

(<http://pubs.objectifnews.com/5c/www.objectif-aquitaine.fr/rg/667379571/Top/default/empty.gif/547643794e315631716f384/5c/www.objectif-aquitaine.fr/rg/1587782248/Position1/default/empty.gif/547643794e315631716f>)

A Blanquefort, le vice-président de Ford recadre la production



John Fleming est venue avec une équipe d'experts pour relancer la production de double-

embrayage à Blanquefort. (Crédits : Pascal Rabiller)

Jean-Philippe Dejean | 08/06/2015, 14:23 - 748 mots

Vice-président industriel du groupe Ford, à Dearborn (Michigan), John Fleming s'est rendu en mai à l'usine First Aquitaine Industries (FAI), à Blanquefort (33), pour y auditer la fabrication du double-embrayage, sujette à des difficultés, non sans rappeler le management à l'ordre.

"John Fleming est le patron mondial des activités industrielles du groupe Ford et le vice-président industriel : tous les trimestres il vient en Europe. Avant d'être aux Etats-Unis, il présidait Ford Europe et il connaît bien Bordeaux, où il a pris une part très active à la création de la filiale girondine de Getrag Ford Transmissions (GFT) à Blanquefort", rappelle une source proche de la direction de Ford Aquitaine Industries (FAI), à Blanquefort. Si FAI (984 salariés), spécialisée dans la fabrication de boîtes de vitesses automatiques, est la plus ancienne, GFT (plus de 730 salariés), centrée sur la production de boîtes de vitesses manuelles, n'est éloignée que de quelques dizaines de mètres de la première. FAI assure plusieurs activités, dont la fabrication d'une transmission à double embrayage (DCT ou DC500), qui est assemblée à l'usine GFT de Kechnec, en Slovaquie. La chose est connue depuis plusieurs mois : cette activité a connu de nombreux problèmes. Dans un document confidentiel destiné au management

de FAI, que La Tribune Objectif Aquitaine s'est procuré via la CGT, John Fleming, qui était à Blanquefort en mai, décortique la fabrication du DC500.

Ce que l'on peut faire

"Je ne sais pas comment ce document est arrivé dans les mains du syndicat, je ne l'ai pas lu et je n'ai aucun commentaire à faire à ce sujet" prévient notre source proche de la direction. Dans ce document, dont la CGT annonce avoir reproduit la "version intégrale", John Fleming se montre critique envers l'organisation industrielle de la production du DC500. Une analyse qui met du baume au cœur des syndicalistes qui dénoncent depuis des mois des dysfonctionnements qu'ils mettent sur le compte d'une réduction drastique des coûts.

"C'est une période difficile pour Bordeaux, et j'ai pu me rendre compte que tout le monde travaille très dur. Il faut parler aux gens, leur dire que tous ces efforts sont reconnus. Je ne pense pas que nous ayons encore des procédés robustes. J'entends beaucoup de discussions sur ce que l'on doit faire, et pas assez sur ce que l'on peut faire", recadre John Fleming en préambule.

"La production doit produire"

Le patron mondial des activités industrielles n'est pas venu tout seul à FAI, mais accompagné d'un groupe d'experts en méthodes industrielles, qui s'est livré à un audit pointu du système de production. Avec comme objectif d'arriver rapidement à fabriquer 826 DC500 par jour, après un premier palier à 650/jour. Tout en admettant que le manque d'experts en méthodes a dû peser sur les problèmes de production du double-embrayage, sans qu'il soit possible de le quantifier précisément, John Fleming explique, concernant la recherche des bons paramètres de production, qu'il "n'est pas possible de se laisser entrainer dans une longue série d'expérimentations". Le patron de la production industrielle achève son analyse par un conseil plutôt franc.

"L'usine est sous forte pression, mais personne ne peut vous sortir de l'ornière mieux que vous. Les soucis du DC500 ne sont pas une bonne publicité pour Bordeaux. Rappelez-vous que les ingénieurs veulent toujours faire de la technique, alors que le travail de la production est de produire. Sachez trouver des solutions simples plutôt que de viser la perfection".

Rattrapage en cours

S'il refuse de commenter ce document, notre interlocuteur décortique la visite de John Fleming.

"D'après ce que j'ai compris, John Fleming voulait apporter un maximum d'efficacité pour que la production du double embrayage soit remise à niveau, d'où ces moyens d'expertise. Et les choses sont désormais tout à fait bien engagées. Vous devez savoir que le cahier des charges (de GFT à Kechnec -NDLR) pour le DC500 a changé à plusieurs reprises. Kechnec fabrique des double-embrayage pour Ford, mais aussi Renault et un constructeur chinois. Dans ce cadre, FAI est chargé de la partie la plus complexe du DC500. Ce que l'on constate aujourd'hui, c'est que nous avons développé des moyens supplémentaires pour rattraper le retard, et stabiliser la production dans le bon sens", décrypte cette source anonyme.

Ce que ne dément pas la CGT (majoritaire) qui estime que "même très tardivement" Ford a mis des moyens pour réussir la production du DCT, avec "un peu d'investissements, des effectifs renforcés avec notamment le recrutement de 50 intérimaires". Le syndicat continue cependant à dénoncer une insuffisance des moyens financiers mis par Ford à FAI.

