



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

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION CE EXTRAORDINAIRE LUNDI 13 OCTOBRE 2014

<http://cgt-ford.com> - Lundi 13 Octobre 2014



Cette réunion a été provoquée suite à la demande d'une majorité des élus du CE.

Ordre du jour : point sur l'organisation de l'activité DCT (double embrayage) :

Une présentation des secteurs de production et d'assemblage est faite par le chef de service et le directeur de production. Le DRH prévient que cette présentation est valable aujourd'hui mais comme sur toute activité, beaucoup de choses peuvent évoluer et donc être différentes plus tard. On a l'habitude de ces changements fréquents !

Objectif de 190 000 DCT par an avec 101 personnes (absentéisme inclus) pour 2015. Ça fait quand même 40,2 clutch à l'heure !

39 machines sont installées dont 14 neuves et 25 rétrofitées.

2 tours Rasoma, 1 soudure laser Cinetic et 1 banc d'essai ATW vont s'ajouter d'ici la fin de l'année.

Un plan d'action est en place pour pallier aux nombreuses difficultés rencontrées :

Il y a actuellement 63 collègues qui travaillent sur les secteurs du DCT alors qu'il en était prévu 39 pour fabriquer 40 000 DCT (900 par semaine) jusqu'à la fin de l'année. Ceci permet d'augmenter le temps d'ouverture pour fournir le client (GFT Kechnec)

2,5 personnes en plus pour faire des opérations d'ébavurage manuel en attendant une opération automatique pour janvier.

7950 : contrôle à 100% d'un diamètre sur la pièce 7950 mais le protocole va changer et un échantillonnage de 3 fois 3 pièces par équipe va être mis en place avec suivi SPC. Un robot n'est pas capable de tenir le process au niveau de l'ébavurage par explosion et l'opération se fait en manuel, un nouveau préhenseur pour le robot devrait être mis en place mi décembre et un gros travail de programmation sur ce robot sera à effectuer ensuite.

7C606 et 7C613 (pièces soudées) : il reste des problèmes de soudure. Des essais avec modifications de process sont fait actuellement sur la nouvelle machine de soudage laser Cinetic chez le fournisseur et une fois validés, la machine déjà installée sera modifiée à l'identique. Toutes les soudures se feront sous atmosphère azote. Tout devrait être opérationnel mi février. Il y a aussi beaucoup de problèmes de convoyage et le fournisseur doit revenir sous peu. Des difficultés existent aussi sur le brossage mais la direction est confiante pour que ce soit réglé rapidement.

7J458 : il y a un souci de capacité, ce qui amène un contrôle à 100%. Plusieurs problèmes font que nous ne sommes pas capable de tenir les délais (JPH).

Un fraisage est toujours fait à 100% au Tool Room et sera bientôt sous-traité à St Etienne. La CGT intervient pour dire que Ford aurait pu acheter une machine pour faire ce travail à FAI et y maintenir de l'emploi. D'un côté la direction annonce un sureffectif et de l'autre elle fait sous-traiter une activité qui aurait pu être faite par FAI !

7C615 : l'ébavurage se fait toujours 100% à la main et c'est une grosse contrainte pour les salariés.

7C607 : instabilité en côte sur billes avec contrôle à 100%. Etude six sigma en cours.

7G144 : JPH à 62% sur les Op10/20 essentiellement dû à des pannes Rasoma. JPH à 63% sur l'Op70 Hessap.

7950 : JPH à 40% sur les Op10/20 dû notamment à un porte outil Rasoma mais pas que.

7J458 : JPH à 70% Op30 Cinetic.

ATW : des tests longs (MGF) supplémentaires sont aussi faits suite à des problèmes de GFT sur ses transmissions. Le goulot d'étranglement de l'assemblage est donc actuellement le banc d'essai, ce qui masque les nombreux problèmes sur les diverses opérations d'assemblage qui devront aussi être résolus.

Pour 100 DCT fabriqués, 70 sont vendus et 30 sont en hold à retenir.

Nous faisons remarquer qu'à tous ces problèmes s'ajoute le manque de pièces de rechange en magasin, ce qui nuit au dépannage par la maintenance et la production n'a pas toujours ce dont elle a besoin comme par exemple des outils d'usinage.

Pour rappel, une présentation avait été faite au CE le 11 mai 2011 qui annonçait un Job#1 pour novembre 2012 !!! Deux ans plus tard, nous ne sommes toujours pas capable de faire une production suivant le process ! Ce qui n'a pas empêché la direction de faire un Job#1 en juillet.

A ce jour, GFT et FAI n'ont toujours pas stabilisé leurs process sur le double embrayage.

Nos inquiétudes sur cette activité sont bien légitimes.