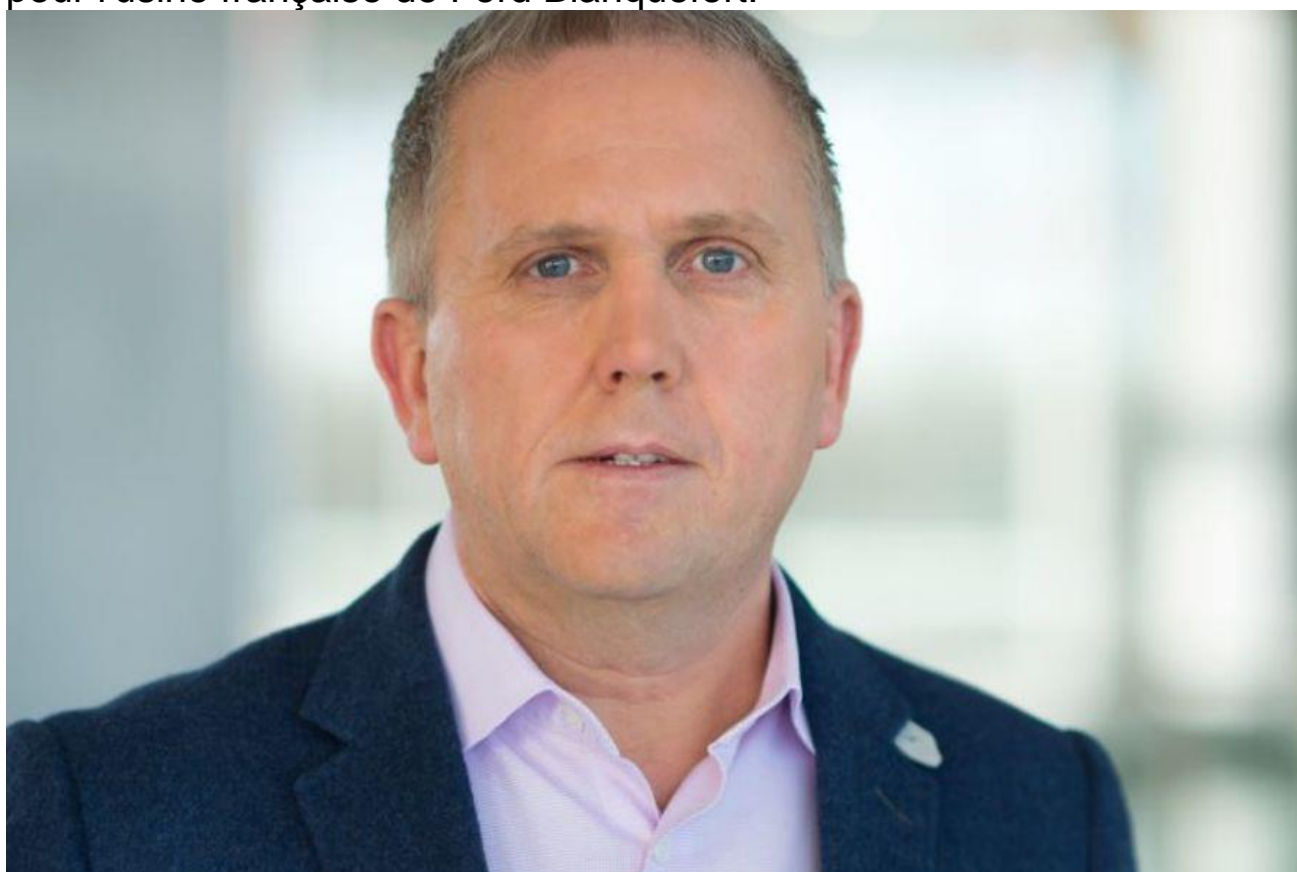


"Ford a l'intention de rester en Europe", assure son président régional, Stuart Rowley

JULIE THOIN-BOUSQUIÉ NOUVELLE-AQUITAINE , GIRONDE , INTERNATIONAL , EUROPE , SOCIAL

PUBLIÉ LE 13/09/2019 À 10H48

Le président de Ford Europe revient sur le plan de restructuration engagé par son groupe sur le Vieux Continent et sur les conséquences pour l'usine française de Ford Blanquefort.



Pour le président de Ford Europe, la fermeture de l'usine de Blanquefort est bien motivée par des motifs économiques.© Ford

A l'occasion du salon automobile de Francfort, le président de Ford Europe, Stuart Rowley, est revenu pour L'Usine Nouvelle sur le plan de réduction des effectifs annoncé en début d'année sur le Vieux Continent. Une décision qui a touché de plein fouet les 870 salariés du site de Blanquefort (Gironde). Devant la cour d'appel de Bordeaux, la CGT de l'usine a demandé de reconnaître que la fermeture du site n'est

pas motivée par des impératifs économiques. La cour d'appel de Bordeaux doit se prononcer mardi 17 septembre.

L'Usine Nouvelle - Ford a annoncé un plan social d'ampleur en Europe. Doit-on en conclure que votre groupe suit le même chemin que General Motors, qui a quitté le marché européen avec la vente d'Opel à PSA ?

Stuart Rowley - Non, absolument pas ! Ford est une marque globale. L'Europe constitue un marché extrêmement important pour nous. Nous y sommes implantés depuis 100 ans et nous avons l'intention d'y rester. Cela étant, nous avons enregistré des pertes en Europe l'année dernière, ce qui a conduit à nous interroger sur l'avenir de notre activité et de notre positionnement sur ce marché. C'est pourquoi nous avons décidé de remettre à plat notre stratégie en Europe en procédant en deux phases que l'on pourrait résumer en deux termes, "Reset and Redesign". L'objectif final est de renouer avec une marge d'EBIT de 6%. Dans un premier temps, le "Reset", nous allons faire croître nos marges sur l'ensemble de nos lignes de produits. Cela passe par une réduction de la complexité dans notre offre, en définissant les segments, les séries, les options et les modèles avec lesquels nous serons présents à l'avenir en Europe, ainsi que les marchés auxquels nous donnons la priorité. Mais nous avons aussi rapidement constaté qu'il serait également nécessaire de réduire nos coûts. Cela passe malheureusement par la réduction du nombre de nos salariés à hauteur de 20% de nos effectifs et la fermeture de plusieurs sites. Cette décision concernera 12 000 personnes à travers l'Europe. Tous les pays dans lesquels nous opérons seront concernés, et tous les niveaux de hiérarchie sont visés, que ce soit des exécutifs ou des salariés en charge de la production dans nos usines.

L'usine française de Blanquefort fait partie des sites concernés. Les salariés contestent la fermeture de l'usine, réfutant le caractère économique de la décision. Que leur répondez-vous ?

Que cette décision est clairement motivée par des arguments économiques. Il est certain que c'est une décision difficile, en particulier pour les salariés qui la subissent, et c'est pour cela que nous avons voulu proposer un plan social qui se veuille socialement compréhensif de l'impact de cette fermeture. Mais que ce soit à Blanquefort ou dans les autres sites, la fermeture reste motivée par des raisons économiques.

Une offre de reprise était sur la table pour l'usine de Blanquefort, celle de Punch Powertrain, mais vous l'avez écartée. Pourquoi ?

Nous avons analysé la viabilité de ce plan de reprise. Mais pour nous, cette proposition n'apparaissait pas comme une bonne solution pour les salariés concernés.

Ce plan de restructuration comprend également une réorganisation de vos activités en Europe. En quoi cela consiste-t-il ?

Nous allons rassembler notre activité en trois branches majeures. La première, et la plus importante, est liée à notre activité dans les véhicules commerciaux. Dans ce domaine, Ford est la première marque en Europe, et ce depuis quatre ans. Il s'agit d'une activité très lucrative pour nous. C'est pourquoi nous allouons en priorité nos ressources aux véhicules commerciaux. Un manager général en charge de cette activité va être nommé, et disposera d'une équipe dédiée. Le deuxième pilier de cette réorganisation correspond aux véhicules particuliers. Nous allons mettre en place un portfolio de véhicules plus resserré, bien mieux orienté vers la demande des consommateurs. Cela correspond à ce que les gens appellent les SUV, mais qui sont pour moi plus généralement des véhicules plus modernes, tels que notre Puma. Ceux-ci seront progressivement électrifiés, ce qui comprend toutes les formes d'hybridation et le véhicule à batterie. Enfin, le dernier axe est lié aux produits importés. Nous disposerons d'un portfolio de produits iconiques des quatre coins du monde. Nous avons déjà la Ford Mustang, qui rencontre un bon succès en Europe. A Francfort, nous présentons également notre Explorer hybride rechargeable, qui émet 71 grammes de CO2 alors qu'il s'agit d'un vrai SUV ! A nouveau, il s'agit d'un produit de niche, mais certains clients sont très attirés par ce type d'offre. En 2020, nous lancerons d'ailleurs notre premier véhicule à batterie qui sera un SUV inspiré de notre Mustang. Grâce à cette stratégie, nous pensons avoir un plan clair pour atteindre nos objectifs et maintenir une présence significative en Europe.

Ford a récemment noué un partenariat avec Volkswagen pour utiliser la plateforme électrique MEB. Qu'attendez-vous de ce rapprochement ?

Avant de réagir sur Volkswagen, il faut préciser que l'électrification est un processus qui a réellement débuté chez nous, car nous pensons que c'est la solution du futur. Mais l'électrification ne se résume pas seulement aux véhicules fonctionnant à batterie. Ces solutions sont

adaptées à un certain nombre de clients, mais pas à tous. C'est pour cela que nous proposons une déclinaison hybride légère de notre Ford Fiesta, tandis que notre Ford Kuga embarque des déclinaisons légères, full et hybride rechargeable. Nous sommes clairement impliqués dans la démarche d'électrification et notre stand à Francfort en témoigne, puisque tous les véhicules présentés disposent d'une version électrifiée. Cela étant, une partie non-négligeable des véhicules demain fonctionneront uniquement sur batterie. Dans ce cadre, l'alliance avec Volkswagen nous permettra de mettre en place un premier véhicule embarquant la plateforme MEB d'ici 2023. Nous espérons que ce sera le premier d'une longue liste. Mais au-delà, nous comptons également sur cette alliance avec Volkswagen pour devenir le premier constructeur en Europe dans le domaine des véhicules commerciaux légers. Comme je l'ai dit, Ford est déjà la première marque dans ce créneau. Mais le rapprochement avec Volkswagen nous permettra de faire un pas supplémentaire en devenant le plus gros industriel sur le marché européen.

"L'hydrogène n'est pas encore une technologie prête pour répondre aux besoins du marché"

A quoi ressemblera le mix énergétique de demain selon vous ? Le diesel a-t-il encore du sens ?

Je pense que de nombreuses technologies vont émerger, en particulier dans le cadre de la période de transition que nous traversons actuellement. Les véhicules hybrides constitueront à moyen terme une part importante de ce mix. Le diesel restera également une technologie importante, en particulier dans le domaine des véhicules commerciaux. C'est pourquoi nous avons lancé la version hybride de notre moteur diesel 2 litres sur notre Ford Transit. Mais d'autres technologies sont également prometteuses sur certains marchés européens, comme le bioéthanol.

L'hydrogène fait-il partie des technologies que vous envisagez ?

Cela peut être une solution intéressante sur des applications dans les véhicules lourds et commerciaux, où les batteries n'apportent pas une réponse satisfaisante. Mais l'hydrogène n'est pas encore une

technologie prête pour répondre aux besoins du marché, du fait de son coût actuel.

Les constructeurs opérant en Europe devront atteindre un seuil d'émission de leurs flottes de 95 grammes de CO2 d'ici 2021. Etes-vous confiants sur votre capacité à atteindre cette limite ?

Absolument. Nous avons la ferme intention de répondre à cet objectif : c'est notre politique d'entreprise de respecter les règles qui nous sont fixées. Au-delà de ces limites, nous avons également l'intention de respect l'accord de Paris sur le climat.

Propos recueillis par Julie Thoin-Bousquié