



Manifestation à Bordeaux - décembre 2007

De 2002 à 2007, la progression moyenne des ventes de véhicules individuels FORD a progressé en Europe de 0.72% alors que les ventes totales, toutes marques confondues, ont progressé dans le même temps de +2.11%.

Après un déclin de 2002 à 2005, les ventes Ford ont été boostées par le renouvellement des gammes Fiesta

et Focus et les nouvelles gammes Mondéo et S.Max.

Sur la base d'hypothèses réalistes et prudentes, nous pouvons estimer la progression du marché européen à +2.5% en moyenne entre 2008 et 2012 et celle des ventes FORD à +2% (hypothèse basse) ou à +3% (hypothèse haute).

Sur ces bases, ce sont 200 000 véhicules supplémentaires qui seraient produits en 2012. Par conséquent, il y a de quoi donner une charge de travail à Blanquefort !!

(Article rédigé sur la base d'une étude réalisée par SECAFI-ALFA) ■

**Bernard GAMBIER**

### SIGNEZ LA PETITION !

Le comité de soutien et de sauvegarde du site Ford Blanquefort fait signer massivement une pétition. 24000 signatures ont d'ores et déjà été déposées à la préfecture. N'hésitez pas à signer massivement la pétition en contactant : <http://www.ce-ford-ai.com/petition>

## ÉDITO

# FORD, UN ENJEU INDUSTRIEL POUR L'AQUITAINE

2010 est l'échéance fixée par la multinationale américaine pour la fermeture du site industriel de Blanquefort. 2000 emplois industriels directs sont menacés de disparition et près de 10 000 emplois indirects et induits par l'activité de ce site ! Quel gâchis ce serait de faire une croix sur tant de compétences, de savoir-faire, d'expériences techniques et technologiques du personnel de FORD. De plans de restructuration en plans de sauvegarde, la logique financière (faire le maximum de profits dans le minimum de temps) guide les décisions des directions des entreprises industrielles dans le seul intérêt des actionnaires.

Notre région, déjà faiblement industrialisée (16% de l'emploi est industriel), ne doit pas subir la désindustrialisation régionale, nationale, sans réagir. L'industrie constitue l'élément structurant du développement économique et social régional. D'abord, par les emplois qu'elle génère : en Aquitaine l'économie productive (emplois directs et indirects) représente plus de 31% des emplois salariés. Ensuite, par les revenus qu'elle injecte dans l'économie régionale : 38% des revenus perçus en Aquitaine. Laisser fermer Ford Blanquefort constituerait un désastre économique et social régional car cette entreprise est l'exemple même d'une stratégie financière qui met en péril l'avenir de la filière automobile Française et ses emplois.

Les constructeurs se comportent de plus en plus comme des prédateurs à la recherche d'une rentabilité financière immédiate. Cette financiarisation de la société montre aujourd'hui ses effets dévastateurs sur le développement économique et social. Qui paie la facture ? : Les contribuables salariés !

Avec cette fermeture, des milliers de familles se retrouveraient totalement démunies, des territoires sans avenir de développement ! Où est la mise en œuvre de la responsabilité sociale de l'entreprise dans cette affaire ? N'a-t-elle pas bénéficié d'aides publiques massives depuis son implantation dans l'agglomération bordelaise ?

Nous avons la responsabilité de tout faire pour stopper ce massacre industriel. L'automobile en France se porte bien, la crise de l'automobile n'existe pas.

Rappelons-nous : La Sogerma était vouée à la casse. Aujourd'hui, après la bataille menée par les salariés et la population, le site est toujours debout et vit.

Pour FORD, des solutions existent pour revitaliser l'entreprise, encore faut-il avoir la volonté politique de développer l'industrie régionale, nationale et européenne.

Ford-Europe a dégagé en 2007 des profits importants (997 millions d'euros). Que sont-ils devenus ? Ne faut-il pas réinsérer Ford Blanquefort dans le développement prévu de Ford-Europe plutôt que lier son développement au marché américain en crise ?

Ne faut-il pas investir sérieusement dans le véhicule propre, peu consommateur d'énergie et faible en pollution ?

Depuis plusieurs années, les salariés se battent contre les différents plans visant à réduire, voire supprimer toute activité industrielle à Blanquefort. Ils ont réussi à empêcher une plus forte diminution de l'emploi. Leur « descente » à 600 le 4 octobre dernier au salon de l'Automobile a mis en avant l'implication des salariés dans cette bataille.

Maintenant, il s'agit de l'élargir à toute notre région.

Car il s'agit de l'avenir industriel de l'Aquitaine, de la vie de dizaines de milliers de salariés, de l'emploi futur de nos enfants, du développement industriel régional, du développement durable du territoire.

Nous devons imposer ensemble le maintien et le développement industriel du site Ford Blanquefort et peser durablement pour une véritable politique industrielle régionale, nationale et européenne. Une rencontre des syndicats Européens FORD s'est tenue le 03 juin 2008 à Bruxelles et a donné lieu à une déclaration commune.

Au-delà du soutien ou de la solidarité, il s'agit d'un engagement de chacune et chacun pour assurer le développement économique et social de l'Aquitaine. C'est ce à quoi nous nous engageons et vous invitons. ■

**Alain DELMAS, Secrétaire Régional CGT Aquitaine,  
Michel DUCRET, Responsable filière Automobile  
et membre BF de la FTM-CGT**

Site de Ford  
Blanquefort



# FORD EUROPE DOIT INTEGRER BLANQUEFORT DANS SON PLAN DE DEVELOPPEMENT !

Dès 2000, avec la répartition du site en deux entités industrielles (FAI et GFT) employant 3300 salariés plus un volant de 300 à 600 intérimaires, les salariés de FORD ont lutté contre les réductions d'emplois et l'absence d'investissements productifs sur le site. Trois « Droits d'Alerte » ont permis d'obtenir des informations et d'élaborer des alternatives à la suppression d'emplois.

Depuis sa création en 1970, ce site industriel a bénéficié de fonds publics très importants :

- 50 millions d'euros (un tiers de l'investissement) pour son implantation à Blanquefort.
- 4 millions d'euros en 1992/93.
- 17.5 millions d'euros en 1995.
- Ne sont pas comptabilisées les aides au titre de la formation des salariés en reconversion, ni celles au titre du chômage partiel entre 1979 et 1984, ni les aides régionales ou locales au titre des investissements productifs, de recherche ou autre réalisés à Blanquefort.

L'impact économique du site, mesuré par la CCI en 2003, est de l'ordre de 645 millions d'euros par an.

L'avenir de FORD Blanquefort est donc l'affaire de tous : salariés, contribuables...

La direction de Ford doit prendre ses responsabilités pour assurer l'avenir du site industriel, longtemps le plus important d'Aquitaine.

Ford-Europe doit intégrer FORD Blanquefort dans son plan de développement actuel et futur.



Manifestation à Blanquefort - décembre 2007

Nous voulons nous tourner vers l'avenir en proposant des pistes de reconversion de notre site industriel, tout en restant dans les métiers qui sont les nôtres : l'usinage de pièces mécaniques et l'assemblage. Dans un marché européen en croissance et en pleine innovation, ces pistes sont bien sûr destinées à Ford mais peuvent aussi intéresser d'autres constructeurs ou industriels. Nous souhaitons que tous les moyens puissent être mis en œuvre pour déboucher sur un plan concret dans lequel la Région, le Conseil Général, la CUB et l'Etat doivent s'investir davantage et être parties prenantes des choix industriels d'avenir pour notre région.

## DES SOLUTIONS, IL EN EXISTE

Ecologie, environnement, développement durable, voilà des termes et expressions employés à tout bout de champs et souvent pour nous culpabiliser ! Mais n'y a-t-il pas là dans l'industrie automobile de beaux défis à relever : diminution de la consommation d'énergie, diminution des rejets polluants... Et des coopérations industrielles sont possibles en Aquitaine !

Dans nos pistes, nous proposons le développement de la voiture propre électrique et hybride sur la base

des nouvelles technologies développées par exemple par Dassault avec CLEANOVA, par Bolloré avec le véhicule bleu... Et le potentiel industriel existe en Aquitaine ! Le site de Solectron, la SAFT... Le personnel qualifié et expérimenté est disponible. Ainsi, tout est là pour revitaliser le site et même la région. Au-delà, il existe d'autres projets industriels envisageables.

L'agglomération bordelaise, notre département, notre région ont besoin d'un développement renouvelé des industries existantes avec l'apport des nouvelles technologies et des nouveaux objectifs de développement durable. Il y a urgence car les échéances se rapprochent.

Jusqu'à aujourd'hui, les salariés de l'entreprise ont montré et démontré leur fort potentiel de mobilisation et d'action.

Mais, aujourd'hui, c'est toute l'Aquitaine qui doit se mobiliser pour le maintien et le développement du site industriel de Blanquefort, pour contraindre Ford Europe à prendre ses responsabilités, pour assurer le développement industriel de notre région structurant notre développement local. ■

Le syndicat CGT de FORD  
Blanquefort

# REPRENEURS : QU'EN EST-IL ? QUELLES GARANTIES POUR L'EMPLOI ?

Le représentant de Ford-Europe, Kevin Benett, a présenté au groupe de travail, réuni par le préfet, les projets de repreneurs potentiels du site Ford. Ceux-ci concernent la remise à neuf de boîtes de vitesses, la fabrication de pièces détachées, la fabrication de transmissions.

Alors que la direction de FAI n'a cessé de dire que le site n'avait plus d'avenir, ces premières évolutions attestent du contraire. C'EST LA MOBILISATION DETERMINEE DES SALARIES, DE LEURS SYNDICATS, ET LA CGT EN PARTICULIER, QUI A PERMIS CELA.

Pour autant, les premières analyses montrent que ces projets ne sont pas de nature à maintenir l'ensemble des emplois comme le réclament les salariés.

Pour la CGT, seul le maintien de FORD sur le site de Blanquefort, en inscrivant celui-ci dans la stratégie de développement de FORD-EUROPE, peut permettre de maintenir l'ensemble des emplois, du potentiel industriel et de développer durablement le site par des investissements pour les besoins de nouvelles générations de transmissions. ■

Julien RUIZ

Manifestation à Blanquefort - décembre 2007

## UNE FILIÈRE EN DÉVELOPPEMENT !

Immatriculations : +2.2% en France en 8 mois

Dont +4% pour Renault et PSA

Résultats financiers : l'euphorie

- PSA : 733 millions d'€ au 1<sup>er</sup> trimestre 2008 (+20% par rapport à 2007)
- Renault : 1.581 millions d'€ au 1<sup>er</sup> trimestre 2008 (+49% par rapport à 2007)

Aux actionnaires des dividendes :

- multipliés par 4.5 en 2007 par rapport à 2000
- multipliés par 6.5 prévu pour 2008

