

Le bras d'honneur de Ford au gouvernement

14 DÉCEMBRE 2018 PAR **MATHILDE GOANEC**

Ford a refusé l'offre de reprise pour son site en Gironde. Le constructeur va lancer son plan social pour les 872 salariés. Bruno Le Maire, le ministre de l'économie, s'indigne mais ne dispose pas d'instruments de contrainte.

Bruno Le Maire est-il en colère, ou simplement vexé ? « *Je veux dénoncer la lâcheté de Ford à qui je demande à parler depuis trois jours et qui n'a même pas eu le courage de prendre le ministre de l'économie et des finances au téléphone.* » Le ministre expérimente ce que la plupart des salariés savent déjà : rien n'oblige, dans la loi française, une entreprise à céder à un repreneur un site dont elle souhaite se débarrasser, même pas la pression insistante d'un gouvernement.

Ford a annoncé jeudi, lors du comité d'entreprise de son usine de Blanquefort, qu'il refusait la proposition du groupe belge Punch Powerglide pour la reprise de son site girondin. L'offre de Punch prévoyait pourtant le maintien de quelque 400 des 850 emplois du site de fabrication de boîtes de vitesse. Elle a été soutenue par les politiques de gauche comme de droite, ainsi que par les syndicats.

À la place, le plan social va bel et bien s'appliquer, sauf ultime retournement, ce qui signifie le licenciement de la totalité des 872 salariés. « *Malgré les discussions rigoureuses et approfondies des neuf derniers mois, et les meilleurs efforts fournis par chacune des parties, le plan proposé par le repreneur potentiel présente des risques significatifs* », explique le constructeur dans un communiqué.

« *Je suis révolté, je suis écœuré par cette décision qui ne se justifie que par la volonté de Ford de faire monter son cours de Bourse* », a renchéri le ministre de l'économie devant l'Assemblée nationale, saluant au passage les salariés, qui ont accepté de rogner sur leur salaire et leurs congés pour laisser passer l'orage, mais aussi – plus inattendu – Philippe Poutou, délégué CGT de l'usine de Blanquefort et porte-parole du NPA.

Le ministre de l'économie, qui emprunte les mots de la gauche anticapitaliste, avait pourtant théorisé devant l'université du Medef, en août 2017, ce qui semble être la doctrine du gouvernement actuel : zéro contrainte, cajoleries et incitation. « *À vous entrepreneurs, je ne dis pas : c'est donnant-donnant. [...] Je ne crois pas à cette logique de conditions, qui ruine le bien le plus précieux en économie : la confiance.* » Baisse de la fiscalité, assouplissement du code du travail, maintien du CICE malgré les critiques sur son efficacité, l'exécutif tient son cap, jusque dans ses plus récents développements (*lire à ce sujet l'analyse de Romaric Godin*)

Les quinquennats précédents n'ont pas eu beaucoup plus d'audace en la matière. La loi Florange, élaborée par un Arnaud Montebourg alors ministre de François Hollande, première esquisse de contrainte sur les entreprises rentables souhaitant licencier, s'en était finalement tenue à cette disposition : un groupe qui veut partir doit chercher un repreneur, sans aucune obligation d'accepter son offre, aussi solide soit-elle. La loi Hamon, en cas de vente d'un site, consiste également en un simple « devoir d'information et de consultation » des salariés.

Le départ de Ford pose une autre question, celle de l'argent public versé aux entreprises pour sauver l'emploi (*lire ici cet article sur l'argent public versé à l'entreprise GM&S, en vain*). En 2009, Ford avait cédé une première fois son usine de Blanquefort à une entreprise allemande, qui n'était pas parvenue à maintenir l'activité à flot. Sous la pression des syndicats et des pouvoirs publics, le

groupe américain avait repris son usine en 2011 et s'était engagé en 2013 à maintenir un millier d'emplois pendant cinq ans, en échange de contreparties financières.

Pendant cette période, l'entreprise a touché quinze millions d'euros pour soutenir ses investissements, 27 au titre du chômage partiel, et huit millions de CICE (crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi). Soit la coquette somme de cinquante millions d'euros. Ce qui ne l'a pas empêchée de supprimer 200 postes dès 2014, rompant la promesse de conserver un millier de CDI à temps plein. Le tribunal de grande instance de Bordeaux a d'ailleurs estimé en 2017 qu'elle n'avait pas tenu ses engagements, et l'a condamnée à des dommages-intérêts. En mai 2018, soit pile au terme de l'échéance des cinq ans, Ford décide de fermer totalement le site et de tirer un trait sur ses salariés girondins.

Près d'un quart d'entre eux ont plus de 55 ans et seront donc potentiellement renvoyés vers un dispositif de type pré-retraite. Pour les autres, le retour vers l'emploi s'annonce difficile, car la moyenne d'âge du site est de 51 ans. Au-delà de la situation personnelle des salariés, la fin de Ford à Blanquefort signifie 900 postes en moins pour le bassin d'emploi, mais l'assèchement pour des milliers d'emplois indirects, dont le secteur automobile est friand. Difficile de laisser filer un tel vivier. La maire de Blanquefort, Véronique Ferreira, a laissé éclater sa rage sur France 3 : *« De toute façon, ils voulaient partir. Qu'est-ce que ça leur coûtait de dire "OK, on accepte la reprise" ? Leur honneur ? Leur argent ? De toute façon, leur honneur ils ne l'ont plus. »*

« Aujourd'hui, l'usine est à l'arrêt tout simplement parce que Ford a mis presque tout son personnel à la maison. Ça doit faire partie d'une stratégie pour écarter le plus possible les salariés de la scène, explique Philippe Poutou. Il y a l'espoir d'un nouveau coup de théâtre, en tout cas on travaille pour. » Alain Juppé évoque de son côté l'exemple de reprise de l'entreprise General Motors à Strasbourg, repêchée en 2013 par le belge Punch, déjà... *« Je demande instamment à Ford de reconsidérer sa position et de donner au site de Blanquefort et à ses salariés un avenir en acceptant et en aidant la reprise »,* insiste le maire de Bordeaux.

Si la capacité des pouvoirs publics à peser sur Ford est regardée de si près, c'est que ce scénario annonce des situations similaires. Lorsque General Electric a racheté la branche énergie du français Alstom en 2014, l'américain s'est engagé à créer 1 000 nouveaux emplois en France, sous peine de s'acquitter auprès de l'État d'une amende de 34 millions (50 000 euros par emploi non créé). Les embauches promises n'ont jamais eu lieu et le groupe, en mauvaise posture, laisse désormais entendre qu'il pourrait même licencier.

Quant à la fusion entre les branches ferroviaires d'Alstom et Siemens, les menaces ne cessent de s'accumuler sur l'emploi depuis le sauvetage in extremis du site de Belfort par l'État. Deux bonnes occasions pour le ministre de l'économie de prouver qu'il peut se contredire et contraindre au *« donnant-donnant »*.