

Il n'est pas dans notre habitude de répondre aux communications syndicales, mais l'agitation par la voie médiatique de ces dernières semaines exige de notre part un rappel objectif :

### **1. Les capitaux**

L'argent présent dans FAI avait été injecté dans l'entreprise par Ford en 2009. Quand FAI était indépendant, des syndicats dénonçaient le fait que tout l'argent avait été mis par Ford. Ces mêmes intervenants se contredisent maintenant en expliquant que Ford n'a rien à voir avec les capitaux de FAI.

Il a toujours été clairement dit que Ford utiliserait les capitaux présents, et en apporterait d'autres si nécessaire.

### **2. Démantèlement du site**

Quoi qu'en disent les non spécialistes, il n'y a rien d'étonnant à faire place nette avant la venue de nouvelles machines et équipements, chez nous comme dans toute industrie qui investit.

De plus, nous démontons, pour l'essentiel, des machines non réutilisables, qui furent destinées à fabriquer des transmissions en fin de vie.

La liste complète des machines et le calendrier de génie civil ont été communiqués au Comité d'Entreprise.

La Direction comprend et partage la nostalgie de certains employés à voir partir des machines imprégnées de décennies de leur travail. Mais le sentiment ne doit pas aveugler la raison. Il n'y a jamais eu d'autre solution que de faire place à l'avenir.

Quant à la dépollution sous l'atelier, celle-ci est directement liée à la nécessité de mettre rapidement en place les lignes de la 6F35. Là où il n'y a pas de contrainte opérationnelle, elle se déroule conformément au plan déposé à la DREAL. Est-ce le fait d'installer les nouvelles lignes ou le respect des engagements environnementaux qui gênent les partenaires sociaux ?

### **3. Les problèmes juridiques autour du logo**

Qui parle de problèmes juridiques? Pas la Direction qui, en réponse à une question des délégués de la CGT, a répété que la seule raison de conserver le logo First était de faciliter, le cas échéant, la collaboration avec un autre constructeur. Comme déjà annoncé par MM Ken Macfarlane et Dirk Heller, il convient d'attendre que les 1000 emplois s'appuient sur des projets pérennes avant de songer au logo.

### **4. Aides publiques**

Non, en dépit de ce qu'écrivent la CGT et la CFTC, FAI n'a pas encaissé de Prime d'Aménagement du Territoire. Ce n'est pas parce que le principe d'une aide est acquis, et qu'une convention est signée, que le versement a lieu. La PAT sera versée lorsque les investissements seront faits et les emplois créés, conformément à la convention signée avec l'État.

Insinuer que Ford refuserait des conventions spécifiant les 1000 emplois est une calomnie qui a déjà été formellement dénoncée en CE.

### **5. Les volumes de production**

L'expert de Secafi indique que "les volumes de production de la 6F35 pourraient être revus à la baisse". Par définition, la prévision de volume est la meilleure estimation disponible à un instant donné. Elle prend en compte les études commerciales ainsi que de nombreuses données macro-économiques. Dans toutes les industries de production, et dans l'automobile en particulier, ces prévisions sont donc effectivement régulièrement revues, à la baisse, mais aussi à la hausse.

### **6. Les investissements dans les pays émergents**

Même en y gagnant des parts de marché, Ford peine dans une Europe de l'ouest où le marché automobile est un marché au mieux de renouvellement. La crise économique frappe la consommation automobile des ménages. Il n'y aura plus d'investissement massif pour créer de la capacité en Europe de l'ouest, ni par Ford, ni par aucun constructeur automobile de grande série.

Ford investit sur les marchés émergents pour fabriquer localement les véhicules qui participeront au décollage économique de ces régions. Il est absurde de penser que Blanquefort pourrait fabriquer sur le long terme des composants, ou des voitures, pour le marché mexicain ou africain. L'export à travers le monde ne peut concerner que des faibles volumes (véhicules de niche), ou des durées courtes (éléments d'IB5 usinés à Blanquefort et exportés au Brésil).

Notre avenir est en Europe, ce qui explique les difficultés à identifier des projets pour l'usine.

Citer les investissements dans les pays émergents comme un indice de mauvaise volonté de Ford est de la pure démagogie.

### **7. Les 1000 emplois**

C'est le seul vrai sujet, justifiant par exemple le droit d'alerte invoqué par le Comité d'Entreprise. Nous l'avons souligné, il manque encore un projet pour consolider les 1000 emplois auxquels Ford s'est engagé. C'est là la priorité de Ford et de la Direction. M Mike Flewitt a honnêtement reconnu que ce dernier projet n'est pas encore identifié.

Ceci n'est pas non plus un "scoop". Nous avons toujours communiqué avec la plus grande transparence avec les partenaires sociaux, les collectivités locales et l'État.

La Direction s'étonne du "catastrophisme" systématique de certaines voix syndicales. Faut-il installer les nouvelles machines au sommet des anciennes ? Faut-il laisser la pollution sans la traiter ? Faut-il arrêter de faire des prévisions par peur de devoir les réviser ? Faut-il laisser les marchés émergents à la concurrence ?

La situation de FAI n'est pas idyllique, mais bien rares sont les constructeurs ou équipementiers européens qui ne souffrent pas actuellement.

Retenons que, par rapport à l'année dernière :

- un projet structurant a été lancé,
- deux projets - racks et carter Fox - ont déjà produit les premières pièces,
- les machines du double embrayage commencent à se mettre en place.

A ce stade, Ford a totalement respecté ses engagements en investissant déjà près de 100 millions d'euros sur le site.

Il manque encore un projet, mais arrivera-t-il plus vite en dénigrant l'entreprise et le travail accompli ?