

FORD BLANQUEFORT

UNE TRISTE HISTOIRE

4 MARS 2019 : LE PSE DE FORD AQUITAINE INDUSTRIES EST VALIDÉ. APRÈS DES MOIS D'INCERTITUDE ET D'ESPOIRS DÉÇUS, LES SALARIÉS DE L'USINE FORD DE BLANQUEFORT SONT MALHEUREUSEMENT ASSURÉS D'UNE CHOSE : L'ARRÊT DE LA PRODUCTION EST FIXÉ AU 1^{ER} AOÛT PROCHAIN.

Le feuilleton lié à l'usine de Ford Blanquefort, c'est la chronique d'une mort annoncée. Février 2018 : le constructeur automobile avertit qu'il ne veut plus investir sur ce site. Janvier 2019 : la Direccte¹ refuse de valider le plan de sauvegarde de l'emploi (PSE). Février : l'ultime offre de Punch² pour la reprise du site est refusée par Ford. Mars : une nouvelle mouture du PSE est finalement homologuée. Affaire classée, le site est voué à disparaître.

Pour Jean-Luc Gassies, le délégué syndical (DS) CFTC de l'entreprise, cette fermeture est « une catastrophe humaine ». Il « réclamait depuis des années une diversification du site industriel. Le secteur de la métallurgie en France connaît de nombreux dégâts industriels et humains. Il nous faudrait mener une réflexion à une échelle plus grande ! »

Le DS rappelle qu'en 2000, « plus de 3 000 personnes travaillaient chez Ford Blanquefort ». On y fabriquait des boîtes de vitesses automatiques depuis 1972. « Aujourd'hui, les bâtiments industriels et une partie des machines sont vétustes », déplore Jean-Luc Gassies. Et de poursuivre : « Le site est à moitié vide depuis 2011 après un premier PSE en 2006 ».

Confiance dans l'accompagnement CFTC

Fin décembre 2018, ils étaient exactement 849 salariés. Moyenne d'âge : 51 ans. « Nous ne sommes plus aujourd'hui que 690. Beaucoup font valoir leur droit à la préretraite (le PSE permet de partir jusqu'à sept ans avant la retraite à taux plein) et une dizaine de salariés ont trouvé du travail ailleurs... »

Les salariés éligibles au départ en



De gauche à droite, Éric Gontier, Frédéric Peter et Jean-Luc Gassies, membres titulaires CFTC du comité social et économique de Ford Aquitaine Industries (juin 2018).

préretraite ont jusqu'à fin juin pour adhérer au dispositif. Les autres – entre 400 et 550 personnes – devraient être licenciés en septembre. Leurs dossiers seront transférés à un cabinet de reclassement – pour le choix duquel les représentants du personnel ont été exclus.

« Notre travail, dans les mois qui viennent, témoigne Jean-Luc Gassies, c'est d'accompagner les salariés via une commission de suivi. D'abord jusqu'au 1^{er} août. Puis au moins jusqu'en 2021. »

L'outil de production ? Jean-Luc Gassies ne sait pas du tout ce qui en sera fait :

« Une ligne d'assemblage sera peut-être récupérée par Ford, tout comme d'autres machines d'usinage ». Ford est aussi propriétaire des terrains. Le transfert des bâtiments et du foncier pourrait se faire pour un euro symbolique au bénéfice des collectivités territoriales concernées. « C'est en discussion entre avocats, ça prendra du temps. » Dans tous

les cas, « il restera du personnel RH et des employés jusqu'à mi-2021 pour démonter les machines, sécuriser le site... » Sans parler de la dépollution nécessaire ! À court terme, il semble bien compliqué qu'un projet puisse voir le jour.

Malgré la fermeture imminente, l'élection d'un CSE a eu lieu le 11 avril. La CFTC est la deuxième organisation syndicale, avec plus de 26 % des voix dans le premier collège (ouvriers, employés) et près de 20 % au total. C'est plus qu'aux dernières élections, signe de la confiance que la CFTC inspire. Maigre consolation. ■

Stéphanie Baranger

1. Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi.
2. Punch Motive International, propriétaire de Punch Powerglide Strasbourg, anciennement General Motors Strasbourg.