

Compte-rendu réunion CE - lundi 30 août 2010 –

(les commentaires de la CGT-Ford sont en gras)

La direction fait le point sur l'état des projets :

Transmission 5R55S = les équipes commerciales ont travaillé pour innover la transmission, amélioration du produit, diminution du coût fixe. L'objectif est de faire des nouvelles propositions aux clients potentiels.

Les prospects sont relancés avec ces nouvelles données. Le n°1 a signé une nouvelle lettre d'intention. Mais les Chinois sont de « redoutables » négociateurs (précision du PDG !). Un des plus grands clients viendra en octobre sur le site. Fin 2010, une décision sera prise pour l'avenir de la transmission S.

Transmission 8 vitesses = FAI travaille sur ce nouveau produit que cherche à développer un industriel chinois. FAI propose un partenariat. FAI fournirait des pièces usinées. Lancement officiel du projet en Chine avec la participation de FAI en septembre. La décision sera prise avant la fin de l'année. Cela concernerait environ 250 emplois avant fin 2012.

Projet Atlas = La SEM soutient le projet. Le 27 août, Hay a fait part de l'arrêt officiel de sa collaboration avec FAI. Recherche d'un nouveau partenaire. Le projet est temporairement abandonné. Hay a signé une lettre "confidentielle". Extrait de la lettre « *nous sommes désolés ... nous devons clore cet accord de coopération initial signé le 2 avril 2009 avec effet immédiat* ».

Discussion sur les « projets » :

Avec l'échec du projet Atlas, ventes de transmissions hypothétiques, c'est le constat que le partenaire Hay n'a rien apporté et s'en va tranquillement sans respecter son « contrat ». Sans partenaire industriel aujourd'hui et sans un actionnaire entreprenant, que peut-on espérer au niveau de la réalisation des projets ? La direction maintient que les études et les démarchages continueront.

La CGT dénonce ce qui ressemble à une manipulation et demande que Ford reprenne le site directement en main et se débarrasse de HZ. Le repreneur a perdu toute crédibilité. Beaucoup de temps perdu, ce qui rend la situation de plus en plus inquiétante. Ford est de toute façon le seul interlocuteur.

A quoi sert HZ ? Pas d'investissement, pas de bureau d'étude, pas de structure commerciale ...

Comment est composé le Conseil de Surveillance ? La direction répond qu'il devrait logiquement avoir des changements puisque Hay s'en va. Mais dit ne pas savoir du tout ce qui va se passer.

La CGT revendique que Ford renforce sa participation au sein du CS, que les pouvoirs publics l'intègrent ainsi que le secrétaire du CE (pour représenter les salariés).

Pour rappel, aujourd'hui = Reynolds-Heller (Ford) + Maennel-Ziggler-Hub (HZ) + Hammerstein- Hüter (Hay)

La direction assure que pour remettre en cause le contrat de vente et pour changer d'investisseur, il n'y a que deux solutions : soit l'acheteur soit le vendeur doit dénoncer la vente. En réalité ce n'est pas aussi simple.

Ford a certainement la possibilité de virer HZ, étant donné la mise en place d'aucun des projets. Ford est complètement responsable de cette situation, Ford doit reprendre l'usine car seule la multinationale a les moyens réellement d'assurer le maintien de tous les emplois. C'est la revendication principale de la CGT Ford/First.

Il y a aussi une demande des élus CE pour que le PDG de HZ (Mr Maennel) vienne s'expliquer. La direction FAI dit qu'elle transmet intégralement les demandes des syndicats. Elle rappelle que Ford et FAI font ce qu'ils peuvent pour trouver des solutions qui sauvent les emplois. « *C'est pour cela que nous cherchons toujours à vendre les transmissions* ». « *Nous allons jusqu'au bout de cette logique. Il y a un certain nombre d'obstacles qu'il va falloir franchir. Et puis il y a le point mort (entre 100 et 150 000 transmissions minimum à l'année)* ».

La CGT redit que la seule issue crédible est que Ford reprenne l'usine et la réintègre dans son plan de production.

Une proposition CGT, il y a un accord entre Ford et Mazda pour la fabrication d'une voiture, pourquoi ne ferions-nous pas la transmission de ce véhicule ? Réponse de la direction « *A priori ce ne sera pas nous* ».

La direction FAI apparaît complètement débarquée par les évènements. On sent bien qu'elle ne maîtrise pas grand-chose du dossier et qu'elle n'a pas les moyens de donner des informations sérieuses.

D'ailleurs, nous posons plusieurs questions auxquelles elle dit ne pas pouvoir répondre. Il s'agit bien pour nous d'exercer une pression pour que Ford assume réellement ses responsabilités. Cela ne viendra pas tout seul. Il faut que les pouvoirs publics, il faut que l'Etat, il faut que tous les acteurs économiques-sociaux-politiques comprennent bien qu'il y a un enjeu considérable. L'enjeu ce sont les 1600 emplois « ford » et aussi les près de 10 000 emplois induits par l'activité de l'usine.

Discussion sur le rattrapage du retard de transmissions :

Les chiffres de production de la « S » sont de 800 en septembre, au lieu de 470 initialement prévu. Par cette hausse, la direction entend récupérer les pertes liées au « ralentissement » de la production en juin-juillet. Une production dont l'arrêt définitif est programmé pour fin octobre ! La direction rappelle qu'entre 10 et 17 000 transmissions sont officiellement perdues. Si on ne produit pas 800 tous les jours de septembre, il y aura un stock négatif par la suite donc un risque d'arrêt d'usine en Amérique, donc cela posera un problème à Ford. La direction explique qu'il y a un surcoût important lié aux transports par avion.

La CGT s'oppose aux tentatives de la direction de faire rattraper le retard. La seule condition qui rendrait acceptable l'augmentation de la production, c'est que Ford reprenne le site, ce qui signifierait d'après nous un engagement significatif de Ford pour l'avenir du site. Sinon, nous ne pouvons avoir aucune confiance et il n'y aura aucune raison de satisfaire les besoins de Ford. Il est complètement aberrant de permettre un rattrapage de production qui de toute façon s'arrête en octobre. S'il manque des transmissions, autant maintenir le rythme actuel et prolonger sa production de manière à repousser la situation de sureffectif.

Discussion sur un éventuel « accord de garantie » :

La direction précise que lors de la reprise en 2009, Ford s'était engagé à ce que les salaires de tous soient payés jusqu'à fin 2011, tenant compte que certains des projets HZ aient démarré à ce moment là. Dans la mesure où un sureffectif apparaîtrait, Ford est prêt à « aider » pour trouver des solutions sur la base du volontariat. FAI aurait fait une étude préliminaire (dixit la direction).

La CGT répond que c'est la recherche des solutions industrielles qui est à l'ordre du jour. Ford doit tenir ses engagements en ce qui concerne l'emploi. C'est trop facile pour Ford d'envisager des suppressions d'emplois alors qu'il revient à peine pour officiellement essayer d'apporter des solutions industrielles. Alors pourquoi dès maintenant commencer à préparer des plans de suppressions d'emplois. La direction dit soutenir un plan de préretraite dans le cas où Ford le proposerait. La direction parle de « portes » qui s'ouvrent avec l'idée d'un éventuel « accord de garantie » demandé par les CFTC-UNSA-FO-CGC, syndicats "réformistes", ainsi nommés par la direction.

Effectivement pour la CGT, il s'agit d'une brèche dangereuse qui permettrait à Ford de ne pas mettre tous ses moyens dans la sauvegarde des emplois. Car cela devrait lui coûter moins cher de supprimer des emplois que d'investir pour assurer des activités industrielles. Donc ce n'est pas aux syndicats de pousser Ford dans ce sens.

Aujourd'hui, la bataille c'est d'imposer à Ford une reprise de l'usine et, grâce à l'intervention des pouvoirs publics, c'est d'imposer la sauvegarde de tous les emplois. Si jamais Ford "échoue" et met en place un plan de préretraite ou un plan de licenciements, alors il faudra nécessairement mener une grosse bataille pour partir dans les meilleures conditions possibles.

Discussion sur le paiement du jour de solidarité par le CE :

Le secrétaire du CE et les élus CGT ont proposé que les salariés du CE aient leur « jour de solidarité » payé par le CE. C'est la revendication que nous avons aussi pour l'ensemble des salariés de l'usine. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles nous avons refusé de signer les accords d'entreprise de ces dernières années. Le « jour de solidarité » est une attaque contre les salariés, une remise en cause de la réduction du temps de travail. Pour les salariés de l'usine, cela se traduit par un jour de repos supprimé (un RTT en moins).

Au CE, nous avons l'occasion de montrer l'exemple et de mettre en pratique les principes syndicaux. La proposition CGT a été mise au vote (4 pour = élus CGT, 4 contre = élus CFTC-UNSA-CGC), l'ensemble des élus des autres syndicats ont donc voté contre le fait que les salariées du CE profitent de ce jour de congés, « au nom de l'équité avec les collègues de l'usine ». L'égalité 4-4 ne permet pas de faire passer la proposition.

La CGT regrette cette position. Le CE ne paiera donc pas le « jour de solidarité ».

La CGT-Ford/First le 30 août 2010