

Ford Blanquefort : trois petits tours ... et puis revient !

18 novembre 2010 22 h 08 min [0 commentaires](#)

Auteur: [J. GUERIN](#)

C'est l'un des plus gros bassins d'emploi. L'entreprise Ford Blanquefort représente donc un intérêt autant pragmatique que symbolique dans la vie économique locale. L'usine, qui fabrique des boîtes de vitesse automatiques depuis 35 ans, a été l'objet de nombreuses péripéties depuis 3 ans suite au retrait du groupe Ford. Retour sur une lutte pour l'emploi qui mobilise la classe politique, de Vincent Feltesse à Christine Lagarde.

40 ans de savoir-faire

Bénéficiant de sa qualité de Maire de Bordeaux et de Premier Ministre, Jacques Chaban-Delmas convainc Ford de s'implanter pour la première fois en France dans le courant de l'année 1970, avant l'inauguration de l'usine trois ans plus tard. Les années 2000 constitueront l'apogée du site, qui compte 3 600 salariés équipant en boîte de vitesse une voiture de la marque sur cinq. Blanquefort est alors considéré comme un exemple de qualité et de productivité.

L'enseigne se retire



L'année 2007 restera comme l'année où tout a basculé. Déjà victime de suppression de personnels, la direction de Ford manifeste son intention de ne plus produire les transmissions automatiques pour les 4X4. C'est le début de l'angoisse pour les salariés victimes de chômage partiel, mais aussi de la mobilisation des politiques et surtout des syndicats se soudant autour d'une intersyndicale. En Janvier 2008, le groupe annonce la nouvelle : « Ford Blanquefort fermera en 2010 ». La tension sociale se fait sentir par la multiplication des grèves et des manifestations, qui iront jusqu'au blocage de l'usine (février 2008), et la séquestration de deux membres de la direction. Une solution se profile à l'horizon de l'année 2009, lorsque le groupe allemand HZ Holding se porte candidat à la reprise de l'unité produisant les transmissions automatiques pour la transformer en fabrication de pièces d'éoliennes. Ce scénario se réalise avec la disparition de Ford Aquitaine Industrie au profit de First Aquitaine Industrie, par la vente du site pour un euro symbolique. Durant cette période, la capacité de ce projet à prouver sa viabilité est mise en doute, même s'il s'agit du plus rationnel. Des soupçons qui s'avéreront fondée puisqu'en une année, la stratégie de diversification a capoté.



Les salariés de Ford réunis avant le comité de pilotage du 8 Novembre

Un an d'échec, trois mois de valse hésitation

Durant cette année où HZ était à la tête de l'usine, Ford s'était engagé à commander des boîtes de vitesse jusqu'en 2011, et restait de fait le seul client de la nouvelle entreprise qu'elle avait contribué à céder. Le groupe anglais revient donc par la petite porte en Août dernier, en fournissant un plan de rachat, qui sauverait 220 salariés. Si les salariés sont démoralisés, les syndicats sont à bouts, et divisés : le plan de Ford, s'il évite la fermeture absolue, conduit à se délester d'environ 1 300 personnes. La CGT décide alors de sonner la mobilisation par les médias, en provoquant une action choc le 2 Octobre au salon de l'automobile. Une stratégie qui paye : alors que d'aucuns pensait l'entreprise condamnée, Ford revient à la table des négociations « sur la pointe des pieds » selon les mots du Maire de Blanquefort, Vincent Feltesse. Le point (supposé) final de ces mésaventures est survenu lundi 8 Novembre à Bordeaux lors d'un comité de pilotage réunissant la direction du groupe Ford, le propriétaire HZ, et les élus locaux (A. Juppé, V. Feltesse, A. Rousset) sous le haut patronage de la ministre de l'Economie et de l'industrie C. Lagarde. La multinationale américaine Ford, propriétaire original du site, s'engage à le racheter. Si l'achat des boîtes automatiques ne se poursuivra pas après 2011, les instances dirigeantes ont tout de même présentés aux partenaires sociaux 7 projets sauvegardant l'emploi : l'usinage du carter pour un nouveau moteur, la fabrication de boîtes semi-automatiques, etc....La question de l'emploi était scrutée à la loupe. A l'issue du comité de pilotage, Ford s'engage à pérenniser 700 emplois, alors que le site en compte 1 540. Les syndicats auront donc à négocier âprement pour défendre le sort des 800 personnes qui ne verront pas le groupe Ford raccrocher le logo ovoïde bleu sur les murs de l'usine.

3 questions à Philippe Poutou

Représentant CGT de l'usine de Blanquefort

Nous vous interviewons non seulement en votre qualité d'organisation majoritaire, mais aussi en tant que seule organisation syndicale à n'avoir jamais refusé la fermeture définitive. Dès l'arrivée de la holding HZ, vous aviez manifesté un certain doute quant à la viabilité du projet de reprise. L'avenir vous a donc donné raison ?

P. Poutou : Nous avons senti dès le départ qu'il s'agissait d'un projet bancal. C'est pourquoi nous n'avons pas donné d'avis favorable au Comité d'entreprise, tout en nous abstenant de voter contre, pour ne pas fragiliser le processus de reprise. A l'inverse, les autres syndicats ont été frileux en votant pour, certainement

sous la pression du chantage à l'emploi. Lors de l'annonce du désengagement de HZ, les autres syndicats étaient même prêts à négocier les primes de licenciement.

La situation a changé du tout au tout en 3 mois à peine. Aussitôt le départ de HZ acquis, le retour de Ford s'est esquissé nettement. Aujourd'hui, êtes-vous satisfait du plan signé le 8 Novembre ?

P. Poutou : En Août, Ford a présenté 3 projets, mais ne pérennisant que 220 emplois. La fermeture de l'usine était donc évitée, mais en termes de masse salariale, cela restait insuffisant, et cela le reste encore. Ford n'a de toute évidence pas envie d'un conflit ouvert, et cherche à négocier au mieux pour ne pas rouvrir un front syndical. Les médias constituent à ce titre un moyen de pression, pour sensibiliser les élus et l'opinion publique. Nous jouons là-dessus pour montrer à quel point ce site est capital en termes d'emplois : indirectement, ce sont 10 000 emplois qui sont concernés par Ford. Et que ce soit par les voitures hybrides, ou les éoliennes, on ne sait pas ce qui est viable. Nous avons juste envie de continuer



En dressant l'historique de l'usine, on se rend compte qu'il s'agit d'un retour à la case départ. Vous parlez donc d'un gâchis, d'une perte de temps ?

P. Poutou : Effectivement, la perte de temps est énorme. Mais surtout, c'est le coût humain et social qui est important. Petit à petit, les différents plans ont provoqué un « grignotage » des effectifs, ce qui était dans la logique inavouée de Ford qui voulait trouver un sous-traitant à moindre coût, mais qui n'aura fait qu'un aller-retour. La résignation et la lassitude ont gagné les rangs des salariés, mais on a encore envie de continuer l'aventure, et d'imaginer de nouvelles perspectives industrielles qui respectent l'emploi. Car nous savons qu'avec de la volonté, tout est possible, même de changer la donne.