

17 décembre 2010 06h00 | Par **BERNARD BROUSTET**

First : tout reste à faire

Le comité d'entreprise donne son feu vert au rachat de FAI par Ford, mais reste inquiet pour la suite.



Un feu de pneus qui a surtout permis de réchauffer les quelques manifestants postés à l'entrée du CE. PHOTO FABIEN COTTEREAU

La voie est libre pour le rachat par Ford de son ancienne usine FAI de Blanquefort. La consultation du comité d'entreprise entamée début décembre, et menée tambour battant depuis lors, a pris fin hier. Les huit élus se sont prononcés en faveur de la reprise. En revanche, un second vote, relatif au projet industriel, s'est soldé par sept bulletins blancs et un contre, ce qui compte tenu du caractère consultatif de l'avis sollicité, ne peut empêcher l'opération de se faire.

Ce double vote reflète les sentiments mêlés des syndicats et du personnel. D'un côté, la reprise du site par Ford met fin à la situation intenable dans laquelle l'éphémère et opaque actionnaire allemand HZ l'avait plongé. Sur ce plan, la CGT, majoritaire et les autres syndicats peuvent à bon droit crier victoire.

Un plan élaboré à la hâte

Mais le retour de Ford ne signifie pas que l'horizon soit dégagé. Sur ce plan, le rapport rédigé par le cabinet d'expertise Secafi pour le compte du comité d'entreprise illustre les incertitudes du plan élaboré à la hâte par Ford pour sortir l'usine de l'ornière. Ford a déjà annoncé une batterie de projets censés compenser partiellement l'arrêt progressif en 2011 de la fabrication de boîtes automatiques pour les États-Unis et la Thaïlande.

La Secafi a décortiqué cette dizaine de chapitres, qui vont du

reconditionnement d'organes mécaniques à l'usinage de carters pour un nouveau petit moteur en passant par la fabrication de doubles embrayages hydrauliques pour boîtes robotisées.

Des projets hasardeux

Selon le cabinet d'expertise, certains de ces projets, comme la fabrication de racks d'emballage métalliques ne présentent qu'un intérêt mineur. D'autres, comme la production de pièces pour un grand équipementier paraissent hasardeux. Quant au reconditionnement, le processus semble plus compliqué que prévu.

Pour la Secafi, tout n'est pas pour autant à jeter. Mais, dans une estimation peut-être un peu pessimiste, le rapport évalue à 335 le nombre d'emplois qui peuvent être aujourd'hui considérés comme sécurisés à terme par ces développements. On est loin de l'effectif actuel (1 500 personnes), voire du seuil du millier de salariés que Ford évoque à l'occasion comme objectif depuis qu'il a affiché son intention de revenir. Il n'est donc pas surprenant qu'un PSE, basé sur les retraites anticipées et le volontariat se profile pour début 2011, ni que le chômage partiel paraisse vraisemblable pour la fin de l'année prochaine.

Dans ce contexte, tous les avis convergent, à commencer par celui de Laurent Dudych, président de FAI : pour assurer sa pérennité sur le long terme, le site a besoin d'un projet structurant, susceptible d'employer à lui seul plusieurs centaines de personnes, et qui pourrait soit impliquer uniquement Ford, soit prendre la forme d'un partenariat avec un équipementier.

À ce jour, le groupe auquel les avatars récents et futurs de son usine girondine pourraient coûter au total plus de 100 millions d'euros, n'a pas trouvé ce projet-phare. Mais on comprendrait mal que la reprise du site, sur laquelle pas grand monde n'aurait parié début 2010, conduise à terme vers une nouvelle impasse.