nous posons des questions sur les investissements prévus. Les chiffres annoncés sont de 200 millions d'euros dont 140 réalisés par le repreneur. Mais il semblerait qu'ils ne soit pas acquis et qu'ils puissent être inférieurs. Combien Hay investirait ? Combien pour les autres partenaires ? Nous n'avons aucune précision.

Quelles garanties avons-nous que ces investissements se fassent réellement ? Nous n'en avons aucune.

### **e) Les projets apportés par HZ/Hay**

Le manque d'information rend difficile le fait d'avoir une appréciation lucide des projets présentés. Malgré tout, parmi les projets apportés par HZ/Hay, nous pensons que deux sont crédibles (1 et 4). Les documents précis fournis montrent qu'il y a des perspectives sérieuses en ce qui concerne les projets 1 (TTH pour composants transmissions) et 4 (grandes couronnes pour éoliennes et autres). Pour ce dernier qui paraît le plus abouti, les investissements dans deux bâtiments inspirent confiance. Mais cela représente trop peu d'emplois (entre 160 et 200).

Les quatre autres projets apportés par HZ/Hay sont par contre beaucoup plus aléatoires. Les prévisions de production et d'effectifs nécessaires reposent sur des inconnues. Nous ne connaissons ni les pièces exactes, ni les véhicules auxquels elles sont destinées, ni les objectifs de rentabilité, ni les perspectives de développement. Il est difficile là encore de savoir quoi en penser.

Un aspect qui n'est pas forcément très clair mais inquiétant, c'est le fait que les projets pourraient être déplacés au sein de l'entité économique HZ/Hay. C'est aussi le fait que le prix de cession des pièces fabriquées n'est pas clairement défini. Cela donne à HZ la possibilité de déplacer la marge comme elle l'entend pour éventuellement affaiblir notre site en cas de besoin.

Cela souligne la précarité et l'incertitude qui existe.

### **f) La continuité de la transmission après Ford**

L'intention de continuer la transmission que nous fabriquons pour les marchés russe et chinois est pour nous, mais aussi pour le cabinet Syndex, peu crédible. Nous entendons depuis des années que les transmissions que nous produisons sont obsolètes. Aujourd'hui, la direction affirme sa confiance dans la vente de ces transmissions pour des marchés dits émergents.

Il est possible qu'il y ait des besoins réels sur les marchés mais les délais et les moyens (développement et commercialisation) nous semblent beaucoup trop justes pour concrétiser la vente et la production d'ici 2011. Cela signifie pour nous que 600 emplois environ pour 2011, plus 150 pour 2012 sont menacés directement.

### **g) La production des transmissions pour Ford**

La production des transmissions pour Ford jusqu'en 2011 est en chute. La crise actuelle accélère la baisse des ventes des véhicules équipés des transmissions que nous produisons. La prévision des 215 000 transmissions pour 2009 n'est déjà plus d'actualité (moins de 200 000 aujourd'hui).

Nous sommes particulièrement inquiets car cela signifie qu'un sureffectif existe dès maintenant. La direction nous prépare à des semaines de chômage partiel attendant sûrement la finalisation de la reprise pour faire les annonces.

#### **h) Le plan de formation**

Les nouveaux projets nécessitent une formation du personnel, peut être plus particulièrement les collègues de l'assemblage. Or le plan de formation est à ce jour en cours de construction. Nous n'avons aucun chiffre : ni le budget global, ni le nombre de salariés formés, ni la durée des formations. Il est urgent que ce plan de formation soit mis au point car c'est immédiatement qu'il devrait se mettre en place de manière à profiter de la disponibilité des salariés devant la baisse de la production actuelle. Les directions (Ford et HZ) devraient prendre leurs responsabilités devant les risques de chômage partiel pour les mois qui viennent.

### ***3 - NOS DÉSACCORDS AVEC CERTAINS ASPECTS DE LA REPRISÉ :***

#### **a) Les salariés FAI travaillant à GFT**

La direction a commencé à convoquer les salariés pour leur faire signer le contrat GFT avant de consulter le CE. Elle impose sa solution sans discussion. Alors qu'il y avait obligatoirement d'autres choix. La structure FAI continuant d'exister pour les préretraités, il aurait dû être possible de proposer aux salariés travaillant à GFT de l'intégrer. Cela aurait eu l'avantage de permettre une souplesse et de laisser le choix aux salariés en fonction de l'évolution des besoins à GFT et à FAI. Nous comprenons d'autant moins cette précipitation qu'il est prévu, d'après la courbe des effectifs, d'embaucher à FAI jusqu'à 300 personnes à l'horizon 2013.

Aussi nous dénonçons les choix de la direction qui sont juridiquement discutables.

#### **b) L'externalisation des services supports**

Le projet de reprise comprend l'externalisation de certains services. Le traitement des eaux dans l'immédiat (5 salariés) et les services supports pour septembre-octobre. D'ailleurs, suite à de récentes déclarations, nous ne connaissons pas le nombre exact de salariés concernés. Pour seule justification, la direction explique qu'il s'agit ainsi de pérenniser ces emplois.

Nous ne voyons pas en quoi l'externalisation de services utiles au fonctionnement de l'usine serait un plus. Au contraire, faire sous-traiter une partie des services peut se traduire par des disfonctionnements dans l'organisation du travail. Inévitablement cela va multiplier les statuts (différentes conventions) et ainsi diviser le personnel. Pour nous ce peut être une étape vers un démantèlement progressif de l'usine.

Plus généralement, cette démarche d'externalisation est révélatrice d'une politique qui vise à accroître la rentabilité en s'attaquant à la masse salariale. Le risque est que la pression sur les salariés augmente et au bout du compte que cela se traduise par une dégradation des conditions de travail.

Alors que Ford comme HZ ne cessent de vanter la « tradition d'excellence » de l'usine, nous pensons contradictoire de remettre en question son organisation.

#### **c) La dénonciation des accords collectifs**

Ford comme HZ promettent de ne pas remettre en cause « globalement » les conditions sociales de l'ensemble des salariés. Dans le même temps, ils annoncent la dénonciation et la renégociation des accords collectifs dès le premier jour de la nouvelle entreprise. Les déclarations sont contradictoires car d'un côté les salaires seraient maintenus mais de l'autre, la grille des salaires devrait être refondée, le contrat de la mutuelle revu et autres ...

En clair, nous doutons des intentions réelles de la direction. Donc, nous sommes méfiants.

#### **d) Le conseil de surveillance**

Ce conseil de surveillance sera constitué de HZ, de Hay et de Ford. Pour une véritable transparence, les salariés doivent pouvoir être représentés.

C'est un geste que devrait faire les futurs patrons pour établir des liens de confiance. Nous demandons aussi que les pouvoirs publics soient représentés. Ils apportent dans le projet une aide de 30 millions d'euros, ce qui à notre avis devrait leur donner un droit de contrôle sur l'utilisation de ces fonds.

De plus, l'Etat, la région, la CUB, le département se sont impliqués ces dernières années dans la recherche d'une solution pour le site. L'avenir de FAI concerne des milliers d'emplois dans la région donc cela justifie une coopération étroite entre Ford, HZ et les pouvoirs publics.

D'une manière ou d'une autre, les pouvoirs publics doivent être intégrés dans une structure de suivi pour une période à déterminer. De même pour les salariés.

#### **4 – CONCLUSION**

Le projet de reprise est complexe. Il ne s'agit pas seulement de reprendre l'activité de FAI mais aussi d'apporter de nouveaux projets industriels, de nouvelles activités, de nouveaux métiers. FAI sera dirigée par HZ mais les projets seront assurés par des partenaires industriels. Ford reste dans le Conseil de Surveillance jusqu'en 2011. Enfin le montage financier n'est ni simple ni clairement défini.

Tout cela rend l'appréciation très difficile.

Nous ne donnons pas d'avis favorable parce qu'il y a trop d'incertitudes et trop d'inquiétudes, parce qu'il y a plusieurs aspects qui nous semblent dangereux, enfin parce que nous n'avons pas confiance dans une direction qui nous a habitué aux manipulations et mensonges divers ces dernières années.

Nous ne donnons pas non plus un avis défavorable parce que cette reprise même avec ses incertitudes représente malgré tout un espoir de sauver tous les emplois.

Nous n'avons pas aujourd'hui les éléments suffisants qui nous éclaire à la fois sur la crédibilité du projet et sur les intentions réelles de Ford et de HZ. Le cabinet Syndex dit ne pas pouvoir conclure son travail et donc ne pas pouvoir rendre son rapport d'expertise. Dans ces conditions, nous nous trouvons de fait dans l'impossibilité de rendre un avis fondé.

Nous sommes mobilisés depuis février 2007 pour empêcher la fermeture du site. Nous avons multiplié les actions, les manifestations, les grèves pour dénoncer le désengagement de Ford, pour que les pouvoirs publics interviennent, pour sensibiliser la population, tout ça pour assurer l'avenir de l'usine et des emplois.

Nous considérons que cette reprise est le résultat de la lutte des salariés, des comités de soutien, des habitants et des élus qui ont participé à empêcher une catastrophe sociale. Nous considérons aussi que cette bataille pour l'emploi n'est pas finie, que c'est une bataille de tous les jours.

Ford aurait du continuer d'investir sur le site et développer depuis plusieurs années des nouvelles productions d'avenir comme par exemple l'industrie de la voiture propre. Sachant qu'aujourd'hui, la FMC s'engage dans le domaine de la voiture électrique (partenariat Ford / Saft Bordeaux pour les batteries).

Ford doit également poursuivre le projet d'implantation du prospect 2 (reconditionnement) qui semble avoir été abandonné. En tout cas, rien ne dit qu'il y ait une volonté réelle de concrétiser ce projet qui serait pourtant nécessaire en vue de sauvegarder tous les emplois.

Ford aurait dû assumer ses responsabilités sociales à l'égard de toute la région. Au contraire, Ford a laissé s'aggraver la situation, ne dévoilant qu'au dernier moment son intention de quitter Blanquefort.

Nous avons donc toutes les raisons d'être méfiants à l'égard de cette reprise et des intentions de la direction FAI. Mais nous ne sommes pas plus fatalistes aujourd'hui que nous ne l'étions hier. Quoiqu'il arrive nous défendrons nos emplois jusqu'au bout.

**La CGT-Ford, le 31 mars 2009**