

18 octobre 2010 08h31 | Par **BERNARD BROUSTET**

Ford : aller-retour à Blanquefort (Gironde)

Ford Europe va très vraisemblablement annoncer dans les prochains jours le rachat de l'usine FAI. Quelques clés pour comprendre cet étonnant feuilleton.



Ken MacFarlane actuellement en charge du dossier, à gauche, et **Nick Caton**, responsable des affaires sociales chez Ford Europe. PHOTO ARCHIVES STÉPHANE LARTIGUE

La chose paraît peu croyable. Mais, Ford va sauf imprévu annoncer ces tout prochains jours qu'un pas décisif a été franchi dans le rachat de son usine FAI de Blanquefort. D'abord prévue aujourd'hui, l'annonce n'a été retardée que pour des raisons de susceptibilité des élus.

On ne peut manquer d'être dérouté par cet aller-retour. Bien que beaucoup de zones d'ombre subsistent, voici quelques clés d'un feuilleton vécu dans l'angoisse par les salariés.

1 2007-2008 : Ford se désengage

Au printemps 2007, Ford dévoile son intention de se séparer de FAI, dont les boîtes automatiques n'alimentent que des chaînes de montage américaines. Avant même la crise, la firme, comme General Motors et Chrysler, est déjà en perdition sur son marché américain. La famille Ford a appelé à la rescousse Alan Mulally, sauveur de Boeing. Le nouveau patron confirme et approfondit une amputation qui se traduira, sur le continent nord-américain par la suppression d'un tiers des emplois et la fermeture d'une quinzaine d'usines. Dans le même temps, Ford décide donc de cesser à terme d'acheter des boîtes girondines, et charge sa division européenne du

dossier.

2 2008-2009 : la vente à la holding HZ

Sous pression politique et syndicale, Ford Europe cherche des solutions de substitution. Attirés par la perspective de mettre la main à bon prix sur un bel outil de production et une bonne main d'œuvre, un tandem allemand est choisi par le constructeur : la holding HZ est à coup sûr un faux nez de l'équipementier Johann Hay, présenté comme le partenaire industriel de l'opération. Avec HZ, Johann Hay a déjà participé quelques mois plus tôt à la reprise de la forge lorraine Safe (ex Ascoforge), en grande difficulté. L'opération est rééditée à grande échelle à Blanquefort. HZ ne paie rien, et touche 6 millions au moment du contrat. Elle empochera 1 million de dividendes en 2010, grâce au prix généreux auquel Ford achète encore les boîtes jusqu'à fin 2011.

3 Vers la reprise par Ford

Ford Europe semble avoir espéré que les repreneurs mèneraient l'établissement sur le chemin de la pérennité. Mais au fil des mois, les salariés constatent que, malgré leur implication, et celle de leur direction, les dossiers n'avancent pas. Le projet de vente de boîtes à des constructeurs chinois patine. Surtout l'opération Atlas, dans le cadre duquel le site devait se diversifier vers la fabrication de couronnes d'éoliennes a capoté. En réalité, on saura que HZ et Johann Hay ne sont plus en mesure de jouer leur rôle d'actionnaire, si toutefois ils l'ont jamais été. L'équipementier a eu de grosses difficultés. Et HZ s'est servie de la trésorerie de FAI pour renflouer son autre filiale Safe.

La maison-mère américaine n'a sans doute pas suivi ce dossier au jour le jour depuis 2007. Mais elle ne peut en ignorer les dérapages lorsqu'à la fin du printemps dernier, la baisse des cadences opérée par les salariés de Blanquefort compromet l'approvisionnement en boîtes de chaînes d'assemblage américaines. Dans l'urgence, une équipe constituée autour de Ken MacFarlane, vice-président de Ford Europe, est chargée de négocier avec les syndicats.

4 L'avenir de FAI n'est pas écrit

On ne sait pas encore avec certitude à quel moment et pourquoi Ford, redevenu profitable a décidé de racheter l'usine. Sans doute le groupe a-t-il redouté l'impact d'une fermeture sur son image. Sans doute aussi a-t-il craint d'être juridiquement responsable d'un scénario-catastrophe. Toujours est-il que le rachat de FAI semble aujourd'hui quasiment sûr, sans qu'on puisse prévoir avec certitude la configuration et l'effectif futurs d'un site où les nouvelles pistes de diversification évoquées ne représentent à ce jour que quelques centaines d'emplois sur un total d'environ 1 440 aujourd'hui, et de plus de 2 000 avant 2007. Une nouvelle fois, FAI semble échapper au couperet. Mais son avenir n'est pas pour autant écrit.