



Philippe Poutou et Carlos Abrantes (à gauche), et Gilles Penel (au centre), tous trois élus du CE et présents, avec quelque 500 autres, pour manifester au Mondial de l'auto, à Paris, le 29 septembre

# Les Ford vers la lutte finale

Alors que la multinationale entretient toujours le flou sur l'avenir de son usine en Gironde, les ouvriers se remobilisent. Rencontre avec des syndicalistes déterminés, parmi lesquels Philippe Poutou.

par Christophe Mollo  
photo Stéphane Lagoutte/M.Y.O.P

**L**a zone industrielle de Blanquefort (33) ressemble à toutes celles qui existent en France. D'immenses bâtiments en tôle, anonymes, où seul le panneau à l'entrée du parking devrait donner une idée de ce qu'il s'y fabrique. Celui-là indique First Aquitaine Industries. Pourtant, l'usine appartient à Ford. Aujourd'hui, elle tourne au ralenti, en "coma artificiel", selon la députée PS du Médoc Pascale Got. La multinationale s'est engagée à maintenir les 1 000 postes encore existants, mais les syndicalistes que nous avons rencontrés n'y croient pas.

Ce vendredi 28 septembre, les cégétistes mettent la dernière main aux préparatifs. Le lendemain, le "train pour l'emploi" affrété par la CGT, la CFTC et la Cfdt partira pour Paris. Destination le Mondial de l'automobile, porte de Versailles, et le stand Ford. Trois cent soixante personnes seront à bord : des salariés de l'usine mais aussi d'autres entreprises en lutte, des membres de leur famille, des élus locaux de gauche, des délégations SUD et FSU.

Sur le parking devant le local du comité d'entreprise (CE), Vincent Alauze, la trentaine et de faux airs d'Olivier Besancenot, rappelle que "cela fait douze ans qu'il n'y a pas eu d'embauches". Il est bientôt rejoint

par Philippe Poutou qui insiste sur l'importance du logo Ford : "S'ils avaient vraiment l'intention de faire redémarrer l'usine, ils le remettraient." Il y a encore un mois, 70 % du personnel était en activité partielle de longue durée (APLD)<sup>1</sup>. Si l'usine se remplit peu à peu, les nouvelles unités de production sont, elles, toujours en cours d'installation et les ouvriers n'ont parfois que des tâches ménagères à accomplir.

**Outre le retour du logo, les salariés exigent des projets industriels à même de garantir "au moins" 1 000 emplois et la pérennité du site.** Blanquefort n'a jamais cessé le traitement thermique des métaux, "prête" des ouvriers à GFT - usine voisine, elle aussi propriété de Ford - et a débuté l'usinage de "racks" (des modules de transport). En complément, la multinationale entend lancer la fabrication de différentes pièces (carter, double embrayage...) ainsi que d'une boîte de vitesses (la 6F35), spécialité de l'usine. Seule cette dernière paraît viable sur le long terme, mais les dates de mise en production et le nombre d'unités à sortir des chaînes n'ont cessé de varier. Ford a investi 115 millions d'euros, mais ceux-ci proviennent "des comptes de HZ Holding (un éphémère repreneur, lire encadré) qui avaient été

mis sous séquestre", affirme Carlos Abrantes, pas loin de 50 ans, dont dix-huit à l'usine.

"On connaît le boulot, on n'est pas que des cons d'en bas qui ne comprennent rien à ce qui se passe", lance Philippe Poutou. S'appuyant sur leurs calculs et ceux de Secafi, un cabinet d'expertise qui assiste le CE, les Ford estiment que tous ces projets n'occuperont "au mieux que 800 personnes", voire seulement 600. L'ancien candidat du NPA ajoute : "La direction a fait un tableau avec les différents projets. Tout est détaillé mais, c'est marrant, dès qu'il y a un truc qui bouge sur les volumes de production, le total est toujours le même : 1 000. Ce n'est absolument pas crédible." Joint par téléphone, Stéphane Cesareo, directeur de la communication de Ford France, n'a, lui, aucun doute sur les 1 000 emplois. ▶

**"on n'est pas que des cons d'en bas qui ne comprennent rien à ce qui se passe"**

Philippe Poutou (CGT)

## à Bercy, les Ford sont frappés par la jeunesse des conseillers “qui n’ont jamais mis les pieds dans une usine”

Nous n’avons pas pu obtenir l’avis de Laurent Dudych, directeur général de l’usine.

Pour Carlos, *“même si les 1 000 emplois y étaient, ça ne suffirait pas. La moyenne d’âge des ouvriers est de 47 ans et pour qu’une entreprise ait de l’avenir, il faut des jeunes, des projets novateurs et une transmission des compétences”*. Dans le local du CE, Philippe Poutou enchaîne : *“Dès l’année prochaine, on va passer sous la barre des 1 000. Il y a des départs en retraite, des licenciements pour inaptitude. Il y a malheureusement des collègues abîmés.”*

Actuellement, une centaine de salariés sont en *“réserve médicale”* et ne devraient plus être affectés à une tâche qui *“abîme”*. L’un d’eux raconte que, ne pouvant plus travailler debout, il a suivi une formation de conducteur *“pour préserver (sa) santé”*. Quand il est revenu à l’usine, le contremaître lui a balancé : *“C’en est fini des privilèges.”* Il se retrouve à travailler debout, à 100%. Conséquence : accident du travail, traitement à la morphine. Après avoir réussi à faire reconnaître une *“faute inexcusable”* de la part de l’entreprise, il craint maintenant qu’on ne veuille *“lui faire la peau”*. Il n’oublie pas non plus le DRH qui assénait : *“L’usine n’est pas un hôpital.”*

Au ministère du Redressement productif, le 25 septembre, l’ambiance était bien plus feutrée. Syndicalistes et élus y ont rencontré deux conseillers d’Arnaud Montebourg. Pour Philippe Poutou, *“même si c’est déjà bien d’être reçu, la réunion n’a rien apporté au niveau du contenu. Ils se demandaient ce que l’on allait faire lors de la manif au Mondial de l’auto et nous ont demandé d’être ‘responsables’. Mais c’est la pression des salariés qui permet que les choses bougent”*. Gilles Penel, élu du CE, la cinquantaine et depuis plus de vingt ans chez Ford, présent à Bercy, a senti *“une certaine impuissance”*. Frappé par la jeunesse des conseillers, *“qui n’ont jamais dû mettre les pieds dans une usine”*, il voit là *“deux mondes vraiment*

*très éloignés”*. Pour sa part, le commissaire au Redressement productif d’Aquitaine, Jean-Yves Larraufie, n’a répondu à aucun de nos messages.

À la section CGT, on dénonce un manque de volonté politique et les mots d’ordre sont sans concession : loi interdisant les licenciements, réquisition des usines. Les militants pointent *“la finance sans visage”*. Hérisssé par les considérations sur le *“coût du travail”*, Carlos fustige d’ailleurs *“ces actionnaires qui coûtent cher”*. Actionnaires à qui Ford a versé 760 millions de dollars (590 millions d’euros) de dividendes en 2011. À Blanquefort, le salaire moyen est de 2 000 euros brut pour ceux qui font les trois-huit. Sinon, il tombe à un niveau proche du smic (1 400 euros brut).

**Le 29 septembre, à 6 h 30, le train pour le Mondial de l’auto quitte la gare de Bordeaux.** La députée Pascale Got et la maire PS de Blanquefort, Véronique Ferreira, sont du voyage. L’une et l’autre partagent l’analyse des syndicats et réclament un *“deuxième projet structurant”* en plus de la seule fabrication de boîte de vitesses, plutôt *“qu’une addition de microprojets”*. Relativement confiantes après la réunion de Bercy, elles espèrent aussi que le comité de pilotage de décembre – qui réunira élus, préfet, dirigeants de Ford, syndicats et représentants du ministère – permettra de fixer un calendrier de production cohérent, annoncera le retour du logo sur le site et mettra fin à la *“guerre d’usure”*.

Dans les locaux du CE, Vincent, le délégué syndical, affirmait la veille : *“Voter ne change rien, ça passera par la rue.”* Sous les spots du Mondial de l’auto – après un bref meeting à l’extérieur qui a réuni Mélenchon, Besancenot, des salariés de PSA et d’autres usines –, ils sont environ 500 à manifester. Une irruption du réel au milieu des véhicules ripolinés. *“Tout est à nous, rien n’est à eux, tout ce qu’ils ont, ils l’ont volé”*, et les confettis volent sur les derniers modèles de Ford. Les ouvriers envahissent le stand, apposent des autocollants *“Sauvons les emplois”* sur les voitures. Les hôtes d’accueil, bien obligées, gardent le sourire. Les visiteurs approuvent, pour la plupart. Philippe Poutou enchaîne les interviews. Arnaud Montebourg n’a pas fait le déplacement au Mondial, comme le prévoyait pourtant son agenda.

Alors que l’action tire à sa fin, un commercial de Ford discute avec des ouvriers : *“Je ne vous dis pas ‘à la prochaine’. Tout va s’arranger.”* Peu convaincus, les Ford quittent le Mondial sur l’air de *“Ce n’est qu’un au-revoir”*. ■

1. L’APLD est un dispositif alternatif au chômage partiel qui a pu garantir aux salariés de Ford une indemnisation à hauteur de 95% de leur salaire sur une durée maximum de 1 000 heures

### conflits à la chaîne

**1973** Ford crée son usine sur le site de Blanquefort, qui compte alors 4 000 salariés.

**2005** Malgré la mobilisation syndicale, il ne reste plus que 2 500 ouvriers sur les chaînes.

**2008** Ford annonce la fermeture du site pour 2010. Les ouvriers poursuivent leur lutte pour sauver les emplois.

**2009** La multinationale cède l’usine à HZ Holding pour

1 euro symbolique et lui laisse même un avoir de 100 millions d’euros. Un *“repeneur bidon”*, juge la CGT. Aucun projet cohérent n’ayant été mis en place, certains soupçonnent HZ de n’être qu’un liquidateur.

**2010** L’entreprise est rachetée... par Ford. Les conditions et le pourquoi du rachat suscitent toujours l’interrogation.