L'HUMANITÉ DIMANCHE

jeudi 26 janvier au mercredi 1er février 2017
Page 16
980 mots

Rien ne refroidit les ardeurs des salariés de l'usine Ford de Blanquefort (Gironde). Réunis

L'usine Ford de Blanquefort, au nord de Bordeaux depuis 1973, vit-elle ses derniers mois ? Ses ouvriers et cadres le craignent et prennent la défense de leur outil de production et de leurs emplois. Bousculés, les élus locaux les rejoignent. Il y a bientôt dix ans, une mobilisation semblable avait déjà sauvé le site. Reportage.

Rien ne refroidit les ardeurs des salariés de l'usine Ford de Blanquefort (Gironde). Réunis dès 6 heures du matin ce lundi 23 janvier, devant leur usine dans la banlieue nord de Bordeaux, certains se réchauffent autour d'un feu de palettes. D'autres distribuent des tracts aux automobilistes en route pour le travail et aux routiers qui ajoutent quelques Klaxons ou poings levés en guise de soutien.

Dehors, ils sont 400. A l'heure de l'embauche, il y a 97 % de grévistes et à l'intérieur « il ne reste que le comité de direction et les intérimaires », indique Gilles Lambersend, secrétaire CGT du CE de Ford Aquitaine Industries (FAI). Avec son syndicat, il alerte depuis plusieurs mois sur le manque d'activités dans l'usine. En vain. Mais des documents consultés par les contremaîtres de la CFE-CGC ravivent les inquiétudes. Les deux syndicats repartent à l'assaut accompagnés par la CFTC et Force ouvrière.

remplacées par une « queue de cerise »

Mais l'inquiétude gagne. Toutes les productions en cours seraient vouées à disparaître dans moins de deux ans. L'assemblage de la boîte de vitesses 6F35 est en fin de parcours. Le marché de production des carters filerait vers la Turquie. Le double embrayage produit pour l'usine sœur et voisine, Getrag Ford Transmissions, se verrait entièrement récupéré par Valeo. Ces trois productions partent et seraient remplacées par « une queue de cerise », selon Gilles Lambersend. Annoncée depuis plusieurs mois, l'arrivée de la boîte de vitesses 6F15 se confirme mais les prévisions de volume de production ont été réduites de moitié. L'activité se réduit comme peau de chagrin et cette stratégie porte ses infects fruits.

Malgré un objectif signé par la direction de maintenir 1 000 emplois sur le site (voir encadré), les effectifs sont en baisse constante. Sans recrutement, l'âge moyen des 930 salariés est désormais de 50 ans. Pas question de parler de fermeture d'usine ni de préretraite pour l'intersyndicale, qui fait grimper les salariés dans deux tramways bondés en direction du centre-ville. Le cortège se rend à la préfecture où une délégation sera reçue. « Je manifeste avec mon chef, il faut immortaliser ça », taquine un ouvrier. En quinze jours, la mobilisation a bouleversé le quotidien des Ford et aussi le calendrier des élus locaux.

Le préfet, Pierre Dartout, a rencontré en urgence les élus. Le président de région, Alain Rousset (PS), s'est dit inquiet. Le maire de Bordeaux et président de la métropole, Alain Juppé (LR), a réclamé « une politique ferme » pour mettre « face à ses responsabilités » Ford Europe, puis a rencontré l'intersyndicale. A l'Assemblée nationale, la députée du Médoc, Pascale Got (PS), a enjoint le gouvernement à réagir. Le président des élus communistes au Conseil de Bordeaux Métropole, Max Guichard, constate lui : « Ce qui a été construit les années précédentes permet de faciliter l'action aujourd'hui. Ford est devenu un patrimoine industriel du département et de la région. » Le délégué CFE-CGC, Jean-Michel Caille, salue cette prise de conscience : « Il faut que Ford arrête de vouloir gagner du temps. » Car la direction demande de patienter : les nouveaux choix stratégiques se dévoileront peu avant l'été prochain. Ça ne rassure pas Alexandre. Il est de la dernière vague de recrutement, il y a dix-sept ans. A l'époque, l'usine comptait 3 000 ouvriers. A 38 ans, il pense à ses deux filles et à son crédit. D'habitude optimiste, il n'en mène pas large : « On veut des réponses pour le futur. Si elles sont positives, tant mieux, mais si elles sont négatives, on verra »

Gréviste et candidat

à la présidentielle

Rose-Marie, ouvrière non syndiquée, ne veut pas que « la mobilisation gagne trois cacahuètes ». Après trente-deux ans de boîte, elle ne se satisfera pas de la maigre production

de la boîte 6F15. Ses collègues de l'intersyndicale ne disent pas mieux et veulent faire venir l'assemblage des nouvelles générations de boîtes à 8 ou 9 vitesses. « On veut de nouvelles activités, des formations, le recrutement de jeunes, explique le délégué CGT Philippe Poutou. Et c'est un scandale qu'avec plus de 7 milliards de dollars de bénéfices en 2015 Ford puisse recevoir des aides publiques. » Le Bordelais rappelle aussi qu'en plus de sauver son emploi d'ouvrier, il doit encore trouver 300 des 500 parrainages nécessaires pour être officiellement candidat NPA à l'élection présidentielle. Il préfère en sourire : « C'est la première fois qu'un candidat est en grève pendant la campagne. La preuve qu'on peut être ouvrier, salarié et s'exprimer durant cette campagne. »

La mobilisation a déjà gagné de nouvelles réunions : la direction de Ford Europe sera reçue par préfet et élus à Bordeaux le 9 février, puis par le secrétaire d'état à l'Industrie, Christophe Sirugue, le 20 février. Un comité de suivi devrait se tenir avant la mi-mars. Mais Philippe Poutou prévient : « On imagine qu'il y a des discussions en coulisses mais il faut une mobilisation de tous les instants de la part des salariés, car c'est facile de se faire baratiner par des réunions à répétition. »

Blanquefort. Les Ford ref usent de se laisser rouler ■

par Xavier Ridon

Tous droits réservés L'Humanité Dimanche 2017
BA98030E8140EF0385A51990BD07A1572F56D60E391907B2BDB3572

L'HUMANITÉ DIMANCHE

jeudi 26 janvier au mercredi 1er février 2017
Page 17
358 mots

aides publiques, conditions bidon

« Ford semble toujours vouloir fermer notre usine », prédit l'intersyndicale CFE-CGC-CGT-CFTC-FO. Car « depuis 2001, Ford Europe l'avait décidé », rappelle Marie-Thérèse Flipo, présidente du comité de soutien aux Ford. Mais la bataille des salariés a permis de contrecarrer ce plan. Le site est certes vendu en 2009, mais les Ford obtiennent deux ans plus tard qu'il revienne dans le giron du géant de l'auto. Qui plus est, la direction est, depuis 2013, tenue par un accord-cadre qu'elle a signé avec l'état et les collectivités locales qui s'engagent elles aussi. Ainsi, 12,5 millions d'aides publiques seront délivrées sous condition : « Les 1 000 emplois seront maintenus sur le site pendant cinq ans », indique le document que nous avons consulté. Seuls les élus communistes s'étaient alors opposés au versement de cette manne, rapelle Jacques Padie, maire adjoint de Blanquefort : « Nous avions dit le scandale de ces groupes qui font des bénéfices et détruisent des emplois en même temps. A peine les conventions signées,Ford a fermé l'usine de Genk en Belgique. Aujourd'hui son directeur Europe se réjouit du regain des profits. » Rapidement, l'accord est mis à mal. Faute d'activités, le chômage partiel s'impose. En juin 2014, seul un quart des effectifs travaille. En 2015, on est à moins de 1 000 emplois. La CGT parle de « mensonge » de la direction, qu'elle attaque en justice. Mais le tribunal de grande instance de Bordeaux ne voit rien d'illicite, estimant que Ford s'était juste « engagé à poursuivre l'objectif du maintien », explique Philippe Poutou. Pour la direction, les 1 000 salariés sont là, CDD et apprentis compris. L'expertise du cabinet Secafi a révélé que les aides publiques atteignent en fait 46 millions d'euros, dont une partie provient du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (Cice) ! Ce qui fait scander aux salariés : « On veut du boulot, pas du baratin ! » ■

Tous droits réservés L'Humanité Dimanche 2017
0692438E8A50E006F59C1BE01908610D2B769D09E99301893F1526D