SUD OUEST Vendredi 17 février 2017 Gironde

« Maintenir le dialogue avec Ford »

BLANQUEFORT La maire socialiste Véronique Ferreira justifie les aides financières des pouvoirs publics pour le site de Ford Aquitaine Industries (FAI)

CHRISTINE MORICE
c.morice@sudouest.fr

Depuis de longs mois, les salariés (FAI) comme les élus locaux s'interrogent sur le projet industriel de Ford à Blanquefort. Quelles perspectives après 2018, après le renouvellement des productions actuelles ? Quel rôle peuvent jouer les pouvoirs publics ? Retour sur le dossier avec la maire de Blanquefort, Véronique Ferreira.

« Sud Ouest » Le 9 février, une réunion s'est tenue à la préfecture de Bordeaux en présence des représentants des pouvoirs publics et de plusieurs dirigeants de Ford Europe pour évoquer l'avenir de l'usine de Blanquefort. Vous avez déclaré, à la sortie, qu'elle n'a pas permis de lever vos inquiétudes. Pourquoi ?

Véronique Ferreira Parce que nous n'avons pas eu de réponses précises à nos questions sur les perspectives d'avenir de l'usine. Aucun chiffre nouveau n'a été communiqué par les représentants de Ford Europe. Le préfet Pierre Dartout, Alain Juppé pour Bordeaux Métropole, Alain Rousset, président de la Nouvelle-Aquitaine, la vice-présidente du Département Christine Bost, la députée Pascale Got : nous avons tous essayé d'en savoir plus sur la compétitivité du site, sur l'axe industriel choisi. J'ai interrogé les dirigeants de la multinationale parmi lesquels se trouvaient Linda Cash, vice-présidente chargée de la fabrication, le vice président des relations gouvernementales Andrew Mac Call, Kieran Cahill, président de FAI, sur la nature des emplois à venir. En vain. Nous en sommes au même point que lors de notre dernière rencontre, en juillet 2016.

Pourtant, les pouvoirs publics se sont engagés financièrement auprès de Ford, par le biais d'un accord-cadre qui court entre 2013 et 2018. Que prévoit exactement ce dispositif ?

Il porte sur plus de 12,5 millions d'euros (M€), en trois phases de versement. L'État s'est engagé sur 5,5 M€, la Région sur 2,5 M€, le Département sur 2 M€, Bordeaux Métropole sur 2,5 M€ et la Ville de Blanquefort sur 10 000 euros. Les deux tiers de ces sommes ont déjà été versés. Le premier objectif portait sur le retour du logo Ford devant l'usine de Blanquefort. Le second sur le respect des investissements de Ford dans l'usine de Blanquefort, à hauteur de 125 M€. Ils ont été atteints.

Le troisième versement est lié à des objectifs en terme d'emplois ?

Oui, le dernier versement, autour de 4 M€, dépend des capacités de Ford à atteindre 1 000 emplois équivalents temps plein sur le site. Il sera versé fin 2018 au prorata du nombre de salariés embauchés en CDI à ce moment-là. Actuellement, l'effectif se situe entre 930 et 960 salariés en CDI. Il faut savoir aussi que Ford a reçu de l'argent des pouvoirs publics ces dernières années par le biais de différents dispositifs légaux comme l'aide à la formation par la Région, ou encore des compensations de l'État en matière de chômage technique.

Véronique Ferreira : « Je ne regrette pas les efforts consentis par les pouvoirs publics en direction de Ford » PHOTO PHILIPPE TARIS

Qu'attendez-vous du comité de suivi qui doit se tenir avec tous les partenaires le 9 mars à Bordeaux ?

Des réponses sur les productions des années à venir. C'est ma première attente, la plus importante. On se focalise sur les boîtes à vitesses, mais il faut savoir que Ford Blanquefort, c'est aussi le double embrayage, le carter Fox, le traitement thermique. Je peux admettre qu'une production s'arrête mais je veux savoir par quoi elle est remplacée En clair, je voudrais comprendre la stratégie industrielle du site, et donc le nombre d'emplois qui en découle. Avant ce comité du 9 mars, des dirigeants de Ford Europe seront reçus le 22 février à Bercy, par le secrétaire d'État à l'industrie Christophe Sirugue.

Craignez-vous une fermeture de l'usine de Blanquefort en 2018 ?

En fait, cela peut arriver avant ! Mais j'espère que l'on n'en est pas encore là. En tout cas, il faut tout faire pour que les indicateurs ne nous amènent pas dans cette direction. Je comprends l'inquiétude des syndicats. Mais je ne regrette pas les efforts consentis par les pouvoirs publics. Car je ne regrette pas le maintien des emplois ces dernières années. Aujourd'hui cet accord-cadre permet de poursuivre le dialogue entre les pouvoirs publics et les dirigeants de Ford Europe. C'est important, même si les sommes qui restent à verser peuvent paraître modestes aux yeux des dirigeants d'une multinationale comme Ford.

DANS LE RÉTRO

1973 Ford Aquitaine Industries (FAI) inaugure l'usine de Blanquefort, près de Bordeaux, pour la fabrication de boîtes de vitesse automatiques destinées au marché américain.
2000 FAI est à son apogée, avec 3 600 salariés et une production qui bat tous les records depuis sa création. La suite est moins florissante.
2007 Alors que les effectifs du site de Blanquefort ont déjà été dégraissés, Ford annonce la fermeture de l'usine et la fin de la production des transmissions pour décembre 2011. Une mobilisation sans précédent des salariés s'ensuit, épaulés par les élus des collectivités locales et des comités de soutien locaux.
2009 La holding allemande HZ reprend l'unité et promet 140 millions d'investissement pour la fabrication de pales d'éoliennes et de pièces d'automobiles. Mais le projet capote.
2011 Ford Europe rachète l'unité.
2013 Un accord entre Ford, l'État, les collectivités locales et les syndicats entérine la pérennisation de 1 000 emplois, notamment pour la fabrication de la boîte automatique 6F N35. Mais les cadences resteront toujours en deçà des objectifs de l'industriel.

sur sudouest.fr
Toute l'histoire du site industriel de Ford à Blanquefort.

La direction ne fera pas d'annonce avant fin 2017

DIALOGUE SOCIAL Il reste tendu autour de perspectives industrielles pour assurer la pérennité du site, des volumes de production et de l'emploi

Selon Fabrice Devanlay, responsable de la communication de Ford France, le prochain projet industriel de FAI ne sera pas annoncé avant « la fin de l'année 2017 ». Il pourrait s'agir d'une nouvelle boîte à vitesse automatique de type 6F15, mais aucun volume de production n'est indiqué pour le moment.

Certains syndicats, toutefois, affirment avoir des informations sur des volumes prévisionnels revus à la baisse. Selon eux, Ford étudierait actuellement la possibilité de poursuivre la production de la transmission 6F35, fabriquée actuellement, au-delà de 2018, parallèlement à la nouvelle.

« Objectif, pas engagement »

Selon Fabrice Devanlay, Ford aura investi environ 100 millions de dollars dans l'usine de Blanquefort entre 2013 et 2018, dans du matériel, de l'outillage et dans une salle à haute technologie. Il confirme que le versement des aides publiques se fait au prorata des objectifs réalisés, notamment celui des 1 000 emplois. Et précise qu'il s'agit bien « d'objectifs et non pas d'engagements ».

Pas d'assurance sur l'avenir

Il ne donne donc aucune assurance sur la pérennité du site. Et indique que toute production doit correspondre à un besoin, « à une réalité commerciale ». « Le programme de la nouvelle transmission progresse selon les étapes habituelles du développement produit », dit simplement le porte-parole de Ford.

« Bien que Ford continue de rechercher de nouvelles opportunités pour affecter à l'usine FAI de futurs nouveaux produits, il va de soi que le maintien du niveau d'emploi requiert une équation économique viable pour l'usine », indique par ailleurs Ford dans un communiqué.

Manifestation de l'intersyndicale à Bordeaux, le 23 janvier.
ARCHIVES THIERRY DAVID

« Obtenir de nouveaux contrats et maintenir le niveau d'emploi, et sa pérennité chez FAI, dépendent de la productivité et de la compétitivité de l'usine au niveau mondial, mais aussi de la demande du marché, comme c'est le cas pour chacune des usines Ford à travers le monde ».

Le représentant de Ford affirme, par ailleurs, que l'usine voisine GFT a des besoins auxquels pourraient répondre des salariés de FAI. Mais ces derniers, manifestement, ne sont pas très nombreux à vouloir rejoindre le site de GFT (Getrag) spécialisé dans les transmissions manuelles, dont Ford possède 50 % des parts.

La CGT, qui dénonce les baisses de production, se positionne contre ce système de prêt de personnel. Selon elle, il ne correspond pas « aux besoins réels de GFT » et brouille les cartes.

La pression des syndicats

En résumé, l'intersyndicale CFE/CGC, CFTC, FO, CGT s'impatiente et maintient la pression. La dernière rencontre avec Kieran Cahill, président de FAI et directeur de la production moteurs et transmissions de Ford Europe, lors d'un comité d'entreprise extraordinaire, s'est mal passée. Les représentants des « syndicats ouvriers » (CFTC, FO, CGT) ont quitté la salle avant la fin de la réunion. « Je leur ai demandé si l'usine de Blanquefort allait fermer, ils ne m'ont pas répondu », a relaté Bernard Nieto (CFTC). Et le 23 janvier, même les cadres étaient descendus dans la rue.

Que fabrique-t-on sur le site ?

Dans les ateliers de FAI.
ARCHIVES GUILLAUME BONNAUD

Interrogé sur la production actuelle, Fabrice Devanlay évoque d'abord la fabrication et l'assemblage de 500 boîtes à vitesses (6F35) par jour à Blanquefort. Elle serait en fait de 420 boîtes par jour, selon un syndicaliste. Il s'agit de transmissions destinées au marché européen, pour équiper des véhicules de la gamme supérieure de type Focus, C-Max, Kuga ou encore Mondeo. Ces boîtes sont envoyées vers les usines d'assemblage de Ford Europe, notamment à Valencia en Espagne. Autre spécialité du site : le DCT ou double embrayage, consiste à produire les éléments d'une autre boîte à vitesse fabriquée par l'usine voisine GFT. Les syndicats craignent que le concurrent Valeo « qui a augmenté sa capacité de production » couvre bientôt l'ensemble des besoins de GFT. La production du DCT est de 800 à 850 unités par jour, selon le responsable de la communication. Lequel évoque aussi une production quotidienne de 1250 carters Fox. Quand à l'unité de traitement thermique sur des pièces de GFT, le fait que l'usine voisine se soit équipée d'un deuxième four lui permettant « d'être pratiquement autonome » est une autre source d'inquiétude. Enfin concernant la boîte à vitesse 6F15, qui pourrait remplacer la transmission fabriquée à l'heure actuelle, on sait qu'elle est destinée à de petits véhicules, comme la Fiesta, et qu'elle est déjà produite aux USA et au Mexique.