



Pour ne plus subir ! Pour agir ! Je me syndique à la CGT !

COMPTE-RENDU DU CE EXTRAORDINAIRE AVEC DIRK HELLER

<http://cgt-ford.com> - Mercredi 1^{er} avril 2015



D. Heller Directeur Powertrain démarre la réunion en excusant Jeff WOOD qui devait être présent mais qui a eu des problèmes avec son avion pour cause d'orage. Décidément, Ford a beaucoup de problèmes avec les transports. Mais J. Wood promet de nous rencontrer très vite. A noter l'absence momentanée du directeur général de FAI Laurent Dudych qui a tout de même rejoint la réunion en cours.

D. Heller explique que la raison de ses visites fréquentes à FAI sont dues aux problèmes sur le DCT.

Le secrétaire du CE demande à D. Heller de se concentrer sur les réponses à apporter suite aux interrogations exprimées dans le courrier des organisations syndicales CGT, CFTC, FO et CFDT qui est à l'origine de l'organisation de cette réunion.

La réunion a été ponctuée de bla bla sur la situation économique mondiale et européenne ainsi que sur la situation économique en Europe. Les difficultés rencontrées par la FMC sont listées mais pas un mot sur sa bonne santé financière, étonnant !

6F35 : D. Heller s'attarde sur les difficultés sur le marché russe où Ford a pris la décision de rester implanté quand d'autres constructeurs prennent du recul. Pour Ford, ces difficultés sont l'explication des volumes inférieurs aux prévisions pour la 6F35.

Pour les clients plus attachés à l'automatisme qu'au diesel, ils pourraient s'orienter vers des véhicules équipés de 6F35 plutôt que des véhicules équipés de DCT.

Racks : la fabrication des Racks devrait redémarrer avant les vacances d'été (juin).

DCT : les commandes du DCT pourraient augmenter mais nous n'arrivons déjà pas à fournir les volumes actuels. Le chiffre de véhicules que nous n'avons pas pu fournir pour les lignes d'assemblage est de 12 000 unités. Les erreurs commises sur cette activité viennent principalement d'avoir commencé à installer l'outillage de production alors que le design du double embrayage n'était pas finalisé et D. Heller se dit mécontent de cette situation.

Le problème majeur du DCT est surtout lié aux presses, les outils sont compliqués, pas assez stables et robustes. Les différents experts (FAI ou extérieur) sur place y compris le fournisseur ne savent pas expliquer ces difficultés, des améliorations sont en cours sur les changements d'outils (changements de campagnes).

Le maître mot de D. Heller est de stabiliser la situation. Pour ce faire il a été décidé la mise en place des SD et l'externalisation de la fabrication de certaines pièces qui seront réintégrées si nous arrivons à nous améliorer. Des changements de design sont à l'étude. Des études sur des dimensionnels trop serrés sur certaines pièces sont en discussion entre Ford et GFT car « on a des fois l'impression d'usiner des montres suisses ».

Il y a d'autres dossiers très importants en dehors des presses comme la soudure laser, l'assemblage, ... Même en bonne situation, D. Heller dit ne pas être sûr que de toutes façons nous arriverions à produire les volumes. Les équipes travaillent donc sur tous ces points.

Un courrier du plus haut niveau de Ford monde, de Mark Fields et Jim Farley, a été envoyé au sujet du DCT qui devient une priorité de la multinationale.

Si Ford manque de DCT, les autres clients de GFT aussi dont Renault mais aussi et nous l'entendons pour la première fois, un client chinois.

TTH : D. Heller maintient que le traitement des pièces fabriquées à GFT pour l'IB5 ou la MX65 seront traités à FAI. Même si GFT fera du traitement pour la MX65, le TTH de FAI sera occupé à 100%. Les investissements de maintenance des équipements sera cette année à la hauteur de ceux de l'année dernière.

L'emploi et l'avenir de FAI : D. Heller dit que les objectifs n'ont pas bougés (?? Il ne parle pas des 1000 emplois !) et que les deux usines FAI et GFT doivent travailler dans un centre d'excellence. L'éventuelle future transmission pour FAI aurait plus de 6 vitesses pour réduire les consommations et deux types de transmissions sont à l'étude. D. Heller dit ne pas pouvoir en dire plus mais il s'agirait d'architectures très modernes qui couvriraient des motorisations essences comme diesel.

Effectifs : toutes les usines doivent se plier au modèle ACO lors de situations normales et FAI le fait en dehors du DCT où la situation critique explique un sureffectif et des heures supplémentaires.

D. Heller pense avoir répondu à tous nos points même si les réponses peuvent ne pas nous satisfaire. Il con-

sidère que l'usine FAI est une usine Ford efficace comme toutes les autres. Les problèmes de volumes et de capacité dépendent de la situation économique et des complications techniques.

Questions/réponses :

- CGT : Y'a-t-il un plan B en cas d'échec du DCT ? *Pas de plan B, nous devons y arriver.*
- CGT : Même si Ford n'a pas l'intention d'acheter des DCT après 2018, les investissements vont continuer sur cette activité ? *Ça fait partie des discussions avec GFT et nous pensons continuer tant qu'il y aura une logique économique. De plus en plus de constructeurs s'intéressent au DCT et Ford pourrait changer ses plans et continuer aussi. GFT recherche de nouveaux clients pour le modèle DC300 pour ne pas dépendre que de Ford, il y a donc du mouvement sur cette technologie.*
- CGT : Demande des détails sur les quantités de pièces qui seront à traiter au TTH de FAI et de GFT pour la MX65, on nous répons toujours par des généralités du style que nous aurons la plupart des pices à traiter à FAI sans plus de précisions, combien, lesquelles, etc... ? *D. Heller dit que toute la capacité installée du TTH sera exploité car la prévision pour GFT Bordeaux est de 500000 MX65 par an.*
- CGT : Au sujet des problèmes répétés de transport qui posent des problèmes d'approvisionnements et ces arrêts de chaines, on nous répète que ça va s'améliorer mais nous sommes encore arrêtés aujourd'hui, concrètement qu'est-ce qui est fait ? *C'est très ennuyeux, une dizaine d'arrêts ont eu lieu pour des pièces venant des états unis et dont le trajet compte autour de 10 jours, la météo a été désastreuse durant tout l'hiver et il faudra revoir la stratégie à l'avenir pour se protéger de ça comme augmenter les stocks en hiver.*
- CGT : Nous dénonçons l'abandon de l'engagement des 1000 emplois que nous ne digérons pas, quel niveau d'emploi est envisagé à l'avenir ? Par ailleurs, la stratégie actuelle de réduction des coûts avec baisse des effectifs, vieillissement de la population, démantèlement des services, transferts et pertes de compétences ne donne pas le sentiment d'avoir une stratégie pour qu'il y ait un futur à cette usine, pour maintenir le site ? *La vision est simple, c'est 1700 personnes pour aujourd'hui et demain sur le site avec FAI et GFT. Les usines qui remplissent les objectifs sont celles qui survivront c'est pour cela que Genk a fermé.*
- FO : Demande à ce que les fournisseurs soient plus près géographiquement pour réduire les problèmes d'approvisionnement ? *Il s'agit d'une stratégie globale de Ford.*
- CGT : Sur la future transmission, il faudrait prévoir de ré-internaliser les usinages, ne pas se limiter à de l'assemblage ? *Pour la 6F35, les fournisseurs existaient déjà aux USA mais ça sera différent et à étudier pour la prochaine transmission. On devrait se voir souvent et longtemps dans la période qui vient, le produit est en cours de finalisation. Nous utiliserons les moyens de production existants notamment sur la pignonnerie. Nous verrons s'il y a lieu d'en héberger d'autres. Nous verrons plus tard une fois que le design sera fait.*
- CFE-CGC : Nous rappelons tout l'effort du personnel et des cadres. On ne doit pas parler que de ce qui ne va pas, il faut aussi dire ce qui va bien. La question est pourquoi les fonderies n'envoient pas de la qualité depuis longtemps pour le carter Fox, qu'est-ce qui est fait ? *Je ne cacherais pas que la pièce qui vient de la forge est la plus difficile, nous n'avons pas de seconde source. Il s'agit d'améliorer le produit, je ne suis pas très heureux de la production de Cologne, il faut améliorer pour que les porosités soient le moins gênantes possible mais il y aura toujours des problèmes. Le plus important étant que le produit soit fonctionnel.*

Déclarations :

- FO déclare remercier D. Heller au nom du personnel et en se faisant le porte parole des cadres pour son implication sur le secteur du DCT.
- La CGT déclare ne pas remercier Ford pour avoir menti aux salariés, aux pouvoirs publics, aux médias, à la population sur son engagement minimum de 1000 emplois à FAI et sur les aides publiques colossales acquises sur ce mensonge. Pour notre part, nous affirmons que nous restons sur l'objectif de ces 1000 emplois sur l'usine.

Conclusion :

Sur beaucoup de sujets comme par exemple le TTH, nous avons beau demander des précisions, Ford Europe comme la direction locale nous répondent par des généralités sans visibilité. Le discours qui tendrait à nous faire croire que FAI a de l'avenir afin de nous laisser de l'espoir s'oppose pourtant à la réalité des faits et à la stratégie actuelle de réduction des coûts avec baisse des effectifs, vieillissement de la population, démantèlement des services, transferts vers GFT, pertes de compétences...

Cette réunion nous a permis de faire notre critique de la situation directement à Ford Europe mais on mesure bien que pour bouger la stratégie de Ford il faudra que les salariés remettent la pression comme nous avons su le faire.