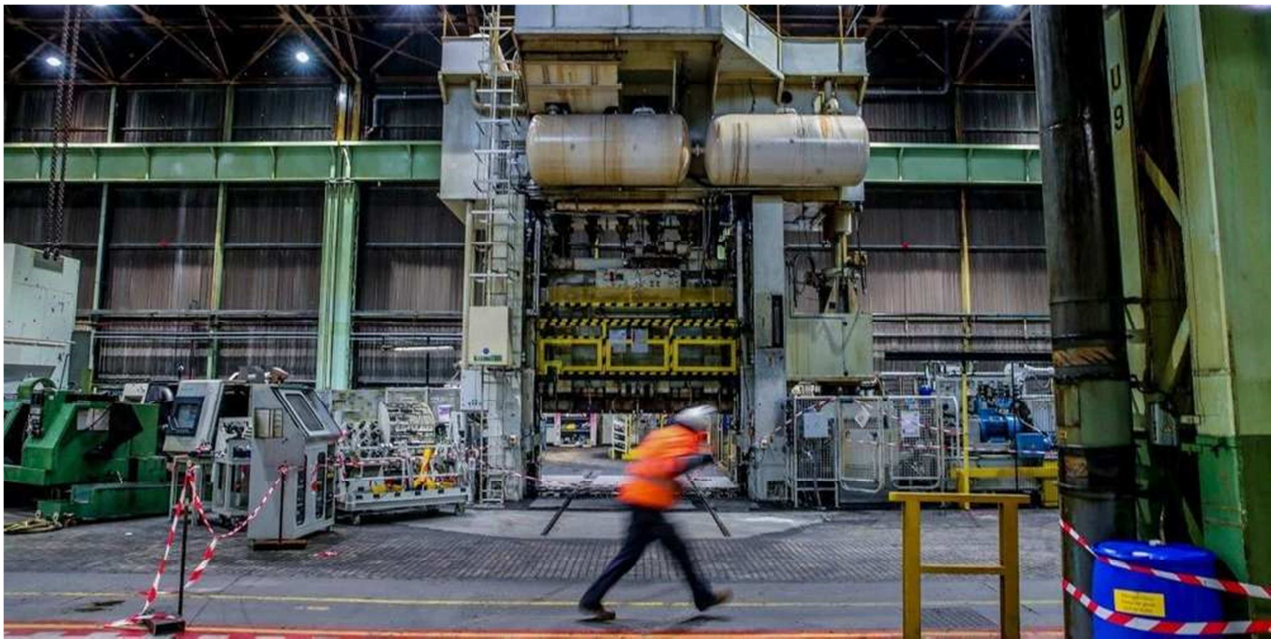
En images : au cœur de l'usine fantôme de Ford à Blanquefort (33)

A LA UNE BLANQUEFORT

Publié le 04/01/2020 à 15h15. Mis à jour à 15h51 par **Nicolas César**.



Les immenses presses de l'usine, qui datent de 1972, semblent encore en mesure de fonctionner. Mais l'usine sera détruite d'ici 2025.
GUILLAUME BONNAUD

Ce vaste site industriel, créé en 1972, a fermé ses portes le 1er octobre dernier. Laissant des centaines de salariés sur le carreau. « Sud Ouest » a visité l'usine en cours de démantèlement

« Ford, patrons voyous, menteurs. Non à la fermeture de l'usine. » En longeant les grilles de l'impressionnant site girondin de la multinationale, facilement reconnaissable à ses tôles jaunes délavées, il est impossible de passer à côté de ce message apposé un peu partout sur des autocollants. Des mots qui en disent long sur la colère, **l'amertume des 849 salariés de l'usine Ford à Blanquefort**, qui a officiellement fermé ses portes le 1er octobre dernier. Faute de repreneur solide, malgré la candidature du sous-traitant automobile belge, Punch. La firme américaine, dont la part de marché en France n'est plus que de 3,4 %, souhaite concentrer ses investissements sur la voiture électrique.

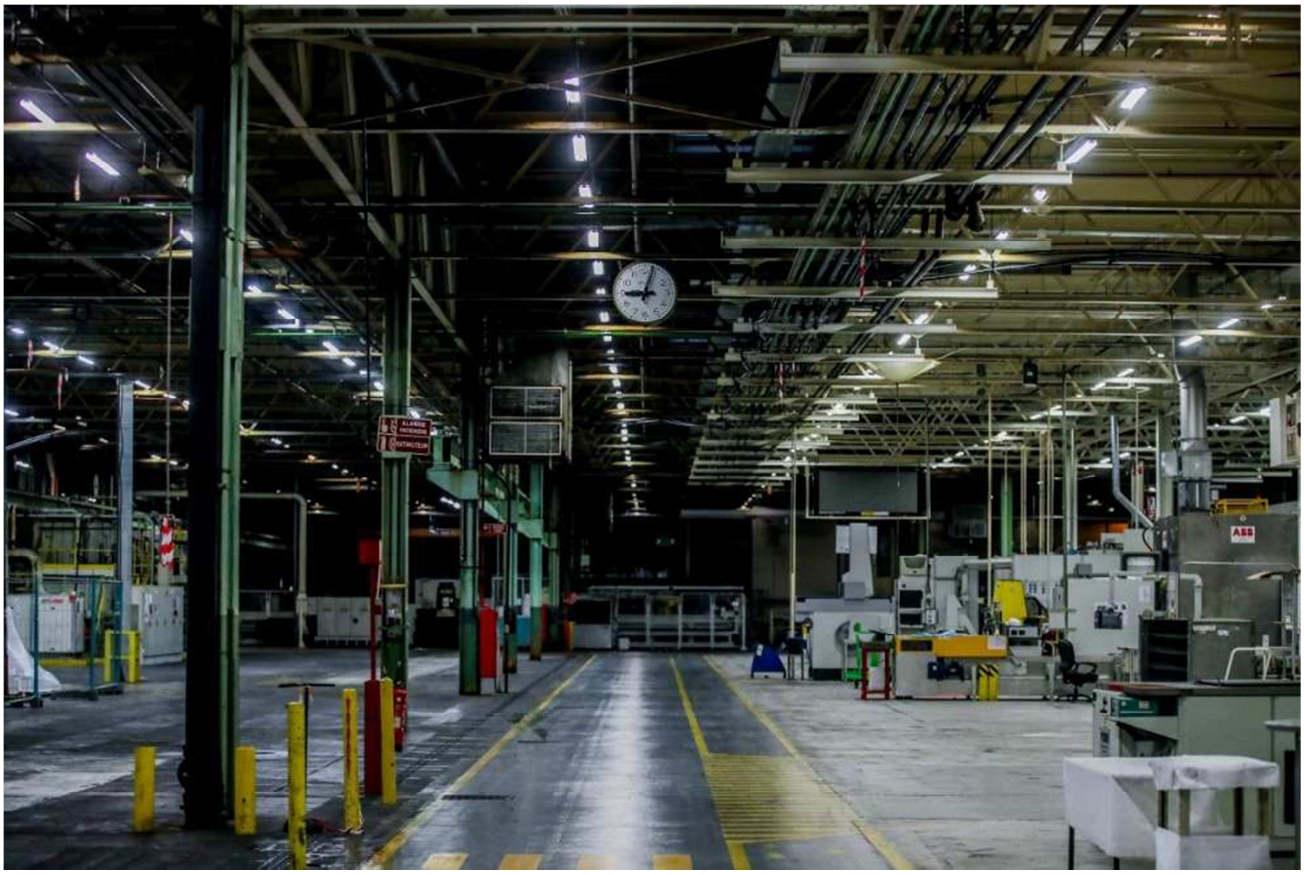
Les employés ont été sommés de vider leurs casiers dès le 24 juillet, une semaine avant la date officielle de l'arrêt de la production de boîtes de vitesses automatiques.
CRÉDIT PHOTO : GUILLAUME BONNAUD

Les employés ont été sommés de vider leurs casiers dès le 24 juillet. Une semaine avant la date officielle de l'arrêt de la production de boîtes de vitesses automatiques. Depuis, l'immense parking est désespérément vide. Et le tourniquet d'entrée et de sortie bloqué par des chaînes. Le constructeur automobile du Michigan a même déjà enlevé le grand panneau « Ford Aquitaine Industries » qui trônait sur la pelouse, près de la route bordant cette zone industrielle.

Une usine de 137 000 m²

Une fois au poste de garde, les stickers dénonçant l'attitude de la multinationale sont encore disséminés sur les murs et les vitres. Ils nous « suivent » dans les longs et larges couloirs blancs de l'usine. Direction les bureaux, vétustes, qui respirent les années 1980, où l'on retrouve le DRH, Philippe Harrewyn. C'est le pilote actuel de Ford Blanquefort, **sans chef d'établissement depuis le 1er janvier 2020**, avec l'appui du directeur technique, Patrice Elissalde et du directeur financier, Pierre Chevron.

L'émotion est palpable. Pour la première fois, le DRH prend la parole devant un journaliste. Pour raconter la « fin » de cette aventure industrielle qui a débuté en 1972. Une aventure que l'on doit à l'entregent de Jacques Chaban-Delmas, alors maire de Bordeaux, auprès de la famille Ford.



L'usine s'étend sur 137 000 m² de bâtiments, tout en longueur.
CRÉDIT PHOTO : GUILLAUME BONNAUD

Ce qui frappe, c'est la taille du site. L'usine, hors normes, s'étend **sur 137 000 m² de bâtiments**, tout en longueur et plutôt sommaires, avec de la tôle, d'innombrables rails de ferraille, des ponts roulants au plafond. Des bâtiments qui n'ont guère bougé depuis leur création. Par endroits, des bâches retiennent l'eau de pluie qui s'infiltre dans la tôle vieillissante.

Un savoir-faire remarquable

Les investissements ont eu lieu quasi exclusivement sur les machines. Aujourd'hui, les lignes de production ont laissé place au vide. Un vide angoissant pour les 58 personnes qui sont encore sur place, aux services administratif, financier et technique. « **Plus de**

2 500 personnes travaillaient encore ici en 2001. Ford a été longtemps le premier employeur privé de Gironde », rappelle, avec un pincement au cœur, Philippe Harrewyn.

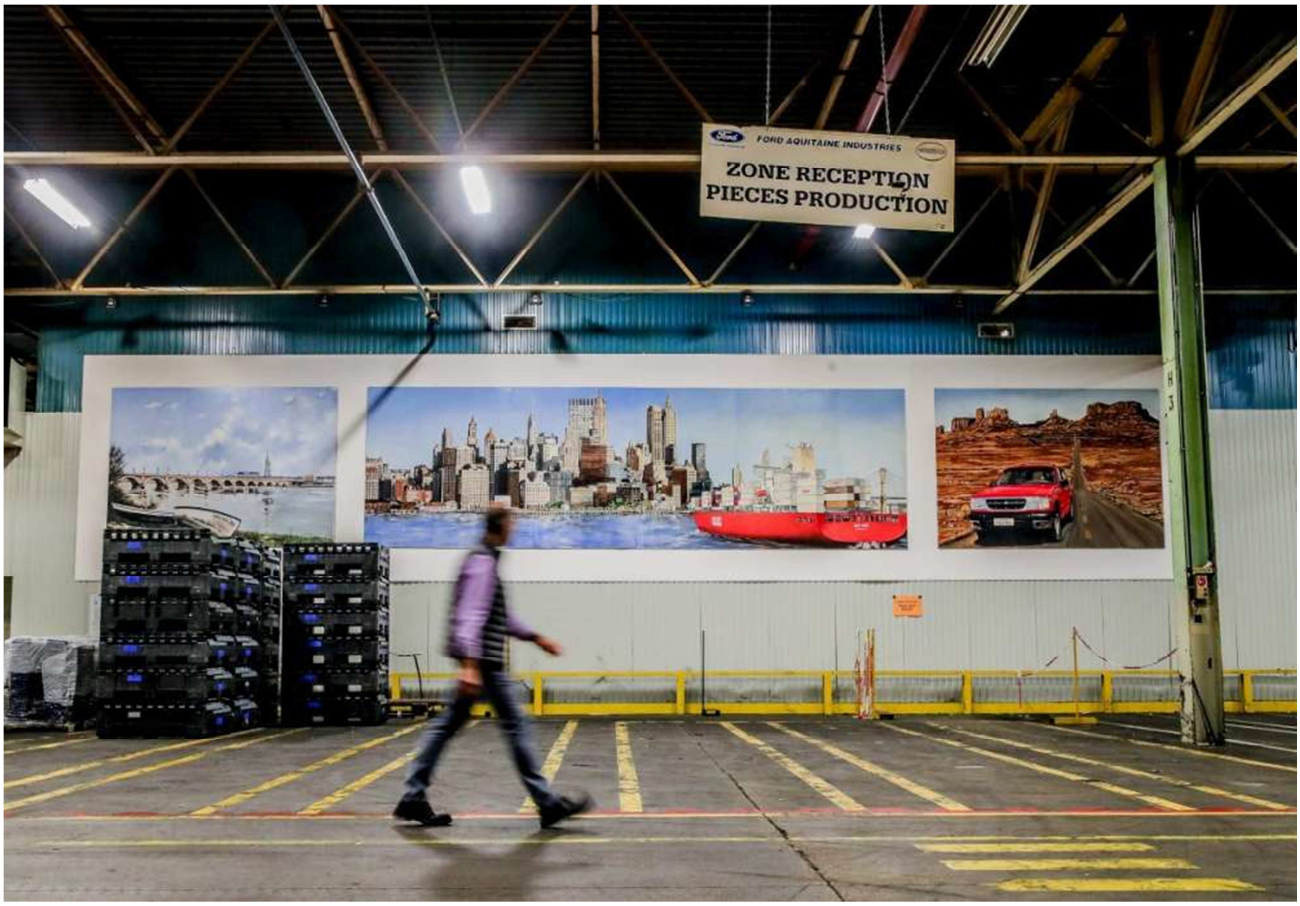
Des machines récentes

Une fois dans l'antre de l'outil de production, la première chose qui marque les esprits, c'est la qualité de l'organisation, très linéaire et proche d'une usine du futur : management visuel avec des tableaux, des écrans géants indiquant les données de la fabrication en cours, mais aussi de nombreux robots. « Nous avons eu l'usine 4.0 vingt ans avant les autres en France. Dans années les 2000, **nous produisions une transmission toutes les 14 secondes** », met en avant, avec un mélange d'émotion et d'amertume, Patrice Elissalde, directeur technique, en poste ici depuis 1989. « Ford a longtemps considéré l'usine de Blanquefort comme l'une de ses plus performantes. »

Des roulements d'embrayages, indispensables à la production de boîtes de vitesses.
CRÉDIT PHOTO : GUILLAUME BONNAUD

Pour le rappeler, un musée, sommaire dans sa présentation, a été créé à l'entrée de l'unité. Panneaux informatifs et pièces exposés sur des tables, il restitue le savoir-faire des

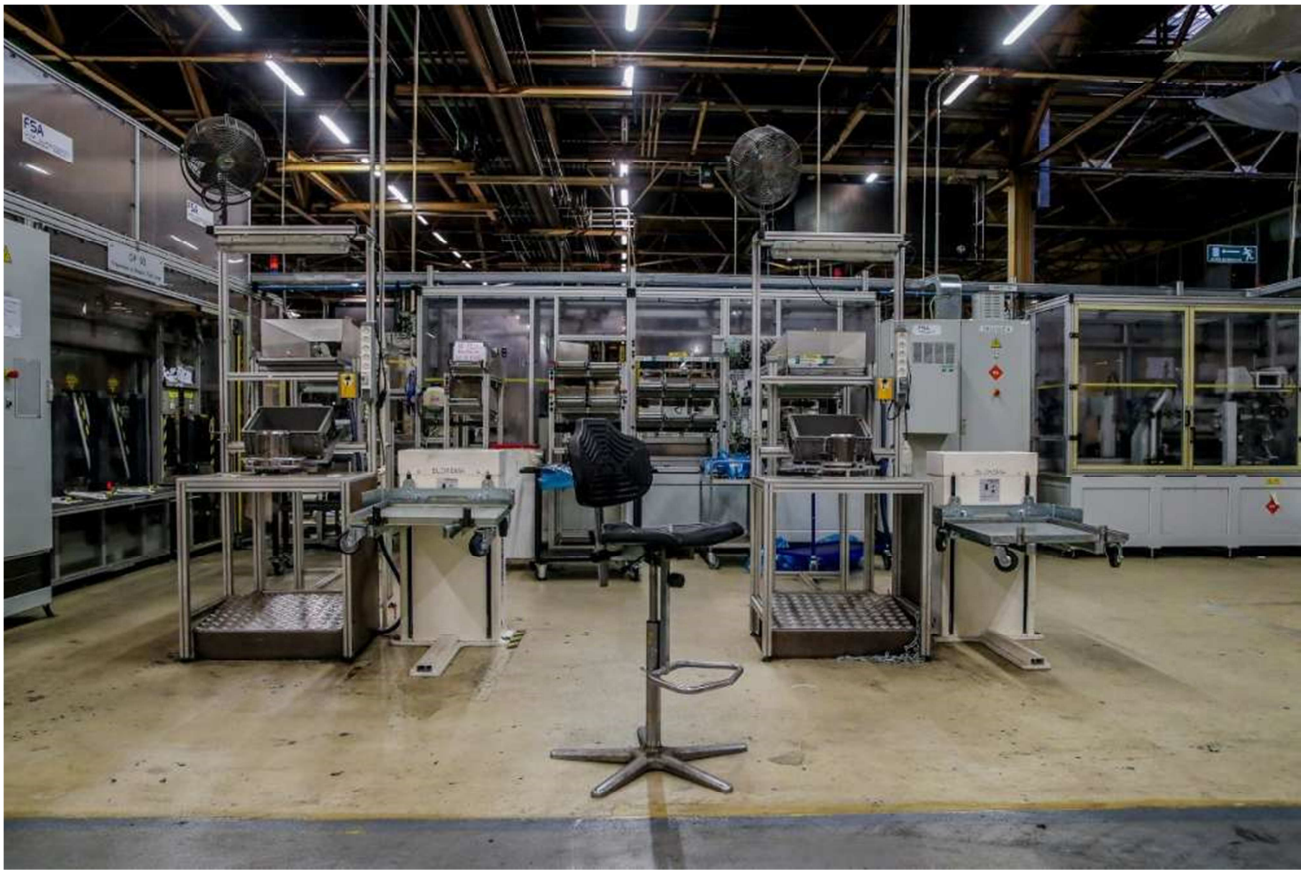
lieux. « Regardez la qualité d'usinage de ces courroies, de ces pistons », montre-t-il. Plus étonnant, en levant les yeux, on découvre de **grandes toiles de peinture affichées sur les murs**, près des ateliers de mesure, de contrôle des pièces. Elles mettent en scène des modèles Ford dans le désert américain ou tout simplement des places emblématiques de Bordeaux, comme le pont de Pierre. « C'est un ancien ouvrier, Serge Pierre, qui les a réalisées », glisse Patrice Elissalde.



De grandes toiles de peinture, peintes par Serge Pierre, un ancien ouvrier, mettent en scène des modèles Ford dans le désert américain ou tout simplement des places emblématiques de Bordeaux, comme le pont de Pierre.
CRÉDIT PHOTO : GUILLAUME BONNAUD

Contrairement aux bâtiments, les engins sont dans un état irréprochable, y compris leur revêtement. Même les presses de 2 500 tonnes, qui sont là depuis 1972, semblent en mesure de fonctionner. « L'une des forces de notre usine, c'était la qualité de notre maintenance des machines. » Beaucoup sont récentes. **Ford avait investi près de 125 millions d'euros**, en 2013, pour fabriquer une nouvelle boîte de vitesses automatique. Avec l'aide de l'État (12,5 millions d'euros), des collectivités territoriales (7 millions), en échange du maintien de 1 000 emplois durant cinq ans, comme le rappellent

d’impressionnants panneaux accrochés au plafond ou sur des cloisons. Un message qui accroît encore le sentiment d’un énorme gâchis ressenti par le personnel.



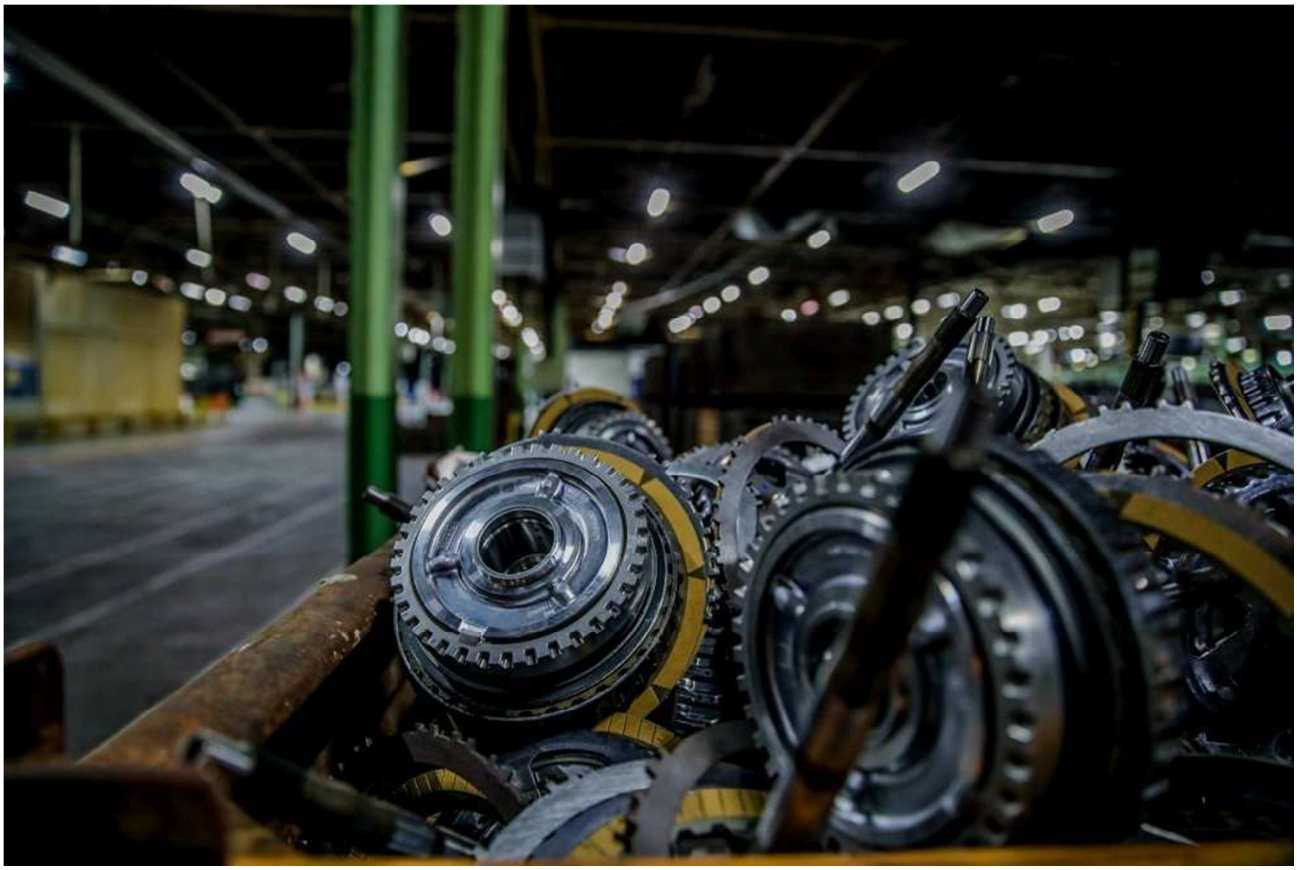
Le 24 juillet, les 849 salariés du site ont laissé derrière eux leur poste de travail et des machines en parfait état.
CRÉDIT PHOTO : GUILLAUME BONNAUD

D’autant qu’une partie non négligeable de l’outil de production ne sera pas réutilisée. « **Ces machines de mesure Zeiss valent encore plus de 400 000 euros**. Des centres de formation d’apprentis auraient pu les récupérer, mais leur transport est trop coûteux car elles sont en marbre et il faut ensuite les faire régler avec haute précision par la société », se désole Patrice Elissalde.

La fin en 2025

Autour de nous, les rares employés encore présents dans l’usine poursuivent son démantèlement, qui va durer jusqu’en juin prochain. Ils dépendent tous d’une société extérieure, mandatée par Ford, mais sont supervisés par une vingtaine de salariés de Ford Blanquefort. Ensuite débutera **le travail de destruction** des 137 000 m² de bâtiments

puis, bien plus long, celui de la dépollution des espaces contaminés sur les 70 hectares de terrain.



On trouve encore de nombreuses pièces dans l'usine abandonnée.
CRÉDIT PHOTO : GUILLAUME BONNAUD

En 2025, tout doit être terminé. Sans que l'on sache encore quelles activités vont être développées sur le site et combien d'emplois pourront être créés. En attendant, il reste à reclasser un personnel âgé de 51 ans en moyenne…

Que deviennent les salariés ?

« J'ai 50 ans. Ce sera dur de retrouver du travail avec un salaire équivalent. Pour l'instant, je n'ai pas entrepris de démarches en ce sens. Étant syndiqué, je ne suis pas encore licencié. J'attends la décision de la Direction départementale du travail le 4 février. Et ensuite, **j'aurai le droit à dix-huit mois de congés de reclassement** », confie Gilles Lambersend, secrétaire du Comité d'entreprise (CE) de Ford Blanquefort, l'un des emblématiques élus CGT de l'usine avec Philippe Poutou. Entré dans la boîte à 20 ans, il n'a connu que la firme américaine comme employeur. Pour lui, tourner la page s'annonce compliqué.

Gilles Lambersend, l'undes emblématiques élus CGT du site.

CRÉDIT PHOTO : ARCHIVES « SUD OUEST »

Dans ce contexte, cette année, à l'arbre de Noël, l'atmosphère était particulière. « Certains étaient heureux d'avoir réussi à créer leur entreprise. Tandis que d'autres ont sombré dans la dépression », rapporte le quinquagénaire. L'après-Ford sera pour tous un défi de taille, mais le travail de reclassement, entamé en mars, commence à porter ses fruits. « **Sur les 849 salariés de l'usine, 579 ont aujourd'hui une solution identifiée** », explique Philippe Harrewyn, le DRH de Ford Aquitaine Industries.

« Des gens courageux »

Dans le détail, 136 ont décroché un CDI ou un CDD de douze mois (dans le secteur aéronautique, dans les transports à Keolis…), 68 sont en formation longue durée (300 heures) pour se reconvertir dans un nouveau métier, 20 ont créé leur entreprise (camions de food-truck, rénovation de bâtiments, entretien de jardin…) et 15 ont été recrutés par l'entreprise voisine, Getrag Ford Transmissions, qui fabrique des boîtes de vitesses manuelles. Par ailleurs, **250 salariés ont accédé à la pré-retraite et 48 sont**

désormais retraités ou licenciés. Enfin, 35 personnes actuellement en congé maladie seront prises en charge jusqu'à leur retraite.

Au final, 270 salariés restent à reclasser. « Les entreprises doivent savoir que quand elles recrutent un salarié de Ford, elles bénéficient d'une prime de 8 000 euros. Ce sont des gens courageux, capables de travailler en horaires décalés », met en avant Philippe Harrewyn.

Pour autant, avec une moyenne d'âge du personnel à 51 ans et un écosystème régional faible dans l'industrie automobile, il sera difficile d'éviter que des dizaines d'entre eux, voire plus, ne restent sur le « carreau ».

Dates clés

1971. Henry Ford II, petit-fils du créateur du géant de l'automobile, cède aux sirènes de Jacques Chaban-Delmas, maire de Bordeaux et Premier ministre. Il annonce la création d'une usine à Blanquefort, bien qu'il n'y ait pas d'écosystème particulier dans l'automobile en Gironde.
19 juin 1973. Inauguration du site, créé un an plus tôt. Il s'agit de la première implantation de Ford en France.
2 février 2009. Rachat de Ford Aquitaine Industries (FAI) par l'Allemand HZ Holding avec l'objectif de diversifier la production et de fabriquer des grandes couronnes d'engrenage pour les éoliennes.
Janvier 2011. La reprise par HZ Holding est un fiasco. Pressé par les salariés, l'État et les élus locaux, Ford reprend l'usine
Le 24 mai 2013. Accord entre la direction de Ford, l'État, les collectivités locales et les syndicats visant à pérenniser pendant cinq ans 1 000 emplois sur le site de Blanquefort, en échange de subventions publiques
27 février 2018. Ford annonce que FAI fermera en septembre 2019.
19 septembre 2018. Punch Powerglide est candidat pour reprendre FAI.
11 décembre 2018. Les salariés votent un « accord de principe » en faveur de la reprise. Le 13, Ford refuse l'offre, ne la jugeant pas assez solide
5 mars 2019. Après l'échec de nombreuses négociations avec l'État, les élus locaux, les syndicats, le plan de sauvegarde de l'emploi est lancé
2 mai 2019. La CGT annonce son intention de saisir la justice

24 juillet 2019. La production de boîtes de vitesses automatiques est arrêtée définitivement.