



réindustrialisation papier Ford

Ford Blanquefort

850 salariés toujours dans l'expectative

Les salariés du site girondin sont toujours coincés entre le cynisme de Ford, sur le départ, et le manque de garanties du repreneur potentiel. Un cas emblématique.

Le sort de l'usine Ford en Gironde n'est pas encore scellé. L'intersyndicale CGT-FO-CGC porte encore ce message et ce combat. Le plan de licenciement, dit plan de sauvegarde de l'emploi (PSE), présenté par la Ford Motor Company (FMC) à la direction départementale du travail (Dircecte) pour liquider son usine à Blanquefort, n'est toujours pas validé. Il aurait pourtant dû l'être en ce début d'année, mais les services de l'État ont reporté leur décision au 28 janvier au plus tard. La multinationale avait oublié de fournir des documents pour pouvoir mettre à la porte les 850 salariés du site. Près d'un mois de gâgné pour ces derniers. Ils pourront ajouter un mois de plus si le PSE est invalidé.

Devant l'emblématique usine jaune, qui depuis quarante-cinq ans tranche dans ce paysage bucolique de campagne au nord de Bordeaux, Philippe Poutou, secrétaire CGT du CHSCT, analyse la situation, entouré d'une centaine de collègues : « Ces reports nous intéressent pour une raison essentielle : concrétiser une reprise par Punch Powerglide et pousser Ford à vendre. » L'entreprise sous-traitante belge s'est volontairement porté candidate depuis que la FMC a exprimé

au printemps dernier sa volonté de partir uniquement pour des raisons stratégiques et boursières. Punch veut produire des boîtes de vitesses, ce qui est dans la lignée des productions actuelles. Seulement, les garanties manquent car « le principal client envisagé serait un peu plus méfiant que d'habitude », commente Jean-Michel Caille, de la CFE-CGC. Une conséquence de l'attitude de la multinationale, qui mi-décembre annonçait ne pas avoir trouvé le « repreneur fiable » qu'elle prétendait chercher et refusait l'offre de Punch.

gel des salaires

Punch Powerglide promet pour bientôt les garanties et n'abandonne pas son projet, ardemment soutenu par le gouvernement, dans lequel 400 salariés seraient repris avec des conditions de travail abaissées – dont le gel des salaires pendant plusieurs années. Dans cette entreprise où l'âge moyen des salariés est de 51 ans, plus de la moitié d'entre eux pourraient faire valoir leur droit à la préretraite.

Benoît, avec ses 42 ans dont dix-neuf ans dans l'entreprise, dit attendre les décisions et sait déjà à qui envoyer ses CV si besoin. « On attend », commente à son tour Éric, 55 ans dont trente-quatre ans chez Ford, prêt à partir en préretraite. Les deux collègues décrivent une « ambiance apaisée » après six semaines de grève où presque rien n'est sorti de l'usine. Depuis une poignée de jours, un cabinet de reclassement passe déjà informer les salariés sur les possibilités d'avenir.

Dans ce combat, l'intersyndicale s'appuie sur les soutiens politiques. Le président Emmanuel Macron a fustigé l'attitude « hostile et inacceptable » de la direction de Ford. Le porte-parole du gouvernement, Benjamin Griveaux, avance la possibilité que l'entreprise ne soit plus retenue dans les marchés publics où elle se porterait candidate – une proposition faite depuis plus d'un an par la CGT, mais qui à l'époque était raillée. Surtout, le ministre de l'Économie, Bruno Le Maire, ne lâche plus ce dossier. « J'aimerais que la direction de Ford soit à la hauteur de la dignité des salariés de l'usine, assénait-il sur Europe 1 le 6 janvier. Et s'il faut faire la jonction entre Ford et Punch, j'y suis prêt. » Le ministre propose un dispositif de rachat-vente. Ford vend son usine à l'État, qui directement la cède au repreneur. Si la reprise échoue, la FMC serait alors protégée et la responsabilité reviendrait à l'État puisqu'il serait le dernier acquéreur en date.

effets de manches ?

« Pour l'État, c'est une grosse nouveauté d'acheter une usine dans ce secteur d'activité, embraie Philippe Poutou, et leur crainte, c'est que ça encourage d'autres ouvriers à dire : "Vous l'avez fait pour Ford, vous pouvez le faire pour nous." » Si Ford refuse à nouveau la vente ou si Punch échoue dans sa reprise, le gouvernement promet de continuer le combat. Cependant, l'ancien candidat du Nouveau Parti anticapitaliste reste agacé car « les lois sont favorables aux multinationales comme Ford ». Le député France insoumise de Gi-

ronde Loïc Prud'homme craint aussi que les grandes déclarations restent des « effets de manches avec un pistolet à bouchon ».

Difficile de ne pas leur donner raison. Déjà, le ministre le dit à tue-tête : « L'État ne peut pas empêcher Ford de partir. » Certes, la loi Florange, votée en 2014, oblige les entreprises de plus de 1 000 salariés qui veulent fermer leur site à chercher un repreneur, mais sans obligation de résultat. En ce sens, Ford a scrupuleusement appliqué la loi.

Et, bien qu'il fasse ses valises, le groupe ose tout. Ainsi, entre les fêtes de fin d'année, la maire de Blanquefort a découvert un courrier du groupe lui demandant le versement de quelques milliers d'euros, derniers tiers des aides prévues par un accord-cadre signé en 2013 que Ford n'a jamais respecté. De fait, il devient presque impossible de l'imaginer rendre l'argent public reçu, comme le réclament les collectivités locales...

L'élue communiste de Blanquefort Jacques Padie dénonçait le 21 décembre ces « logiques de financement qui ne visent, pour l'État, qu'à baisser le coût du travail et pour les collectivités qu'à alimenter les profits sans contrepartie pérenne pour l'emploi et les salaires ». Pour « ne plus connaître ça », Laurence Harribey, sénatrice Nouvelle Gauche de Gironde, a déposé avec son collègue de Charente, Bernard Lalande, un amendement dans le cadre de la loi plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises, dite Pacte. Sans pouvoir être rétroactif, celui-ci contraindrait les entreprises ayant reçu des subventions à les rembourser si les engagements pris ne sont pas respectés ou si les offres de reprise du site sont rejetées. Il sera débattu courant février au Sénat. La sénatrice pense avoir l'oreille du gouvernement qui, selon elle, « cherche des solutions pour s'en sortir ».

remboursement des aides publiques

Reste que dans le cas de Ford le remboursement de 50 millions d'euros d'aides publiques touchées de 2013 à 2018 serait plus symbolique que contraignant face aux 7,6 milliards de bénéfices engendrés par le géant de l'auto dans la seule année 2017. L'élue l'admet : « Si l'amendement aboutit, ça résout un problème, mais ça ne résout pas tout. Ce scandale restera un scandale. »

Un scandale à la hauteur de l'impuissance politique générée par les gouvernements successifs. Et qui, comme l'explique l'ouvrier Éric, « commence à Blanquefort, mais se verra bientôt dans toute l'Europe ». Ford a choisi en effet de supprimer par milliers ses emplois à travers le Vieux Continent. À l'avant-garde de cette casse sociale, le combat des Ford en Gironde pour la sauvegarde de leur usine pourrait donc prendre une tournure plus européenne.

Xavier ridon ■

