

La grande usine de Ford est pérennisée

BLANQUEFORT (33) Le constructeur automobile a officiellement annoncé hier qu'une boîte automatique à six vitesses de nouvelle génération serait produite en Gironde

BERNARD BROUSTET

b.broustet@sudouest.fr

L'usine FAI (First Aquitaine Industries) de Blanquefort, rachetée au début de l'année par Ford à l'opaque investisseur allemand HZ, semble avoir son avenir assuré. La multinationale a décidé pour de bon d'y lancer la production d'une boîte automatique six vitesses de nouvelle génération, destinée à équiper des véhicules européens à traction avant de taille moyenne ou grande (Focus, CMax, Mondeo, SMax).

Ken Macfarlane, vice-président de Ford Europe, chargé par sa maison mère de résoudre le délicat problème du site girondin, avait déjà dévoilé il y a un mois quelques grandes lignes du projet. Mais, pour que celui-ci soit lancé, il fallait le feu vert de l'état-major de Dearborn (Michigan), le siège du constructeur. Après plusieurs séances d'examen, l'approbation a été délivrée à l'unanimité par l'organe compétent, en présence d'Alan Mulally, PDG depuis 2006 d'un groupe qu'il a contribué à sortir du gouffre.

Un enjeu vital

Pour l'usine de Blanquefort, l'arrivée d'une nouvelle production était une question de vie ou de mort. Les boîtes automatiques cinq vitesses d'ancienne génération qu'elle fabrique actuellement, et qui sont destinées pour l'essentiel à des véhicules américains, n'auront plus de débouchés dans quelques mois. Et les quelques projets (double embrayage, etc.) apportés ces derniers temps par Ford depuis que le groupe a décidé de racheter l'usine ne permettent guère d'occuper plus de 300 salariés, alors que le site en compte aujourd'hui quelque 1 400.

Ce projet de nouvelle boîte de vitesses est donc bienvenu. Mais, au départ, l'affaire n'était pas gagnée. La transmission en question est déjà



Ken Macfarlane, à son arrivée à l'usine de Blanquefort pour la réunion avec les syndicats. PHOTO STEPHANE LARTIGUE

fabriquée pour le marché américain dans l'usine de Vandyke, près de Detroit aux États-Unis. Elle était aussi destinée à être produite en Chine pour alimenter le marché local et le Vieux Continent. Ford Europe a donc dû batailler pour défendre Blanquefort. Et si, à terme, il est prévu de construire aussi une usine en Chine, c'est de Gironde que partiront les boîtes destinées à être montées sur les véhicules européens, dont une partie sera exportée hors du continent.

Concurrence chinoise

Alain Juppé s'est réjoui de voir le site s'être bien sorti de cette compétition avec la Chine. Rappelant de son côté que la grande usine girondine avait été inaugurée en 1973, Vincent Feltesse, maire de Blanquefort et président de la Communauté urbaine, a souhaité que Ford soit encore présent dans l'agglomération pour quarante ans au moins.

L'annonce, saluée aussi par le secrétaire du comité d'entreprise, Gilles Penel, constitue évidemment

une bonne nouvelle pour la Gironde. Mais on n'en serait peut-être pas arrivé là sans une longue bataille syndicale, où la CGT, majoritaire, a joué un rôle de fer de lance. Par ailleurs, Bercy, les collectivités et les services de l'État en région ont maintenu la pression, avant de se préparer maintenant à ouvrir leurs bourses. Aucun chiffre précis n'a été cité hier. Mais, sur un investissement global largement supérieur à 100 millions, les fonds publics seront sollicités à hauteur de plusieurs dizaines de millions. 8 millions seront entre autres consacrés au financement de l'APLD (chômage partiel amélioré), qui devrait être mis en œuvre à raison de quelque 200 000 heures cette année et de quelque 700 000 heures l'an prochain.

Satisfaction à tempérer

Cette longue période de semi-inactivité, qui précédera le lancement de la production industrielle du nouvel équipement début 2013, n'est pas le seul élément de nature à tempérer la satisfaction affichée hier. Il faut aussi savoir en effet que cette boîte ne sera en principe produite qu'à raison de 130 000 exemplaires par an, alors que le site en a fabriqué jadis jusqu'à 750 000.

Par ailleurs, après la mise en œuvre d'un nouveau plan d'allègement des effectifs, basé notamment sur des préretraites plutôt chichement rémunérées, la grande usine ne comptera plus qu'un millier de salariés contre 2 500 naguère. Et l'épisode peu glorieux qui s'est écoulé pendant dix-huit mois, entre sa vente à l'incertain actionnaire allemand HZ et son rachat par la multinationale début 2011, a eu des effets traumatisants sur la plupart des salariés, alors persuadés que leur usine allait dans le mur. Le retour de Ford a permis d'éviter le pire. Mais le site n'est quand même plus tout à fait ce qu'il a été.