

21 octobre 2010 10h14 | Par **CHRISTINE MORICE**

## Blanquefort (33) : Ford, entre espoir et crainte

**[CHRONOLOGIE]** Le probable retour de Ford dans son ex-usine ravive les souvenirs, mais ne rassure pas.



---

«Que Ford revienne, c'est une bonne chose. Mais pas les mains vides ». Bien que très attendue, l'annonce de la reprise de First Aquitaine Industrie (FAI) par la multinationale américaine provoque un enthousiasme teinté de méfiance au sein de la population locale. « C'est une excellente nouvelle, à condition que ça tienne », lance un retraité. « En fait, tout le monde se demande combien de salariés vont pouvoir rester, si Ford redevient le patron du site. On a du mal à croire qu'il puisse reprendre tout le monde, c'est à dire quelque 1500 employés ».

Ce type de réaction résonne comme leitmotiv, sous les arcades du centre-ville. Comme si les Blanquefortais, échaudés par les incertitudes de ces dernières années, ne voulaient pas nourrir de faux espoirs. Comme si, les liens entre Ford et Blanquefort s'étant distendus, rien ne pouvait plus être comme avant.

### Un King Kong fatigué

## Des préretraites annoncées hier

Si Ford va sans doute reprendre FAI, il n'y maintiendra pas, loin de là, les quelque 1410 emplois existants (hors longue maladie, etc). La direction de FAI a ainsi annoncé hier lors d'un Comité d'entreprise que les salariés atteignant 55 ans avant fin 2011 pourront bénéficier d'un plan de préretraite payé par Ford. Ils percevront 65 % de leur ancien salaire, plus une prime variable (entre 3500 et 6500 euros) selon la CGT.

Ce plan sera basé sur le volontariat. Gilles Penel, secrétaire (CGT) du Comité d'entreprise parle d'un « licenciement déguisé », tout en admettant que nombre de ses collègues aspirent à quitter l'entreprise. Il ne serait donc guère surprenant que la grande majorité des 367 salariés éligibles décident de partir.

Si ce scénario se produit, l'usine ne sera pas loin de l'effectif de 1000 salariés considéré par Ford comme compatible à terme avec sa viabilité. À ce jour, Ford a présenté une palette de projets susceptible de faire travailler 600 personnes, lorsque l'usine aura cessé de fabriquer des boîtes automatiques à 5 vitesses pour des chaînes de montage américaines et thaïlandaises fin 2011. On saura bientôt si d'autres projets peuvent combler cet écart.

En attendant que les projets annoncés se mettent en place, FAI va donc continuer d'avoir pour quelque temps comme seule activité la production de boîtes 5 vitesses destinées aux Explorer et Ranger américains, ainsi qu'à un pick-up thaïlandais. Contrairement aux craintes, la ligne S, qui produit les modèles de boîte les moins anciens, sera encore maintenue jusqu'à la mi-2011, celle du modèle E, destiné au Ranger, subsistant cinq mois de plus. La direction de First a rappelé à cette occasion que, du fait du retard accumulé depuis la baisse des cadences du printemps, une bonne partie des boîtes devait être transportée par avion, ce qui coûte 500 000 euros par semaine. D'où une invitation à remonter la cadence.

Mais, une fois ce retard comblé, et même en tenant compte des préretraites, l'effectif restera au moins passagèrement trop important, tant que les nouveaux projets ne seront pas montés en puissance. D'où le recours envisagé à diverses mesures pas forcément indolores : à partir de janvier, le travail en équipe devrait être supprimé. Et si une compensation dégressive et provisoire a été annoncée, les salariés concernés pourraient à terme, selon Gilles Penel, perdre quelque 10 % de leur paie. Dans le même temps, afin de résorber le sureffectif au moins provisoire, la direction envisage la mise en place d'une « convention d'activité partielle de longue durée ». First ne va sans doute pas fermer, mais les lendemains ne vont pas forcément y chanter.

B. B.

« On est ravi pour tous ces gens qui veulent travailler, mais on se demande s'il ne s'agit pas d'une entourloupe », s'interroge tout haut une autre passante. « Après avoir vendu à HZ qui a pompé dans le capital financier, Ford pourrait-il reprendre seulement un petit nombre de salariés sans être obligé de payer les indemnités de départ aux autres ? ».

« S'il garde 600 personnes, ce sera toujours autant de chômeurs en moins » répond en écho un monsieur aux cheveux blancs, lequel précise que « Ford, fait partie de Blanquefort, de son histoire ».

Depuis sa boutique de prêt-à-porter, Philippe Delhomme, le fils de l'ancien maire raconte qu'il voit aujourd'hui Ford comme un « King Kong » fatigué, alors qu'on l'avait cru indestructible. « Au début des années 70, Ford, c'était l'avenir, la fête, le travail. Aujourd'hui, Ford reste synonyme d'inquiète, évoque la peur du lendemain.

Le commerçant se souvient du chantier, avant l'ouverture du site. « Jour et nuit, on entendait poum, poum, le bruit des piliers que les machines enfonçaient dans cette terre de marécages, remplie de grenouilles. Pour Blanquefort, c'était une révolution ».

Il se souvient d'une visite de Henry Ford II, le patron américain reçu en mairie. « Tout le monde s'était mis sur son 31. »

« L'arrivée de cette entreprise, fut une avancée terrible, pour nous autres Médocains, dans notre petit village gaulois. C'était notre fierté ! »

« Qualifié ou non, on était embauché sans difficulté sur le site. On pouvait commencer à la chaîne et finir cadre supérieur. L'usine offrait une large marge de progression. Il n'y avait pas de grève, parce que tout le monde était content. Ford brillait alors de mille feux »

Philippe Delhomme évoque également les tournois de football entre les équipes de différentes usines européennes. Et la taxe professionnelle qui a permis à la commune de financer la rénovation de son centre-ville. « C'est grâce à Ford que Blanquefort est devenue ce qu'elle est aujourd'hui » témoigne à son tour un ancien de la maison, Guy Vidal. « Il faut dire qu'il y a eu jusqu'à 3600 employés sur le site ». Aujourd'hui, le retraité, qui fut responsable maintenance, n'a pas de mot assez dur pour qualifier le repreneur HZ. Mais il reste persuadé que Ford va récupérer l'argent dépensé.

Visiblement, l'échec de HZ a laissé des traces. « On n'a pas compris » témoigne un autre Blanquefortais. « J'avais vraiment cru à ce projet de reconversion dans les couronnes d'éoliennes. HZ reste pour nous une énigme. »

« Si Ford revient, c'est parce qu'il est le seul à avoir les reins assez solides pour reprendre l'usine » ajoute un commerçant. « Mais que de temps perdu ! ».

## Chronologie

**1970** : Ford, à la recherche d'une première implantation en France, choisit

Blanquefort, sur le territoire de la Communauté urbaine de Bordeaux, et

commence à équiper le site. C'est Jacques Chaban-Delmas, alors Premier

ministre et maire de Bordeaux, qui a obtenu cette installation.

**1973** : le 19 juin, Henry Ford II, président du groupe automobile américain

et petit-fils de son fondateur, inaugure l'unité de Blanquefort.

**1998** : le 26 juin, Alex Trotman, PDG de Ford, célèbre à Blanquefort le 25<sup>e</sup>

anniversaire de l'établissement girondin, où l'entreprise américaine va

investir 1,5 milliard de francs pour la fabrication d'une nouvelle boîte

automatique. « L'équipe de Blanquefort est un exemple pour la qualité et

l'efficacité de son travail », déclare-t-il.

**2000** : Ford Aquitaine Industrie compte 3600 salariés, avec une production

qui bat tous les records depuis sa création. Les deux usines jumelles de

Blanquefort équipent en boîtes de vitesse un véhicule sur cinq du constructeur automobile dans le monde.

**2007** : alors que les effectifs de l'unité de Blanquefort ont été dégraissés

au cours de la décennie, Ford Motor Company annonce en fin d'année qu'elle

va cesser la production de transmissions automatiques pour les 4X4. Une

mobilisation sans précédent des salariés s'ensuit, épaulés par les élus des

collectivités locales et des comités de soutien locaux.

**2008** : en février, le conflit social atteint son paroxysme : l'usine est

bloquée pendant une semaine. En octobre, les salariés manifestent en nombre

au Mondial de l'automobile de Paris et séquestrent temporairement deux des

membres de la direction, lors d'un comité d'entreprise. Après dix semaines

de chômage partiel, les salariés reprennent le travail en janvier 2009.

**2009** : le 2 février, le groupe allemand HZ Holding est officiellement

repreneur de l'unité qui fabriquait les transmissions automatiques. Porteur

d'un projet de fabrication sur place de grandes couronnes éoliennes, avec son partenaire allemand Johann Hay, il garderait l'ensemble du personnel.

**2009** : Ford Aquitaine Industrie n'existe plus, First Aquitaine industrie lui succède en mai 2009. Emblème historique, l'enseigne Ford de l'usine de Blanquefort est déposée à terre le 10 juillet. Elle était là depuis 1972.

**2010** : les repreneurs ne sont pas parvenus à ramener l'établissement sur le chemin de la pérennité : le projet de fabrication de couronnes éoliennes a capoté, HZ et Johann Hay ne sont plus en mesure de jouer leur rôle d'actionnaire. Le 18 octobre, Ford Europe informe les représentants syndicaux de son intention de reprendre son ex-usine.

---