



## Compte-rendu de l'entretien du jeudi 5 avril 2012 avec les représentants du Comité d'Entreprise Européen Ford

Etaient présents : la CFTC et la CGT pour représenter le personnel de FAI. Dieter Hinkemann Président du CEEF et Hans Georg Leutert chef du bureau du CEEF, tous deux membres du syndicat allemand IG Metall.

### **Description de la situation de FAI :**

Nous avons tout d'abord précisé que tous les syndicats étaient invités et que ce n'est pas de notre ressort s'ils ne sont pas tous venus.

Nous avons ensuite décrit la situation actuelle de FAI : 680 emplois identifiés sur un engagement de 1000, un seul projet actuellement en place mais bricolé et non rentable (Racks), etc... La même description que nous avons faite récemment aux pouvoirs publics. C'est d'ailleurs pour toutes ces raisons que les syndicats CFTC et CGT se remobilisent et souhaitent remobiliser les pouvoirs publics.

### **Discussion :**

Beaucoup de sujets ont été abordés lors de la discussion : le retour du logo Ford, le logo actuel ayant été mis en place par les repreneurs HZ qui étaient des escrocs, nos bulletins de salaires qui ne sont pas non plus identifiés Ford, l'espace inoccupé de l'usine dont M Mc Flewitt a dit qu'il restera vide, le démantèlement et la dépollution de l'usine qui crée un risque de dérobade de Ford et de façon plus générale, la politique industrielle de Ford qui consiste à transférer ses productions dans des pays à bas coûts comme en Europe de l'Est où en Chine par exemple (ce que ne font pas tous les constructeurs, contrairement à ce que la direction a écrit dans son dernier flash info : voir Toyota à Valenciennes).

**6F35 :** pour la fabrication de cette transmission, nous ferons surtout de l'assemblage et beaucoup moins d'usinage que ce que nous faisons auparavant à FAI. Il y aura beaucoup de postes manuels donc un gros déficit en automatisation. De plus, les prévisions se portent à 130 000 transmissions par an alors que notre usine en a produit jusqu'à 750 000. Autre point : cette transmission est déjà fabriquée aux USA et le sera dès 2014 en Chine, ce qui nous fait deux importants concurrents. Par ailleurs, la Chine fabriquera les convertisseurs pour nos transmissions alors que nous les faisons nous-mêmes avant.

**Double embrayage :** Nous apprenons que Ford a annoncé qu'il n'achètera plus de transmissions à double embrayage à l'horizon 2018 car il fait le choix de les remplacer par des 6F35 et 6F15. Ce qui ne nous rassure pas pour les 80 à 100 emplois concernés par ce projet d'ici six ans même si ça tendrait à démontrer de l'intérêt pour la 6F35. Cette décision va impacter 3 sites GFT, au Mexique, en Italie et en Slovaquie. Les représentants du CEEF

pensent qu'au sein de Ford Europe, il y a des directeurs qui recherchent réellement des projets pour FAI et que le double embrayage en faisait partie. C'est pour ça qu'il a été pris à l'équipementier Allemand Luk, qui travaille avec GFT et qui devait le faire au départ.

**Carter Fox :** Nous demandons s'ils connaissent les prévisions de production pour le moteur Fox, la direction de FAI ne nous donnant aucune information sur le sujet ? Dieter Hinkemann nous répond que dans une économie normale, on démarrerait déjà la troisième équipe et on fabriquerait 350 000 unités début 2013. Mais avec les difficultés économiques, on essaye de démarrer la deuxième équipe. Ce moteur est actuellement produit à Cologne et le sera bientôt en Roumanie. La Bulgarie fournit aussi des carters Fox mais rencontre des gros problèmes de qualité. Le moteur Fox (essence), déjà monté sur la Focus, sera monté sur la Fiesta début octobre. Il devrait représenter les 2/3 de la production totale, le tiers restant étant des moteurs Diesel et Sigma (1,6 l). Les véhicules équipés du moteur Fox auront en grande majorité des boîtes IB5.

#### **Divers points ont été abordés. Dans le désordre :**

- Il y a un accord signé par Ford en Allemagne qui interdit les licenciements jusqu'à 2016. Pour nous, les 1000 emplois ne sont qu'une promesse.
- Les représentants du CEEF sont d'accord avec nous sur le fait que le refus de remettre le logo Ford est un problème. Ils ne comprennent pas ce blocage de Ford.
- Ils n'ont eu vent d'aucune rumeur de joint-venture avec qui que ce soit. L'argument de Ford pour ne pas remettre le logo qui est de rechercher un partenaire extérieur ne semble plus peser bien lourd. L'argument juridique étant aujourd'hui carrément désavoué par la direction locale de FAI.
- Le contrat entre Ford et Getrag sur les fabrications de transmissions à double embrayage sera rompu en 2018. Ce n'est donc pas une piste à explorer pour nous.
- ...

**Les représentants du CEEF vont discuter de tous les points que nous avons abordés avec la direction de Ford Europe et ils nous tiendront informés.**

**Une question importante reste en suspens : où sera fabriquée la transmission 6F15 ? La CFTC et la CGT demandent officiellement à ce que ce produit soit fabriqué à FAI !**

#### **Le Comité d'Entreprise Européen :**

Le Président et le chef du bureau nous ont remis l'accord en cours en ce qui concerne le CEEF puis nous en ont fait une description et présenté des objectifs :

Il y a deux CEE : un pour Ford et un pour GFT. C'est pourquoi une discussion est en cours dans l'idée de créer un groupe de travail en commun au niveau européen. Ils ont proposé cette structure aux collègues de plusieurs entreprises européennes avec la volonté de créer ça dès 2012 à condition que tout le monde soit d'accord. La balle est dans le camp des collègues de GFT qui doivent décider d'être membres d'un CEE Ford ou de rester dans un CEE GFT. Ce groupe de travail serait important pour avoir une vision globale de la production des transmissions chez Ford en Europe et dans le monde. Précision : lorsque nous parlons ici de GFT, il ne s'agit pas que de l'usine voisine à FAI mais de toutes les usines du groupe Getrag Ford Transmission.

### **Fonctionnement du Comité d'Entreprise Européen FORD :**

Il y a des réunions dites « internes » entre syndicats et des réunions dites « conjointes » avec les directions.

Les syndicats de FAI décideront de leur représentant pour le CEEF, celui-ci pourra se faire assister d'un expert qui devra nécessairement être issu du milieu syndical hors Ford. L'objectif étant de faciliter les liens européens entre les syndicats et le partage d'informations. Ça sera évidemment plus facile pour l'Allemagne où il n'y a qu'un syndicat que pour la France où nous sommes plusieurs. Il sera important de collaborer et de partager les informations. Il y aura 4 réunions par an et la prochaine se déroulera les 19 et 20 juin prochains. Les frais sont payés par l'entreprise nationale et les documents présentés fournis dans toutes les langues nécessaires. Une synthèse est faite pour chaque réunion mais elle n'arrive que trop tardivement.

Nous demandons : quel pouvoir à le CEEF pour influencer la politique industrielle de Ford ?  
Réponse : la Force du CEEF dépend de la force des syndicats nationaux.

Nous aurons donc tout intérêt à nous montrer unis, et n'en déplaise à la direction locale, c'est dans ce sens que les organisations syndicales CFTC et CGT travaillent ensemble afin d'assurer un avenir à FAI.

**La CFTC et la CGT le jeudi 5 avril 2012**