



2010 : L'ANNÉE DE TOUS LES DANGERS SURTOUT NE LAISSONS PAS FAIRE !

Mercredi 16 décembre 2009

La réunion CE de ce lundi ne peut que renforcer nos inquiétudes. La direction fait visiblement beaucoup d'efforts pour garder le cap de la confiance : « *Nous restons résolument optimistes* » affirme t'elle. Mais aucune information ne permet d'entrevoir des perspectives claires.

Lors de l'annonce de la reprise, le calendrier prévoyait d'être actuellement dans la situation de la construction des bâtiments du projet Atlas qui aurait dû être bien avancé, les machines du projet composants automobile aurait dû être en place, le projet TTH traitant une centaine de nouvelles pièces, des contrats de boîtes à vitesses pour la Chine auraient dû être signés.

À quelques jours de la fin de l'année, qu'en est il vraiment ?

Le projet Atlas

C'est celui qui avait servi de vitrine médiatique lors de la reprise et qui semblait le plus fiable, est loin aujourd'hui de tenir ses promesses. Il prend beaucoup de retard. Il y a toujours l'attente du financement par les banques. Celles-ci n'ont pas confiance dans les projets de First Aquitaine industries et ignorent qui se trouvent derrière le nom de HZ. Une médiation est en cours entre l'Etat, les banques et les directions Ford/HZ.

La direction compte maintenant sur l'étude d'un cabinet de renom qu'elle a mandaté et sur celle d'un cabinet mandaté par l'État pour réussir à convaincre les banques. Les cabinets devraient rendre leur conclusion courant janvier, la direction nous a dit que les syndicats n'y auront pas accès pour cause de confidentialité, ce n'est pas vraiment rassurant. On se demande bien ce que les cabinets vont bien pouvoir trouver de nouveau pour convaincre les banques. Actuellement aucune date n'est prévue pour une nouvelle rencontre entre tous ces gens-là.

Ce qui est certain aujourd'hui sur ce projet, c'est que la construction du bâtiment ne commencera pas avant avril 2010... C'est plus de 6 mois de retard par rapport à ce qui était prévu au départ (octobre 2009). Autre fait important, par souci d'économie, c'est l'annulation de la construction du bâtiment prévu pour l'usinage des grandes couronnes. L'installation des machines d'usinage se ferait donc dans l'atelier existant et prendrait l'espace initialement prévu pour les projets perdus 3a et 3b.

Tout ce changement provoque un important retard du projet et avec des problèmes pour la direction. La livraison des premières grandes couronnes ne pourra se faire dans les temps comme prévu. Pour faire face à la situation, la direction prévoit d'acheter des grandes couronnes en brut à un concurrent. Celles-ci seraient usinées chez First avant d'être livrées au client.

C'est une situation insolite que de faire appel à un futur concurrent pour pouvoir tenir l'objectif de livraison. Là dessus, la direction répond « *ce n'est pas la guerre comme vous pouvez le pensez* ». Pourtant, son discours habituel est basé sur la dure loi du marché et la compétitivité avec les concurrents. C'est plutôt contradictoire.

Projets TTH et composants automobiles

C'est toujours pareil, aucune évolution, la direction nous dit que les pièces sont toujours en cours de chiffrage. Aucune nouvelle des clients pour le moment. Si rien ne se passe d'ici au 3ème trimestre 2010, la direction déclare que la situation deviendra critique.

Le projet boîtes à vitesses est toujours en attente de signature de contrat.

La direction va envoyer des offres commerciales à deux clients chinois. Une offre à celui qui depuis longtemps déjà doit signer sous peu. Une autre offre à celui avec qui First est en concurrence avec ZF (là on dirait que c'est la guerre). Le premier serait pour un volume de 10 000 BV/an avec un début de production fin 2010. Le second pour un volume 30 000 BV/an avec un début de production fin 2011. La décision finale des deux constructeurs chinois est prévue pour mi-janvier.

Continuation des transmissions pour Ford.

En ce qui concerne les volumes de production en 2010, la direction prévoit toujours 152 000 BV. La direction dit être optimiste sur le chiffre mais comme elle l'est toujours y compris pour tous les nouveaux projets, on ne peut qu'être méfiant.

L'arrêt de la mustang aurait lieu fin janvier avec en conséquence un passage en 1x8 deux mois plus tard (prévu fin mars). L'organisation du travail prévue pour 2010 (1x8, formations...) est toujours à l'étude et devrait être présentée en CE avant sa mise en place.

Plan de formation

Au niveau de la formation, des documents nous ont été remis bien après la consultation du CE sur le sujet. Nous aurions aimés en avoir une information plus précise de la direction. Nous avons demandé combien de personnes seraient en formation en 2010 car sur la convention passé entre First et l'État, il y est précisé que 641 salariés doivent être formés. La direction a répondu qu'elle nous donnera le chiffre exact au prochain CE.

Points divers

Lors de la réunion CE du mois de novembre, les élus avaient fait la demande de création d'un comité de groupe HZ France comprenant First Aquitaine Industrie et Safe Ascoforge. La direction dit qu'elle a transmis la demande aux actionnaires qui y répondront.

Le CE a été informé sur le « plan d'action » sur le travail des seniors. La direction ne veut pas entendre parler de départ anticipé pour pénibilité. Elle refuse tout simplement de reconnaître la pénibilité au travail. Elle a parlé de l'échec des « négociations » qui ont abouti à ce plan d'action qui permet à la direction de faire ce qu'elle veut. Nous lui avons rappelé que sur toutes nos propositions lors des négociations, elle n'en avait retenue aucune.

Une déclaration de la CGT, CFDT, CFTC et UNSA sur les problèmes liés à l'organisation du travail a été lu et mis en annexe au PV. Il s'agissait de dénoncer la dégradation des conditions de travail (mutations ou déplacements au dernier moment, perturbation des formations, difficultés parfois de prendre des congés ...). La direction a dit qu'elle y répondra.

La direction est toujours à l'étude d'une externalisation des services supports avec une réunion prévue sur le sujet auquel participent Suez, GFT, First et Ford. Nous avons rappelé à la direction que nous étions contre les externalisations qui représentent un réel danger pour notre site et pour son avenir (problèmes de sécurité, d'organisation du travail, attaques contre les statuts des salariés, divisions du personnel ...).

En conclusion :

On peut se demander comment la direction va pouvoir faire face à toutes ces situations. Il ne suffit pas de répéter à chaque réunion qu'elle est optimiste pour assurer la concrétisation des projets. Au moment de la reprise, il faut rappeler que la direction affirmait que la fin de l'année était une date butoir. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas.

A notre avis, la situation est lourde de dangers. Il y a urgence pour prendre des initiatives qui puissent pousser Ford, HZ, l'ensemble des élus et pouvoirs publics à agir concrètement plutôt que de laisser une situation se compliquer de jour en jour.

Il devient nécessaire de lancer un nouveau droit d'alerte en CE de manière à ce que des experts économiques se penchent sur l'usine. Il faut absolument que les pouvoirs publics (l'Etat et le gouvernement, la Préfecture, les responsables de la Région et du Département) mettent en place un Comité de Suivi, impliquant l'ensemble des organisations syndicales.

Il faut savoir que personne n'a de nouvelle du Comité de Pilotage (ministre Lagarde, grands élus, directions) qui devait se réunir en novembre puis en décembre puis rien ... Il n'est pas question de lâcher l'affaire.

L'avenir de l'usine FAI représente un trop grand enjeu dans toute la région pour se risquer à attendre l'hypothétique aboutissement des projets de la direction. C'est dès maintenant que tous les acteurs économiques doivent travailler à garantir réellement un avenir pour l'usine et le maintien de tous les emplois.