



jeudi 16 octobre 2014



Blanquefort (33): Ford qui rit, Ford qui pleure

À Blanquefort, près de Bordeaux, Getrag-Ford confirme ce jour le lancement d'une nouvelle boîte de vitesses. Tandis que chez FAI, sa voisine, on chôme toujours

Il y a bien deux Ford à Blanquefort, près de Bordeaux. Deux usines aux destins liés jusqu'en 2001 et que tout ou presque semble aujourd'hui séparer. L'une, Getrag-Ford, filiale à 50 % du constructeur américain et de l'Allemand Getrag, emploie aujourd'hui près de 780 salariés. Elle produit des boîtes de vitesses manuelles et voit l'avenir avec optimisme. L'autre, First Aquitaine Industries (FAI), est spécialisée dans les boîtes de vitesse automatiques. Sur ses 1 000 salariés à l'effectif, 200 sont, à tour de rôle, au chômage partiel depuis des mois.

Ce jeudi après-midi, Kevin O'Neill sera à Bordeaux. Cet Irlandais de 40 ans est le directeur des opérations Europe de l'industriel allemand basé à Cologne, numéro un mondial indépendant dans le domaine des transmissions. C'est lui qui, depuis des mois, a mis l'usine de Blanquefort en compétition avec deux autres filiales - anglaise et slovaque - du groupe. Il confirmera aujourd'hui que c'est en Gironde que sera fabriquée la MX65, boîte de vitesses manuelle des futures petites cylindrées que le constructeur mettra en circulation dans toute l'Europe. Une victoire et une grande fierté chez Getrag.

La nouvelle est de taille. Elle assure, à compter de 2017, une activité industrielle pendant au moins dix ans chez celle que l'on a longtemps appelée, ici à Blanquefort, " la petite sœur " de Ford. Aujourd'hui, elle est la plus grande des deux.

Un accord social qui fera date

Pour y parvenir, les salariés de Getrag ont mis les bouchées doubles. L'usine n'a jamais cessé d'investir, sous la houlette de Patrice Cerver, son précédent directeur. L'actuel, Christophe Baptiste, un Basque solide, est arrivé en Gironde il y a deux ans après avoir dirigé l'usine slovaque.

Il sait les faiblesses et les atouts d'un des plus sérieux concurrents de l'usine, notamment ses coûts de main-d'œuvre inférieurs de 30 %. Nombreux sont les salariés de l'automobile et ses équipementiers qui ont vécu dans leur chair cette impitoyable équation synonyme de délocalisations et de chômage. Pour s'imposer, Getrag Blanquefort a investi sans cesse dans un outil de production devenu très efficace, donc très rentable.

Les salariés ont aussi joué le jeu. Les quatre centrales syndicales, CGC, CFTC, Force ouvrière et CGT, ont signé un accord social qui fera date dans l'industrie girondine. Il inclut un volet modération salariale pour trois ans, une réorganisation du travail permettant à l'usine de tourner sept jours sur sept, des accords sur la formation et surtout un engagement de maintien de l'emploi, donc de remplacement des départs à la retraite, pendant de nombreuses années. Le préfet de Région,

Michel Delpuech, au plus près de ce dossier, a confirmé l'engagement des pouvoirs publics à hauteur de 8 M€. C'était le dernier élément du puzzle. Getrag peut avoir le sourire.

Blocage chez FAI

Philippe Poutou et les autres délégués CGT de l'entreprise voisine FAI font grise mine. Certes, ils ont remporté haut la main les élections professionnelles du printemps dernier. Mais ils s'interrogent sur leur capacité à fédérer. Partis une nouvelle fois à l'assaut du stand Ford lors du dernier Mondial de l'auto à Paris, ils n'ont guère mobilisé. Une poignée de manifestants - et encore, tous n'étaient pas salariés de FAI. Il y a deux ans, les élus socialistes de l'Agglomération (Vincent Feltesse, Christine Bost, Pascale Got...) avaient fait bloc avec près de 300 salariés au Mondial de l'auto.

À l'époque, leur combat était celui du retour de Ford à Blanquefort. L'industriel américain, au plus mal après la crise de 2008, avait plié les gaules, cessé sa production de boîtes de vitesses pour 4 x 4 et laissé la place à un nébuleux investisseur allemand, HZ Holding, qui a pompé la trésorerie de l'usine puis s'en est allé. Cette mobilisation, relayée par les pouvoirs publics locaux, régionaux et l'État, avait porté ses fruits.

Le constructeur est aujourd'hui de retour. Il a investi près de 120 M€ d'euros chez FAI. Il s'était engagé sur un objectif de 1 000 emplois. Ford y développe une nouvelle boîte automatique, la 6F35, mais ne parvient pas à soutenir la cadence. Le marché européen de l'automobile reste bas. Les parts de marché que Ford pensait gagner en Russie ne sont pas encore au rendez-vous.

" Nous savions depuis le début que le compte des 1 000 emplois ne serait pas là ", explique Thierry Jeans, élu CGT du comité d'entreprise. Une production d'un nouveau double embrayage pour la Mondéo a démarré cet été. Elle occupe environ 120 salariés. Mais les syndicats, la CGT surtout, n'ont pas confiance dans la direction de Ford.

L'usine à moitié vide

200 salariés sont à tour de rôle en chômage partiel. Cela faisait partie de l'accord de reprise. Les aides publiques - de l'ordre de 12 M€ - sont accordées au prorata du nombre d'emplois pérennisés sur le site. L'usine est à moitié vide. Les équipes perdent le contact. Des négociations ont été engagées début septembre pour étudier les conditions de prêt, voire de transfert de personnel vers Getrag. " Il faut raisonner à l'échelle du site désormais ", a lancé le préfet la semaine dernière.

Ces discussions, interrompues à l'initiative de la direction, pourraient reprendre. Ford veut amener les représentants du personnel vers un accord de compétitivité qui serait de nature à enclencher une nouvelle production d'ici à 2020. " Nous n'y croyons pas, car souvent l'industriel a déjà renié sa parole ", indique Gilles Lambersend, le secrétaire du CE. " Jamais nous ne signerons d'accord de modération salariale avec une entreprise qui fait des milliards de bénéfices ", ajoute Thierry Jeans. Des bénéfices que la firme réalise aujourd'hui en Asie et aux États-Unis. Pas en Europe.

Autre dialogue avec les syndicats, autre culture managériale. À l'allemande et plus consensuelle chez Getrag, à l'américaine et plus frontale chez FAI, où le combat syndical est aussi parfois politique. " Ce que nous craignons avec les transferts qui seront proposés d'une usine vers l'autre, c'est que sur l'ensemble du site les effectifs soient demain ce qu'ils sont déjà aujourd'hui (autour de 1 800, soit deux fois moins qu'en 2000), mais inversés ; on n'aurait rien gagné au final ", assure Philippe Poutou. Mais pas tout perdu non plus.