



Compte-rendu des entretiens du vendredi 30 mars 2012 avec le Président de la CUB Vincent Feltesse et le Président du Conseil Régional Alain Rousset

Entretien avec Vincent Feltesse et son équipe (de 10h45 à 11h45) :

Etaient présents pour représenter le personnel de FAI la CFTC et la CGT.

Nous avons commencé la réunion par un exposé de la situation : inquiétudes sur l'engagement des 1000 emplois (actuellement les dossiers, révélateurs d'une réalité, de demande d'aides publiques ne portant que sur 680 emplois), sur le retour du logo, sur les retards des projets identifiés, sur l'urgence d'identifier un(des) projet(s) manquant(s) permettant d'atteindre les 1000 emplois actifs minimum, sur le démantèlement de l'usine qui s'accélère, vidant l'usine, alors qu'une seule machine neuve y est entrée (hors Racks), non rentabilité de certains projets identifiés (ex = les Racks). Par ailleurs, nous sommes en « concurrence » avec d'autres usines Ford sur les projets 6F35, carters Fox et Racks. En effet, alors que le discours de Ford décrit une surcapacité de production dans ses usines, nous ne produisons aucun de ces éléments qui ne sont pas déjà fabriqués ailleurs.

Nous avons dénoncé le fait que Ford accélère le démantèlement du site et achève la dépollution alors même que les projets prennent du retard.

De plus, Mr Flewitt a indiqué clairement que Ford n'utiliserait pas une grande partie de la surface de l'usine. Cela ne nuisant pas à sa rentabilité.

Nous n'avons pas la même analyse. Il faut utiliser le maximum d'espace.

Nous avons appris que Ford a reçu de l'argent de l'état et la PAT (prime pour l'aménagement du territoire). Les conventions pour débloquer les financements de la Région, du Conseil Général, de la CUB et de la mairie de Blanquefort n'ont toujours pas été signées. Pour la CUB et la mairie, nous savons que c'est la condition du retour du logo qui coince mais le logo n'est pas une condition pour la Région et le Conseil Général, nous ignorons donc la raison qui empêche Ford de signer (les 1000 emplois au moins ?).

Nous sommes tombés d'accord sur le fait qu'il est difficile d'avoir confiance en Ford avec le passif des déceptions déjà vécues. Nous avons demandé la remise en place d'un comité de pilotage où les représentants du personnel auraient leur place de façon à ce que les pouvoirs publics puissent entendre une autre voix que celle des directions de FAI et de Ford.

Entretien avec Alain Rousset et son équipe dont Francis Wilsius (de 15h à 17h) :

Etaient présents pour représenter le personnel de FAI la CFTC, la CGC et la CGT, avec l'assistance du cabinet SECAFI.

La discussion a commencé par le dossier formation et son financement alors que les projets sont très loin d'atteindre les 1000 emplois. En fait, il y a eu 2 délibérations pour la

formation, une pour les plans 2010 et 2011 puis une autre pour 2012. La condition des 1000 emplois ne concernant qu'une autre délibération, celle du financement des nouveaux projets. Nous faisons toutefois quelques remarques car des financements publics servent à des formations internes (donc dans les poches de FAI) et à la formation de salariés proches de la retraite, ce qui a interrogé notre auditoire.

Ensuite, nous avons rappelé les inquiétudes citées plus haut. Le représentant du cabinet SECAFI rappelant 5 points supplémentaires :

1-Le projet tampon (2012-2014) permettant d'occuper une partie du personnel en attendant le projet manquant a été annulé.

2-Ken Macfarlane, avant de quitter ses fonctions, annonçait l'arrivée d'un projet structurant à « vitesse grand V », M Heller en décembre était plus prudent et prévoyait son annonce dans le premier semestre 2012 mais parlait de projet tampon en attendant puis, finalement, M Flewitt, en février, venait « les mains vides » tout en rappelant qu'il travaillait sur le projet manquant et son annonce toujours prévue pour le premier semestre 2012. Il apparaît que M Flewitt a un discours beaucoup plus tiède que M Macfarlane.

3-Le niveau des aides financières qu'avait promis l'état par la voix de Christine Lagarde et deux de ses conseillers avait été calculé sans tenir compte de la législation européenne en la matière. Elles avaient dû être revues à la baisse. Mais ceux qui avaient pris les engagements ne sont plus en charge du dossier. Quels problèmes de financement ont pu engendrer cette situation ?

4-Nous constatons un retard de trois mois sur le projet 6F35. D'autre part, il y a eu des changements en matière de débouchés entre Craiova et St Petersburg puis Valence. Les volumes de production pourraient être revus à la baisse.

5-Le versement des aides financières publiques. Seront-elles versées au fur et à mesure de la mise en place des projets ou lorsque les engagements de Ford seront tenus ? Pour ce qui concerne la Région, il est actuellement prévu qu'il soit versé un acompte autour de 40% puis selon l'avancée des projets un autre acompte avant le solde lorsque l'engagement des 1000 emplois sera atteint.

Nous avons rappelé que l'engagement de 1000 emplois au moins avait été pris par Ford.

Qu'en 2011, Ford a déclenché un Plan de suppressions d'emplois pour réduire la masse salariale de First Aquitaine Industries.

Après discussion, des pistes d'actions ont été avancées de part et d'autre de la table :

- Travailler à la rédaction d'un document commun entre les différentes instances publiques afin que les collectivités aillent dans le même sens et réaffirment leur unité sur ce dossier.
- Mise en place d'un comité de pilotage avec la participation des représentants du personnel permettant de ne plus avoir qu'une version des faits mais une confrontation de ce qui est dit par Ford avec ce que les salariés constatent en réalité.
- Le gel des aides publiques à l'investissement le temps d'y voir plus clair.
- La rédaction d'un courrier commun des collectivités à Ford Europe et Ford USA rappelant les engagements pris par Ford et les efforts de tous pour que ceux-ci soient tenus.
- Remobiliser l'Etat sur ce dossier en commençant par la rédaction d'un courrier adressé au ministère des Finances.
- Provoquer la visite de l'usine par une délégation des élus de la région puis rencontrer à nouveau les représentants du personnel.

- Etc...

Nous espérons que ces pistes se transformeront en actions. Sachant qu'il y a encore beaucoup d'incertitudes sur les projets identifiés, de méfiance envers Ford et que la mise en place du projet industriel manquant prendrait entre 18 mois et 2 ans, il est urgent d'agir.

Prochaine réunion, le lundi 2 avril à 10h00 avec la Députée du Médoc Pascale Got.

La CFTC et la CGT le vendredi 30 mars 2012