

Par **bernard Broustet**

## Ford : la boîte du sauvetage

La transmission automatique 6F35, dont la fabrication de série démarrera en juillet, pourrait assurer la pérennité du site.



Pour désigner les boîtes de vitesse, les constructeurs déploient moins d'imagination que pour baptiser leurs nouvelles voitures. Le nom de 6F35, qui est celui de la transmission automatique en préproduction à l'usine Ford Aquitaine Industries de Blanquefort, ne fait pas rêver. Mais au-delà du concentré de technologie qu'elle représente, elle devrait assurer l'avenir de l'usine, moribonde il y a peu.

Spécialisé depuis quarante ans dans les transmissions automatiques, le site avait été virtuellement rayé de la carte par sa maison mère. L'usine avait été vendue à une holding allemande qui la menait droit dans le mur, mais, sous les pressions syndicales et politiques, Ford la rachète en 2010-2011.

Reste à trouver du travail pour 1 000 personnes sur ce site qui en avait compté plus de 2 000.

Plusieurs projets de moindre envergure sont déjà en gestation, ou en œuvre. Mais, dans l'affaire, le programme 6F35 est crucial. Il va représenter une triple première pour Blanquefort. D'une part, la boîte sera à six vitesses. D'autre part, elle sera adaptée à des tractions avant. Enfin, elle équipera des modèles européens comme la Kuga, le Transit Connect, la nouvelle Mondeo, alors que jusqu'ici, FAI travaillait pour les États-Unis.

### **Une mécanique complexe**

Le bref essai d'une Kuga équipée de cette boîte permet d'apprécier la qualité de la 6F35 où de multiples paramètres pilotent le passage des vitesses, dans des conditions de souplesse et de silence sans reproche. Avec, au surplus, selon Ford, une consommation

équivalente à celle des boîtes manuelles comparables ;

Ces performances sont le fruit d'années de développement dans le Michigan, où la 6F35 est déjà produite à l'usine de Van Dyke. Les boîtes automatiques sont des organes complexes associant entre autres un centre de commande électronique, des circuits ramifiés de fluides hydrauliques qui déclenchent les passages de vitesse, et toute une série d'organes mécaniques (embrayages, convertisseur de couple, engrenages, etc.) usinés et assemblés avec une précision de l'ordre de quelques microns pour certaines pièces.

Le démarrage à Blanquefort de la production de série, prévu pour le 4 juillet, constituera aussi une sacrée performance. Des dizaines de salariés y ont contribué, sous la responsabilité de Glenn Oshel, patron des nouveaux programmes transmissions pour l'Europe, de David Lamaud, directeur technique du site, et de Laurent Dudych, directeur général.

### **À vive allure**

D'abord, il a fallu définir en quatre mois des solutions permettant de réaliser la transmission à Blanquefort dans de bonnes conditions de compétitivité, bien que le volume prévisionnel de production soit nettement plus faible que l'usine de Van Dyke et que la future usine chinoise qui l'assemblera aussi.

Une fois ce pas franchi est venu le temps de l'industrialisation. Après l'arrêt de l'assemblage des boîtes anciennes, FAI a fait procéder à un énorme travail de démontage et de vente des vieilles machines dont la majorité était obsolète. Un peu plus de 10 % de ce parc a toutefois pu être gardé, ce qui, joint à la revente d'une minorité des autres et au ferrailage de la plupart, a permis de ne pas perdre d'argent dans cette opération place nette, voire d'en gagner.

Dans le même temps, il a fallu commander puis tester 220 nouvelles machines, dont la plupart ont dû être configurées aux standards de Ford et adaptées aux besoins de l'usine. Il a fallu dessiner la nouvelle ligne de production qui, outre l'assemblage, usinera des pièces d'aluminium et fabriquera les engrenages. Planifié avec soin selon la tradition de Ford, le processus aura duré deux ans, soit six mois de moins que pour la moyenne des usines comparables de la firme.

Dotées de salles blanches, de robots et de bancs d'essais permettant de prendre jusqu'à 800 mesures sur l'ensemble des composants, les lignes occuperont 30 000 mètres carrés, soit un quart de la superficie de l'usine. La cathédrale industrielle de jadis n'est pas redevenue ce qu'elle était. Mais dans la France d'aujourd'hui, le lancement d'un nouveau produit, avec 90 millions d'euros à la clé, est un événement trop rare pour qu'on fasse la fine bouche.