



Pour ne plus subir ! Pour agir ! Je me syndique à la CGT !

COMPTE-RENDU CSE EXTRAORDINAIRE JEUDI 25 JUILLET 2019

<http://cgt-ford.com> - Jeudi 25 juillet 2019



La réunion commence par le baratin habituel du DRH qui cherche à justifier l'arrêt brutal et définitif des productions hier. Pour lui, c'est la faute des collègues qui ne voulaient plus travailler, les collègues auraient décidé eux-mêmes d'arrêter de travailler. On croit rêver. Qui a mis l'usine dans cette situation ?

En vérité, la direction a obéi à ses maîtres, Ford, et ainsi empêché les collègues, les copains d'usine, de s'organiser, de se parler, de se dire au revoir. Ford et la direction local ont voulu briser le lien social ! À nos critiques, la direction ose dire qu'ils n'ont qu'à venir à son brunch de merde, sa petite fête d'enterrement d'usine. La direction est totalement déshumanisée, arrogante et méprisante !

Pendant une demie heure, la discussion a été particulièrement houleuse comme chacun peut l'imaginer entre la direction et la CGT.

Ceci étant, nous en revenons aux sujets du jour, même si ça n'est pas facile.

Toutes les présentations ci-dessous sont faites par l'expert économique du cabinet Sécafi, désigné par le CSE. Tant mieux, nous entendrons moins la voix du clown de service, bien qu'il n'arrive pas à la fermer très longtemps.

Rapport sur la situation de l'entreprise au 31.12.2018 :

Le marché mondial, européen compris, connaît le commencement d'un recul des ventes.

Ford connaît aussi un recul dans le monde mais surtout en Chine où la multinationale prend une grosse claque - 30,9%. Au point que Ford vend beaucoup plus de véhicules en Europe qu'en Chine, loin de sa stratégie initiale. Pour autant, le chiffre d'affaire poursuit sa croissance et recul du bénéfice, pénalisé avant tout par les déboires en Chine et les effets de change.

Malgré la baisse du cash flow opérationnel et la hausse des investissements, **l'endettement a été sensiblement réduit** (de près de 4,7 Mds USD), pour ne plus représenter que **31% des capitaux propres** qui se situent à 36 Mds USD à fin 2018 !

La trésorerie nette s'est renforcée pour avoisiner 12 Mds USD !!!

À FAI :

Les dotations pour **provisions réglementées (amortissements dérogatoires)** augmentent sur le même rythme que les 4 derniers exercices : +273 k€.

Le stock de **provisions pour risques et charges** s'alourdit de 234,3 M€ avec :

Une **dotation nette de 3,5 M€ pour environnement, portant la provision à près de 5,5 M€ (dont 0,7 M€ pour le désamiantage)**, en lien avec les coûts estimés de la dépollution du site à venir, la création d'une **provision de 230,9 M€ correspondant aux coûts estimés des mesures du PSE**, une **reprise de provisions pour litiges** de 155 K€, dont seulement 37 K€ ont été consommés, une **reprise nette de provisions pour plan de restructuration de 78,9 k€** (83 K€ ayant été consommés).

Le stock de **provisions pour dépréciation** s'abaisse de 11,2 M€ pour atteindre 109,2 M€. Il concerne la dépréciation des immobilisations pour 107,8 M€ et celle des stocks pour 1,5 M€.

Le fonds de roulement brut de FAI augmente de 46,6 M€ et atteint 84,1 M€ en raison de :

L'augmentation des ressources propres (+48,1 M€) expliquée par la hausse du stock des provisions pour risques et charges (+234,3 M€) et d'amortissements (+1,5 M€). Ces variations compensent la diminution des capitaux propres (-187,7 M€).

La très faible progression de l'actif immobilisé brut (+1,5 M€).

Le **Besoin en Fonds de Roulement** se redresse pour retrouver des niveaux plus en phase avec 2015 et 2016. Cette évolution s'explique par :

Une **forte progression du BFR d'exploitation** : +22,7 M€ tenant à la hausse de l'actif circulant brut (+6,7 M€) et à la diminution du passif circulant (-16,1 M€).

Une **moindre ressource dégagée par le hors exploitation** : -0,8 M€ en 2017 et -0,1 M€ en 2018.

Au final, la trésorerie se renforce de 23,1 M€ et atteint 60,8 M€.

Pour rappel, elle était déficitaire de 124,8 M€ en 2014, 62,5 M€ en 2015 et 13,8 M€ en 2016. Elle était repassée

excédentaire en 2017 : +37,6 M€.

A noter que la trésorerie est confortée par la perception des dividendes de Ford Getriebe pour 29 M€.

La provision pour restructuration de 230,8 M€ :

· Le **coût du PSE** pour **210,8 M€**

· Le **coût de la revitalisation/réindustrialisation** pour **20 M€**, correspondant à l'enveloppe annoncée par Ford dans le cadre des négociations engagées avec les Pouvoirs Publics.

Le coût provisionné du PSE se décompose de la manière suivante (hypothèse de départ) :

· **Indemnités de licenciement** pour 566 personnes : **28,2 M€**

· **Mesures d'accompagnement** : **92,1 M€**

· **Préretraites** pour 295 personnes : **71,5 M€**

Ford renonce à réclamer les sommes non perçues concernant les aides financières découlant de l'engagement de maintenir 1000 emplois jusqu'à mai 2018 à hauteur de 19% des sommes globales. En conséquence, Ford reconnaît implicitement ne pas avoir respecté cet engagement contrairement à ce que la multinationale prétendait devant la justice. Doit-on en conclure que c'est une conséquence de notre victoire au tribunal ?

La rémunération mensuelle moyenne des 10 plus fortes rémunérations augmente de 7,1% en 2018 !!!

Conclusion :

2018 est l'année de l'annonce de la fermeture de FAI.

Cela se traduit dans les comptes de l'entreprise, avec l'enregistrement de **deux provisions** :

- L'une pour **restructuration** de près de **231 M€**, entre 211 M€ pour le coût du PSE et 20 M€ pour la revitalisation,
- L'autre pour **environnement** de **4 M€**.

C'est donc au total **235 M€** pour financer le coût prévisionnel de la fermeture **qui sont venus grever les comptes de FAI fin 2018**.

Sans ces provisions, le **résultat d'exploitation de FAI est redevenu bénéficiaire** et le **résultat courant** (intégrant le dividende GFT) **largement excédentaire de 31 M€**.

Ces chiffres démontrent la **viabilité économique de FAI, alors que l'entreprise va fermer**.

Quant au **groupe Ford**, si ses résultats ont baissé en 2018, « plombés » notamment par les déboires en Chine (perte de 1,5 Md USD), les effets de change (1 Md USD) et le coût des restructurations, ils remontent sur le 1er trimestre 2019 pour la branche automobile (2 Md€ avant impôt et frais financiers).

Les montants provisionnés pour la dépollution vont s'avérer insuffisants, si Ford se charge de la **désinstallation des machines**, de la **démolition des bâtiments** et de la **dépollution complète du site**, dont le coût total a été estimé (voir rapport Geris) à **20 M€** (10 M€ pour la démolition et 10 M€ pour la dépollution).

A ces montants, il faudrait rajouter tous les **autres coûts** liés à cette fermeture, qu'ils concernent le personnel de FAI et de Ford qui a travaillé sur ce projet ou les prestataires extérieurs.

Le montant total doit avoisiner 280 M€.

Ce montant représente **environ 3,5 fois le montant de l'investissement** (90 M USD, soit 80 M€) **nécessaire pour installer la transmission 8F MID**, qui aurait permis d'assurer la pérennité de l'entreprise et d'une grande partie de ses emplois pour au moins 5 à 7 années supplémentaires.

Ce calcul montre, si besoin était, **l'absence de rationalité économique de la décision de fermeture**, qui répond davantage à des motifs politiques (relocalisation de l'activité aux Etats-Unis) et qui se traduit par un véritable gâchis financier et humain, sans parler des coûts environnementaux liés à l'acheminement des transmissions depuis l'Amérique du Nord ou la Chine vers le marché européen.

Au plan social, la fermeture planifiée de longue date se retrouve dans les chiffres de l'évolution de **l'emploi fin 2018** :

- Un **effectif CDI** tombé à 849 personnes,

- Un effectif CDI actif de 785 ETP très, très loin de l'engagement des 1 000, qui n'était plus respecté depuis 2015.

Rapport sur les orientations stratégiques et leurs conséquences sur l'activité et l'emploi :

Le **résultat d'exploitation** devrait ressortir bénéficiaire en 2019 à 1,6 M€, comme en 2018, malgré les pertes sur le DCT (de 5 M€).

Il n'a pas été comptabilisé de **dividende GFT** pour 2019 contrairement aux autres années.

Une trésorerie positive générée par l'exploitation :

Après des ressources positives de plus de 47 M€ en 2018, la CAF prévue pour 2019 (4 M€) devrait largement couvrir les faibles investissements (0,3 M€) et générer **3,5 M€ de trésorerie supplémentaire**.

Les flux de trésorerie prévisionnels jusqu'en 2024 :

- Dans ces prévisions, l'exercice 2018 devait se terminer par une trésorerie excédentaire proche de 57 M€, alors qu'au final, il s'est soldé par une trésorerie proche de 61 M€.
- La **position de trésorerie devient négative à partir de 2019** avec les sorties de cash liées au PSE, aux Indemnités de Départ à la Retraite et à la dépollution.
- Elle serait déficitaire de près de 179 M€ à fin 2024, sur la base des **provisions constituées à fin 2018** et d'un échéancier prévisionnel des décaissements correspondants.

Le parc machines :

Deux listes de machines ont été établies par Ford Land :

- La première concerne les machines que Ford souhaite conserver pour les remettre dans d'autres usines,
- La seconde regroupe les machines restantes, susceptibles d'être vendues, éventuellement aux collectivités territoriales.

Trois valeurs de ces machines ont été calculées :

- La **valeur de remplacement**, ou plus précisément le prix d'origine,
- La **valeur comptable résiduelle**, c'est-à-dire la valeur comptable des machines, si elles avaient été amorties normalement, sans la dépréciation exceptionnelle de 2016 liée aux tests de dépréciation réalisés par les commissaires aux comptes,
- Une **valeur d'actif « associée »**, correspondant à la moyenne des 2 valeurs précédentes.

Ainsi, les **machines que Ford souhaite conserver** ont une valeur de remplacement de 52,6 M€, une valeur comptable de 28,5 M€ et une valeur associée de 40,6 M€.

Ces machines sont essentiellement celles de l'usinage et de l'assemblage de la 6F 35 et du carter Fox, ces dernières pour l'usine de Cologne qui fait déjà le brut et qui pourrait ainsi fabriquer l'intégralité.

Les **machines restantes**, quant à elles, ont une valeur de remplacement de 66 M€, une valeur comptable de 32,2 M€ et une valeur associée de 49,1 M€.

Au total :

- La valeur de remplacement de l'ensemble des machines est estimée à près de 119 M€, dont 44% pour les machines que Ford souhaite garder,
- Leur valeur comptable est proche de 61 M€, dont 47% pour les machines réutilisées,
- Et la valeur associée avoisine 90 M€, dont 45% pour les machines conservées.

Si l'on retient la valeur associée, c'est ainsi environ 90 M€ que Ford pourrait récupérer à travers le parc machines, ce qui vient diminuer d'autant la « facture » de la fermeture.

Le protocole en cours de négociation et la revitalisation / réindustrialisation du site :

Compte tenu des exigences de l'**arrêté préfectoral de 2012**, il a été convenu ce qui suit :

- Le **démantèlement des machines**, la **démolition des bâtiments** et la **dépollution** complète du site après excavation (retrait de la chape), conformément aux exigences de la DREAL, seront assurés **par Ford dans un délai de 5 ans** (environ 1 an pour le démantèlement des machines, 1 an pour la démolition).

tion des bâtiments et 3 ans pour la dépollution) soit jusqu'en 2024. A l'issue de ces travaux, BM aura un droit de préemption.

- Le **terrain des circuits**, entre les 2 usines de FAI et de GFT, serait vendu au plus tard au 1er janvier 2020 à BM, afin de démarrer au plus tôt le processus de revitalisation.

Ford et surtout l'Etat français ont largement communiqué sur un accord de revitalisation à 20 M€ :

- Les discussions portent sur le prix de ce terrain des circuits, dont la superficie est proche de 128 000 m², soit 12,8 ha.
- Le **prix de marché** a été estimé à **près de 10 M€** (près de 80 € le m², sachant qu'une offre aurait été reçue à ce prix-là), mais Ford serait prêt à céder le terrain à 6 M€.
- Face à ces demandes de Ford, les collectivités opposent **l'évaluation faite par les Domaines, à savoir 3,8 M€**.
- Rappelons que Ford avait acquis lors de son installation l'ensemble des terrains, soit 96 ha, sur la base d'une valeur domaniale de 3 F le m², soit un montant total proche de 2,9 MF, soit encore quelque 440 K€.
- Pour des raisons de « parallélisme des formes » et d'affichage politique, les collectivités et BM en particulier ne souhaitent pas aller au-delà de l'estimation des Domaines, soit **3,8 à 4 M€**, quitte à abaisser la contribution de Ford **de 20 à 18 M€**, ce qui reviendrait à payer le terrain 6 M€, soit le prix demandé par Ford.

Sur ces bases là, il resterait 14 M€ (20 M€-2 M€-4 M€) pour financer la revitalisation !

Mais ce montant net de 14 M€ pourrait aussi être amputé de la **valeur des machines** qui pourraient intéresser les collectivités (récupération notamment de certaines machines pour les mettre dans des lycées professionnels ou susceptibles d'intéresser des PME locales).

Les **contreparties demandées par Ford à l'Etat et aux collectivités locales** pour le versement de cette contribution sont de deux ordres :

- L'absence d'action à l'encontre de Ford quant à la fermeture de FAI (sous respect des obligations légales),
- L'abandon ou le non engagement de toute action pour le remboursement des aides publiques reçues (réciproquement Ford s'engage à ne réclamer aucun paiement supplémentaire, ni à engager quelque action judiciaire...).

La contribution de Ford serait déposée sous compte séquestre à la Caisse des Dépôts et Consignations.

Cette contribution, nette du prix de rachat du terrain des circuits et, éventuellement, de certaines machines, serait utilisée pour couvrir les coûts de la revitalisation.

Les actions à mener et les modalités de leur financement seront précisées dans la **convention de revitalisation** qui sera signée entre FAI et le Préfet du Département, après la signature du protocole d'accord.

Les **coûts de la revitalisation** couverts par la contribution incluent notamment :

- Le **coût de l'étude d'impact** territorial, étude qui vient d'être menée par le cabinet Geris (cabinet déjà mandaté par Ford en 2018 pour la recherche de repreneur, dans le cadre de la loi Florange), même si la convention de revitalisation n'est toujours pas signée. Le cabinet Geris devait finaliser et présenter son étude avant fin juillet.
- Les **honoraires de tout prestataire** et, notamment, le cabinet Geris, chargé de la prospection et de l'accompagnement d'entreprises voulant s'implanter sur le périmètre de la convention de revitalisation.
- Le coût d'une **équipe dédiée implantée localement**, dont la taille et le rattachement restent à définir. Il est prévu notamment que la Région recrute des chargés de mission afin de travailler sur la revitalisation pendant la durée de la convention.

De la part de Ford, on note au passage à nouveau le recours au cabinet Geris dont la dernière mission, la recherche d'un repreneur, s'est conclue par un échec total ! Ceci sans opposition des pouvoirs publics.

Dans le cadre de la convention de revitalisation, un **comité d'engagement** sera mis en place, composé d'un représentant de l'Etat et d'un représentant de FAI, se réunissant au moins une fois par trimestre pour décider des engagements financiers liés aux différentes actions.

Par ailleurs, un **comité de suivi** avec un représentant de l'Etat, un représentant de FAI, des représentants des collectivités territoriales et des partenaires sociaux, sera également mis en place pour le suivi et l'évaluation

des actions de revitalisation.

Le sort des Utilités :

Les **Utilités** (et le tool room) devraient être vendues à GFT pour « un montant limité ».

FAI garderait un **droit d'usage** tant que du personnel serait présent sur le site.

Les salariés de FAI concernés ne voulant pas être transférés, la **gestion de ces Utilités va être sous-traitée** auprès d'entreprises extérieures, à l'instar de ce qui a été fait avec Veolia pour le traitement des eaux.

Evolution des départs et de l'effectif restant :

Selon les chiffres communiqués lors de la **Commission de suivi du 9 juillet**, il restait encore 422 salariés, soit environ la moitié de l'effectif de fin 2018 (849), qui étaient encore présents chez FAI à cette date.

Sur les 417 salariés ayant quitté l'entreprise, l'essentiel concerne les retraites, préretraites ou longues maladies (302 salariés, soit près des $\frac{3}{4}$).

Parmi les 105 autres salariés, **81 seraient en poste** (dont 2 CDD et 67 CDI), avec 8 créations d'entreprises et seulement 14 transferts chez GFT, **sur un total initial de près de 500 personnes à reclasser** (hors retraites, préretraites et longues maladies).

Avis CGT :

Ford et la direction locale ont passé toutes ces dernières années à mentir aux salariés, aux pouvoirs publics et à la population. Déjà en 2011, Ford préparait son futur départ de l'usine comme le prouve un document datant de cette époque que nous avons rendu publique et dont nous pouvons regretter que ni les pouvoirs publics ni la justice ne se sont emparés.

- Ford a trompé tout le monde en prétendant s'engager sur 1000 emplois jusqu'à mai 2018, cette engagement ne sera pas tenu et même si Ford a prétendu le contraire, la justice a condamné par 2 fois la multinationale pour ce mensonge.
- Ford a trompé tout le monde en faisant croire à des volumes de production pour des transmissions qui ne seront finalement jamais produites à FAI. Combien de présentations au personnel (mass-meeting) avec des prévisions de volumes rassurant pour 2019, 2020, 2021,...
- Ford a trompé tout le monde avec une de ses plus grosses supercheries : le centre d'excellence de la transmission pour le marché européen. Pendant que Ford travaillait à redistribuer les futures transmissions et les volumes pour ce marché dans d'autres usines dans le monde, Ford racontait aux salariés, aux pouvoirs publics et aux médias que Blanquefort aurait toutes ces productions.

Voici quelques exemples notables et non exhaustifs de la politique désastreuse et mortifère de Ford pour Blanquefort. Les rapports présentés ici par l'expert du cabinet Sécafi sont explicites et apportent encore des éclaircissements, s'il en fallait, sur l'absurdité économique de cette fermeture d'usine, en réalité injustifiable.

Ford a fait la démonstration de sa rapacité, de sa totale déshumanisation, ce sont des patrons voyous responsables d'une catastrophe sociale que la CGT n'aura de cesse de dénoncer et de combattre. Pour ce qui nous concerne, Ford n'en a pas fini avec nous !