

L'USINE NOUVELLE

Quel avenir pour l'usine Ford de Blanquefort ?

Julie Thoin-Bousquié Publié le 17/05/2018 À 06H30

Alors que l'accord-cadre quinquennal destiné à garantir l'emploi sur le site expire le 24 mai prochain, le site Ford de Blanquefort est-il en péril ? L'Usine risque de n'avoir plus rien à produire après 2019.



L'accord-cadre quinquennal destiné à garantir l'emploi sur le site expire le 24 mai.

La longue histoire entre Ford et Blanquefort (Gironde) est-elle sur le point de prendre fin ? Dans les années 2000, le constructeur américain employait plus de 1 600 salariés dans l'usine de Ford Aquitaine Industries (FAI). Mais cette période de grâce semble révolue. Alors que la filière automobile française profite à plein de l'embellie du marché européen, les 900 employés restants s'interrogent sur leur

avenir. Le 27 février, le fabricant de Detroit a douché leurs espoirs de produire une nouvelle boîte de vitesses automatique 8 rapports, destinée à équiper les Ford compactes sur le Vieux Continent. Selon le groupe, l'investissement ne serait pas "économiquement viable". Une décision que pour l'heure l'entreprise maintient, malgré l'"implication totale" de l'État sur le sujet, en la personne du ministre de l'Économie, Bruno Le Maire. Pour les salariés de FAI, la décision fait l'effet d'un coup de massue. Car conséquence directe de ce revirement, l'usine n'aura plus rien à produire après 2019. À cette date, la fabrication de la boîte de vitesses actuelle devrait s'achever.

Les carters et composants pour boîte de vitesses double embrayage, assemblés par une fraction des salariés de Blanquefort, ne suffiront pas à maintenir l'activité. Seule solution pour sauver l'usine, estime le constructeur américain : trouver un repreneur. Un choix qui ne surprend guère les syndicats. "*Ce n'est pas la première fois que Ford cherche à se désengager de Blanquefort*", tonne Gilles Lambersend, le secrétaire CGT du comité d'entreprise. "*La tentative de 2009 s'était soldée par un échec. Mais ce n'est pas pour autant que Ford a abandonné l'idée. La fragilité du projet actuel en témoigne*", accuse le syndicaliste.

À Blanquefort, la situation a des airs de déjà-vu. En 2009, le constructeur avait cédé le site girondin au groupe allemand, HZ Holding. "*La transmission assemblée à l'époque n'avait plus de véhicules pour la recevoir*", rappelle Fabrice Devanlay, le directeur de la communication de Ford France. Devenu First Aquitaine Industries, le site avait vu sa santé se dégrader... conduisant Ford, sous la pression des salariés et de l'État, à récupérer son bien dès 2011. La direction s'était engagée deux ans plus tard à signer un accord-cadre destiné au maintien de 1 000 emplois jusqu'au 24 mai 2018, en échange d'une subvention de 12,5 millions d'euros accordée par l'État et les collectivités locales.

Un destin lié à la réorganisation mondiale

À quelques jours de l'expiration de cet accord, la situation a comme un goût de retour à la case départ pour les employés Ford de Blanquefort. D'autant qu'entre 2011 et le 27 février dernier, l'usine a "*atteint 8 % d'efficacité, contre 4 % pour les autres usines en Europe*", martèle Jean-Marc Chavant chez FO. "*Blanquefort est rentable et peut produire plus si besoin. Nous avons livré 103 000 boîtes de vitesses en 2017, alors que nous pourrions en faire 160 000*", déplore le délégué syndical. Ford le reconnaît volontiers : la compétitivité du site n'est pas en jeu. La décision serait en réalité liée à "*l'anticipation d'une baisse de la demande en boîtes automatiques en Europe*", insiste Fabrice Devanlay. Un choix à contre-courant d'autres acteurs à l'instar de PSA, qui, lui, s'est allié au japonais Aisin pour produire ses boîtes à Valenciennes. "*Le marché européen est de plus en plus demandeur en transmissions automatiques*", analyse de son côté Bernard Jullien, maître de conférences à l'université de Bordeaux.

Mais, pour comprendre le destin de Blanquefort, il faut aussi prendre en compte les performances de Ford en Europe, et les directions prises par la maison mère. Arrivé aux manettes en mai 2017, Jim Hackett s'est lancé dans une vaste réorganisation mondiale. Parmi les prescriptions du nouveau PDG de Ford, un recentrage sur les marchés à fort potentiel comme la Chine, et des économies dans les régions moins profitables... comme l'Europe, soulignait le "New York Times" en début d'année. Ces dernières années, Ford y a connu des résultats en dents de scie. Entre 2011 et 2014, le groupe américain a affiché des pertes avant impôt cumulées de plus de 4,4 milliards de dollars – 3,7 milliards d'euros – en Europe, du fait de la crise. Après une bonne année 2016, le constructeur a vu son profit avant impôt à nouveau chuter de 81 % à 234 millions de dollars – 196 millions d'euros – l'année dernière, et sa marge opérationnelle s'écrouler à 0,8 %. "*À l'exception du Brésil, les réussites de Ford en dehors des États-Unis ne sont pas éclatantes*", résume Bernard Jullien. *Le retrait de Blanquefort s'inscrit aussi dans ce contexte.*"

Hubert Bonin, professeur d'histoire économique, voit aussi dans cette décision une "*logique tactique de Ford en phase avec le patriotisme économique de l'administration Trump*". La production de la boîte automatique à 8 rapports est déjà en cours aux États-Unis, au sein d'usines d'où sortent chaque année "*800 000 à 900 000 transmissions*", indique Bernard Jullien, dont une partie devrait être exportée en Europe.

La bonne santé du marché européen

C'est tout le paradoxe : la décision de Ford intervient alors que le marché automobile européen connaît une excellente dynamique. En 2017, la demande en véhicules particuliers neufs a cru en Europe de 3,4 %, pour la quatrième année consécutive. Selon l'Association européenne des constructeurs d'automobiles (Acea), les immatriculations ont atteint le seuil des 15 millions d'unités, une première depuis 2007. En France, elles ont dépassé la moyenne européenne, avec une hausse de 4,7 % sur l'ensemble de l'année écoulée. Des performances dont profitent le groupe Volkswagen, en tête sur le plan des voitures particulières (3,580 millions d'immatriculations), ainsi que les deux constructeurs français, PSA et Renault. Toujours selon les chiffres de l'Acea, le premier a écoulé 1,852 million de véhicules particuliers en 2017, tandis que le groupe au losange a vu ses immatriculations grimper à 1,601 million d'unités. Ford s'installe de son côté à la cinquième place, devant le groupe BMW, avec un peu plus d'un million de voitures vendues au cours de l'année passée. Mais si les ventes sont à la hausse, celles de diesel connaissent en revanche une érosion sans précédent. Au premier trimestre 2018, les ventes ont encore reculé de 17 % en Europe, autour de 1,574 million de voitures.