

Jeudi 17 novembre 2011 à 06h00
Par **BERNARD BROUSTET**

C'était la dernière boîte

Ford, qui a produit 17 millions de boîtes à l'usine FAI, ne recommencera à en fabriquer qu'en 2013



Les dernières boîtes cinq vitesses sur la chaîne, avant l'arrêt de celle-ci.
PHOTO PHANNARA BUN

Une longue page se tourne à Blanquefort : le site First Aquitaine Industries (FAI) de Ford achève la production de boîtes automatiques à cinq vitesses. Les nouvelles six vitesses, ne seront fabriquées qu'en 2013. D'ici là, le temps va paraître long à la plupart des 1 000 salariés, dont le quotidien se partagera pour l'essentiel entre chômage partiel (APLD) et formation.

La parenthèse qui s'ouvre met un terme provisoire à une épopée industrielle : avant de produire sa dernière boîte automatique cinq vitesses à Blanquefort, la multinationale en avait déjà fabriqué quelque 2 962 000 sur le site. Et, si l'on tient compte des précédentes boîtes à trois puis à quatre vitesses assemblées à Blanquefort on atteint un total de 17,183 510 millions de transmissions.

PUBLICITÉ

Ford Mustang et Explorer

En investissant ainsi en France au début des années 1970, Ford pariait entre autres sur le développement de ce type d'équipements dans le parc automobile européen. La crise pétrolière de 1973, remettant la consommation au premier rang des préoccupations des automobilistes du Vieux continent sonna le glas de ces espoirs. Dès lors, le sort de Blanquefort a reposé pour l'essentiel sur le marché américain. D'où la persistance d'inquiétudes quant à l'avenir d'un

établissement, pénalisé par ses coûts de transport, et dont l'existence n'enchantait pas forcément les syndicats américains de Ford.

Pourtant, jusqu'aux années 2007-2010, FAI parvint à survivre grâce à sa productivité, et à la qualité de la main-d'œuvre locale. Si bien que pendant plus de trente-cinq ans, les boîtes bordelaises ont sillonné l'Amérique dans tous les sens. Des mythiques coupés Thunderbird aux illustres Mustang en passant par les virils 4 × 4 Bronco, des masses de véhicules ont été équipées de transmissions médocaines, également montées en plus petit nombre sur des modèles européens (Capri, Scorpio, etc.), voire australiens, et thaïlandais.

Depuis une quinzaine d'années, c'est, pour l'essentiel sur le pick-up Ranger, et le monospace 4 × 4 Explorer qu'a reposé la diffusion des boîtes girondines. Au tournant des années 2000, le succès de l'Explorer était tel qu'une partie de la production devait être acheminée par avion au Michigan pour suivre la demande.

Après l'apothéose, le cauchemar. Confrontée à une situation de plus en plus catastrophique, l'obligeant à fermer plusieurs usines américaines, Ford avait tiré un trait sur celle de Blanquefort, revendue à une obscure holding allemande, qui la menait droit dans le mur.

Dans ces conditions, le rachat de l'usine par le constructeur peut paraître comme un miracle, qui doit un peu au rétablissement du constructeur, mais beaucoup sans doute à la lutte des syndicats, ainsi qu'à la pression des élus et des pouvoirs publics. Sans oublier le comité de soutien, dont l'inlassable présidente Marie-Thérèse Flipo était présente hier à la sortie des ateliers.

Maintenir la cohésion

Le miracle est relatif : depuis 2005, quelque 1 300 emplois en CDI ont disparu sur le site, qui va paraître presque désert en attendant la montée de la boîte six vitesses. D'ici là, une petite partie du personnel va être occupée à la production d'emballages métalliques (racks), puis de carters moteurs et de doubles embrayages.

En tout état de cause, le seuil des 1 000 emplois promis par Ford lors de la reprise est loin d'être atteint, puisqu'il en manque 120 à 300 selon les modalités de calcul des uns et des autres. Un autre projet d'envergure paraît donc indispensable à la viabilité du site. La CGT et les autres syndicats qui réclament par ailleurs toujours en vain le retour du logo Ford vont s'employer à maintenir la pression. Gilles Penel, secrétaire du comité d'entreprise, reconnaît qu'avec la majorité du personnel en chômage partiel, la chose ne sera pas facile. Mais, en invitant tous les salariés à se rencontrer chaque mardi à 14 heures, il espère maintenir la cohésion qui a sans doute permis d'éviter le pire.