

Que vont devenir les ex-Ford ?

BLANQUEFORT L'usine ferme ses portes aujourd'hui. Laissant plus de 400 des 849 salariés sur le « carreau ». Une situation inquiétante, car la revitalisation du site s'annonce complexe

Nicolas César
n.cesar@sudouest.fr

C'est une page importante de l'histoire industrielle de la Gironde qui se tourne ce 30 septembre, avec la fermeture officielle de l'usine Ford de Blanquefort. Une usine implantée ici en... 1972, malgré l'absence d'écosystème dans le monde automobile, grâce à l'entregent de Jacques Chaban-Delmas auprès de la famille Ford. Ce qui n'a pas empêché ce site industriel, qui produisait des boîtes de vitesse automatiques pour des véhicules Ford destinés au marché européen, d'employer jusqu'à plus de 3 000 salariés.

Fermeture évitée en... 2009

Mais, à partir du milieu des années 2000, les difficultés du constructeur américain à s'imposer sur le Vieux Continent l'ont amené à réduire la voilure. Au point de céder l'usine à l'Allemand HZ Holding en 2009. Une holding qui n'a jamais mis les moyens pour relancer et diversifier l'activité du site. Le fiasco fut tel, que, sous la pression du politique et des syndicats, Ford est revenu aux manettes deux ans après. Sans jamais rassurer sur l'avenir de l'usine. Ce qui a amené l'État et les collectivités locales en 2013 à lui proposer 12 millions d'euros de subventions publiques « modulables », en échange du maintien de 1 000 emplois durant cinq ans.

Mais, malgré une convention gravée dans le marbre, cette promesse ne sera jamais tenue. La CGT a d'ailleurs obtenu le 4 juillet dernier une condamnation symbolique (3 000 euros de dommages et intérêts) de Ford par la cour d'appel de Bordeaux pour non-respect de cet accord.

Impuissance du politique

Lorsque Ford a annoncé en février 2018 sa décision de ne plus investir sur son site de Blanquefort et de rompre définitivement les amarres avec la Gironde, politiques et syndicats ont tenté de convaincre la multinationale d'appuyer - financière-

ment - la reprise du site par le Belge Punch. Également producteur de boîtes de vitesse automatiques, mais d'une envergure financière incomparable... Sauf que, dès le début, la multinationale a refusé, considérant que le business plan de reprise proposé par Punch n'était pas « solide ». Les multiples comités de pilotage sous l'égide de la préfecture avec la direction de Ford Europe et les coups de « gueule » au plus haut sommet de l'État, y compris d'Em-

manuel Macron, sur « l'attitude de Ford » n'y ont rien changé. Signe glaçant de l'impuissance du monde politique face à la décision d'une multinationale, qui a inscrit la fermeture de son usine girondine dans le cadre d'un plan bien plus global de restructuration, visant à supprimer 12 000 emplois en Europe d'ici fin 2020. Afin de mieux faire face aux mutations d'un marché, qui se tourne de plus en plus vers le véhicule électrique, autonome, et d'investir massivement sur ces technologies.

Des reclassements à Keolis

Alors, maintenant, quel avenir pour les « ex » de Ford Blanquefort ? Selon les informations recueillies par « Sud Ouest », 400 restent à reclasser. C'est la délicate mission du cabinet Right Management et des pouvoirs publics. Sur les 849 salariés, 250 sont en pré-retraite, mais 74 sont en passe de retrouver un emploi (actuellement en période d'essai). Dont une part non négligeable à Keolis (au moins 15 personnes) en qualité de conducteur de bus ou de tramway, après une formation interne à valider. Par ailleurs, 15 personnes ont été reprises par l'usine « sœur » voisine, GFT (lire ci-contre), et 15 autres ont décidé de



Implanté en 1972, le site a pu employer jusqu'à plus de 3 000 salariés. ARCHIVES THIERRY DAVID

se lancer dans la création d'entreprise.

« Notre principal espoir aujourd'hui, c'est Keolis, qui va lancer une autre session de formation avec 15 anciens salariés de Ford début 2020 », reconnaît Philippe Poutou, délégué CGT de Ford Blanquefort. Il faut dire que le projet, porté par le Lormontais Hydrogène de France, de construire sur les vestiges de Ford une usine de piles à combustible, a du plomb dans l'aile. Les collectivités locales émettent des réserves sur la crédibilité du business plan. Quoi qu'il en soit, ce projet ne créerait pas plus de 50 emplois directs. À l'inverse, les besoins de Keolis sont concrets et conséquents. L'entreprise recherche pas moins de 212 conducteurs de bus ou tramway dans l'agglomération bordelaise en 2020.

Quel avenir pour l'usine voisine ?

Autre grand sujet d'inquiétude, 15 salariés de Ford Blanquefort, seulement, ont été transférés à l'usine voisine, GFT, qui fabrique des boîtes de vitesse manuelles. Un site, employant aujourd'hui un peu plus de 1 000 personnes et détenu à 50 % par Ford... qui cherche à s'en désengager et à revendre ses parts à son partenaire canadien Magna. L'usine, dans une situation financière délicate, semble « condamnée » à moyen terme, au regard des profondes évolutions du marché automobile vers les véhicules électriques (qui n'ont pas de boîtes de vitesse) pour respecter les normes européennes drastiques sur la baisse des émissions de CO2.

En attendant, la Région organise avec la députée La République en marche (LREM) de la 1^{re} circonscription de Gironde, Véronique Hammerer, un salon de l'emploi dédié aux ex-salariés de Ford vendredi 11 octobre, de 9 à 13 heures, à Saint-André-de-Cubzac, avec des entreprises industrielles de Haute Gironde, qui cherchent à recruter. Une initiative

intéressante, mais il en faudra bien plus pour redonner de l'espoir et apaiser les plaies des anciens de Ford Blanquefort.

SUD OUEST.fr

Retrouvez tous nos articles traitant du site industriel girondin

Abonnés