

Pourquoi reparler de Ford maintenant ?

La campagne des régionales ramène l'avenir de Ford sur la table. Tour d'horizon des préoccupations.



En 2013, la nouvelle boîte de vitesses produite sur le site avait fait renaître l'espoir. ©

Photo archives Guillaume Bonnaud

ÉTIENNE MILLIEN

Derrière le contexte politique qui invite à la critique des choix réalisés par les élus locaux et régionaux (voir « Sud Ouest » du 10 novembre, page Gironde), le questionnement sur l'avenir de l'entreprise demeure, alors que se rapproche l'échéance de 2018.

1 L'engagement contre les aides

C'est à cette date que se terminera l'accord sur cinq ans passés par le constructeur automobile et les pouvoirs publics et qui conditionnait l'octroi d'aides importantes. En accumulant les subventions directes et les exonérations fiscales, la CGT estime l'enveloppe à 46 millions d'euros. En échange, Ford s'est engagée à maintenir 1 000 emplois sur le site. « Je pense que Ford va respecter la convention jusqu'à son terme », juge la maire, Véronique Ferreira, qui a participé au comité de suivi de septembre dernier, à la préfecture, avec les représentants de Ford Europe. « Mais je constate, que sur les 1 000 emplois, tous ne sont pas actifs. » En effet, confirme la CGT, « une centaine d'employés sont en préretraite, et une cinquantaine en longue maladie ».

2 Une productivité en deçà des espérances

La reprise du site reposait sur plusieurs activités phares. Dont une boîte de vitesse lancée grâce à l'investissement public. Au lieu de l'objectif des 130 000 unités prévues, 124 000 sont sorties en 2015 et Ford « espère atteindre les 128 000 », précise Véronique Ferreira. La fabrication des « racks », des modules de transport, va s'arrêter au 1er décembre, affirme Gilles Lambersend, représentant CGT au comité d'entreprise, et les effectifs seront reversés sur la fabrication du double embrayage. Cette activité devrait aussi cesser en 2018 selon lui, comme celle de la boîte de vitesse évoquée plus haut.

3 La question de la compétitivité

Pour remplacer ces activités perdues, l'usine de Blanquefort peut espérer fabriquer une nouvelle boîte de vitesse, mais ce chantier ne lui sera accordé que sur la base d'une mise en concurrence avec les autres usines du groupe. « La moyenne d'âge est de 49 ans et il n'y a pas de bureau d'étude sur place, sans compter le sureffectif », s'inquiète la maire de Blanquefort. Une crainte partagée par les syndicats qui mettent en avant l'expérience du personnel mais s'interrogent sur les critères d'évaluation.

Lors du comité de suivi de septembre, les élus ont demandé à Ford de garantir la préparation à la compétitivité, ce à quoi l'entreprise s'est engagée. Mais les salariés ont reçu peu ou pas d'information sur la question. « La mise en concurrence est un processus normal dans l'automobile », explique-t-on du côté de Ford. Pas rassurant, à défaut d'être inquiétant.