

06h00

Par **Bernard Broustet****Bordeaux**

Difficile transition chez Ford

Dans l'usine FAI reprise par Ford, les nouveaux projets ne prennent forme que peu à peu, mais, pour la direction, la pérennisation est bel et bien engagée.



(photo Thierry David)

1 sur 3

Des équipes à l'œuvre pour faire place nette aux nouveaux équipements.

L'usine FAI de Blanquefort a été sauvée l'an dernier de la disparition par Ford qui l'a rachetée sous la pression des syndicats, des élus et des pouvoirs publics, après l'avoir cédée à une incertaine holding allemande dans le cadre d'une opération encore mystérieuse à bien des égards.

L'immense établissement est pour autant, loin aujourd'hui, d'avoir retrouvé sa physionomie d'antan. Car, après l'arrêt l'an dernier de la production de boîtes de vitesses automatiques destinées à des véhicules américains, il se trouve dans une période de transition : la fabrication en série d'une nouvelle boîte automatique à six vitesses, destinée celle-là à des véhicules européens (Fords Mondeo, Smax, etc) qui ne démarrera pas avant une bonne année.

PUBLICITÉ

Chômage partiel

Et les autres productions en œuvre ou en gestation ne permettent d'occuper qu'une petite fraction de cette immense cathédrale industrielle. Des mesures de chômage partiel amélioré (APLD)

affectent donc en permanence 500 personnes, sur les 1 000 que compte le site de FAI.

Cette situation est difficile à vivre pour beaucoup de salariés que cinq ans de crise ont rendus méfiants. Laurent Dudych, directeur général de FAI, ne conteste pas que les salariés aient besoin d'être rassurés. Mais il affirme que le processus de pérennisation du site est bel et bien engagé. Pour « Sud Ouest », il fait le point sur les divers projets concrétisés ou en cours de développement.

Les racks de la sueur

FAI a entamé depuis plusieurs mois la production d'emballages métalliques (« racks ») destinés au transport de nouveaux moteurs trois cylindres à essence. Quatre-vingt personnes environ se consacrent à leur fabrication. Une tâche qui n'a pas grand-chose à voir avec celles qui s'opéraient jusque-là dans l'usine. Le soudage y tient une place essentielle. Une grosse action de formation de soudeurs a donc été lancée. Elle continue.

Laurent Dudych reconnaît que les objectifs de production ne sont pas atteints puisque la production hebdomadaire n'a pas dépassé jusqu'ici 90 racks au lieu des 100 attendus. Il reconnaît aussi que cette activité engendre des troubles musculo-squelettiques et quelques accidents du travail. « Nous travaillons à améliorer l'ergonomie et l'organisation, dit-il, et à introduire davantage de polyvalence pour que les opérateurs ne passent pas par exemple tout leur temps à souder. » Gilles Penel, secrétaire (CGT) du Comité d'entreprise, estime que des efforts sont faits. Mais il déplore qu'ils s'accomplissent « à la petite semaine ».

Carters moteurs

FAI doit devenir une des sources d'approvisionnement de Ford pour les carters de ce fameux moteur « Fox » trois cylindres à essence sur lequel Ford mise beaucoup. Des carters de présérie ont déjà été usinés.

Mais le dessin dudit carter ayant été quelque peu modifié, il a fallu attendre l'arrivée d'une nouvelle ébauche (un « brut » dans le langage industriel). Les huit machines permettant la production à cadence industrielle, et d'un coût unitaire de quelque 400 000 euros vont arriver de façon échelonnée d'ici la fin juillet. La production en série pourrait démarrer dans les prochaines semaines. Elle n'emploiera que 32 personnes

Double embrayage

C'est un élément essentiel d'une future boîte « robotisée » fabriquée en Slovaquie par la société GFT, filiale à 50 % de Ford et de l'équipementier allemand Getrag. Après la future boîte automatique 6F35, c'est le projet qui occupera le plus de monde.

La production de série doit en principe démarrer en février 2013. FAI va réutiliser une partie des machines qui servaient à ses anciennes transmissions. C'est le cas de presses de 1 800 tonnes. FAI éprouve

quelques soucis pour le développement du procédé permettant d'approvisionner cette presse à la cadence souhaitée. Mais, d'après Laurent Dudych, ce genre de difficulté est inhérent au lancement de toute nouvelle fabrication.

« Pour ce projet comme pour d'autres, dit-il, il y a des éléments qui sont au rouge et à l'orange. Mais la majorité est au vert », affirme le directeur.

La nouvelle boîte

La boîte automatique 6F35, déjà produite dans l'usine américaine de Van Dyke (Michigan), et qui sera également fabriquée en Chine, entamera sa vie industrielle (« job one » dans le jargon maison) le 6 août 2013. D'après Laurent Dudych, cette échéance qui a été un peu repoussée ces derniers mois, est désormais irrévocable. Les premières machines - des tailleuses d'engrenages - arriveront au début de ce mois d'août. Les premières opérations d'usinage devraient avoir lieu en novembre 2012. La majeure partie de ces éléments-clés que FAI ne fabriquera pas sur place sera sous-traitée aux États-Unis.

D'ici à août 2013, tous les processus de Blanquefort devront être validés par la direction industrielle de Ford. Le calendrier s'annonce serré. « Mais si ce n'était pas serré, dit Laurent Dudych, ça voudrait dire qu'on nous aurait donné trop de temps. »

Telle est la rude logique de l'industrie.

Les 1 000 emplois ne sont pas encore là

La montée en puissance des divers projets (voir ci-dessus) ne suffit pas à satisfaire les représentants du personnel. Car, à ce jour, ils ne permettent d'assurer à terme que moins de 700 emplois. En y ajoutant les salariés qui effectuent des tâches pour l'usine voisine GFT, on ne dépasse guère le seuil des 800. Il manque donc encore 200 emplois. D'où la nécessité de trouver au moins un autre projet substantiel. Pour Gilles Penel, secrétaire du CE, c'est d'autant plus nécessaire que des inconnues existent sur la poursuite à moyen terme de la fabrication des racks, et que le double embrayage pourrait s'arrêter d'ici la fin de la décennie.

Le directeur de FAI Laurent Dudych ne conteste pas qu'il reste encore à travailler pour tenir les engagements. Deux pistes avaient été évoquées sans aucun détail en décembre lors d'un comité d'entreprise, mais il semble bien que depuis lors l'une d'entre elles ait tourné court. Et l'on est sans nouvelles de l'autre.

Lors de la récente visite d'un haut responsable du syndicat allemand IG Metall, il avait été question d'une nouvelle boîte automatique 6FN15 destinée à des véhicules plus petits que la 6F35. Mais il semble en fait que si ce projet se réalise, il doive se faire en Chine.

Espace vide

Quoi qu'il en soit, même si un ou deux projets d'envergure voient le jour, il risque de rester encore beaucoup d'espace vide dans l'immense usine, qui employa naguère jusqu'à 3 000 salariés. La cession ou la location du site à un tiers n'est donc pas exclue, ce qui contribue à expliquer que Ford ait décidé de ne pas remettre pour l'heure son logo, afin que celui-ci n'ait pas un effet dissuasif sur des clients. Mais Gilles Penel conteste cette stratégie, estimant que Ford doit chercher une solution interne pour l'ensemble du site. Cette question et d'autres devraient être débattues d'ici la fin du mois, lors du déplacement envisagé de hauts dirigeants de Ford Europe. La CGT et la CFTC souhaitent que cette visite donne lieu à un comité de pilotage en bonne et due forme, avec la présence des élus, des syndicats, et du ministre Arnaud Montebourg ou de ses représentants.