

A Ford Aquitaine Industries, l'inquiétude est de retour

AUTOMOBILE



Les syndicats veulent réussir à mobiliser les salariés (Crédits : Agence Appa) Jean-Philippe Dejean | 24/02/2015, 13:26 - 905 mots

L'intersyndicale de Ford Aquitaine Industries (FAI), à Blanquefort (33), se réunit demain mercredi. Après le courrier envoyé hier aux salariés par le président de l'entreprise, Dirk Heller, l'inquiétude semble s'étendre.

Le débrayage organisé le 17 février par l'intersyndicale CFDT-CFTC-CGT-FO de Ford Aquitaine Industries (FAI) a eu l'allure d'un premier pas. "Cette action a mobilisé entre 200 et 300 salariés, c'était bien mais un peu symbolique. Nous allons devoir mobiliser, parce que dans les deux ans qui viennent nous serons vraiment en danger", estime Philippe Poutou (CGT), désormais convaincu que Ford Europe, à Cologne, va essayer de fermer FAI. La semaine dernière, Dirk Heller, le président de FAI, directeur des usines moteurs et transmissions de Ford Europe, était en visite à Blanquefort, mais il n'est pas allé à la rencontre des organisations syndicales. Il a transmis hier lundi, à l'occasion de la réunion du comité d'entreprise, un courrier aux salariés de FAI, dans lequel il aborde chacun des éléments clés de l'usine pour remettre la situation en perspective.

Les boîtes automatiques à la hausse

"L'objet principal de ma visite était de faire un point très précis sur le programme du double embrayage et de voir comment je pourrais aider les équipes à résoudre les problèmes de qualité et de livraison. En effet, la transmission à double embrayage se révèle être une option particulièrement populaire dans la nouvelle gamme Mondeo, ce qui est évidemment une bonne nouvelle pour l'usine. Il est en revanche essentiel de résoudre les problèmes techniques pour satisfaire la demande client", a notamment expliqué Dirk Heller.

Concernant la fabrication de la boîte de vitesses automatique 6F35, plombée par la fermeture du marché russe, le président de FAI admet que *"les volumes ne sont peut-être pas là où nous l'espérons"* avant de préciser qu'ils restent élevés, *"nous allons presque doubler notre production en 2015 par rapport à 2014"* et qu'ils sont portés par une évolution positive du marché, *"la demande de boîtes automatiques ne cesse de croître en Europe et compense partiellement l'écrasement temporaire du marché russe"*.

Une suite à la 6F35 ?

Le président de FAI ouvre ensuite de nouvelles perspectives avec l'annonce du lancement, d'ici à 2016, d'une nouvelle boîte de vitesses automatique adaptée au marché européen, qui prendrait la suite de la 6F35. *"Comme cela a été annoncé, FAI a l'opportunité de devenir le fournisseur pour cette nouvelle transmission"*, a-t-il souligné. Ces prises de position sur quelques grands points du dossier ne suffisent pas à rassurer Philippe Poutou.

"Il n'est pas venu nous voir pendant le débrayage, il n'y a pas eu de réactions à notre mouvement. Ils ne répondent pas et cela montre qu'il y a un vrai malaise", observe le syndicaliste, qui a une longue expérience des bras de fer avec la direction de Ford. "Nous ne sommes pas du tout convaincus par ce que Dirk Heller dit sur la 6F35. Dirk Heller annonce aussi l'arrivée d'une nouvelle machine pour augmenter la cadence de fabrication des carters, suite au succès du moteur Fox, avec en perspective de nouveaux investissements à FAI. Ok, mais une machine de ce type ça se démonte aussi très vite !", lâche Philippe Poutou.

Réunir d'urgence le comité de pilotage

Le syndicaliste ne croit pas au lancement d'une nouvelle boîte de vitesses et critique la gestion de la fabrication du double embrayage. "La direction a décidé de dépenser à minima sur ce poste et depuis trois mois nous n'arrêtons pas de rencontrer des problèmes. Aujourd'hui, nous ne sommes pas opérationnels pour fournir l'usine (Ford) de Valence, qui fonctionne encore mais se trouve proche de l'arrêt, relève le cégétiste. D'ici avril-mai, poursuit-il, nous allons devoir arriver à une cadence de production correspondant à 180.000 unités par an, en recourant à des équipes en trois-huit, à des heures supplémentaires etc., alors qu'on les avait avertis !"



Dirk Heller, président de Ford Aquitaine Industries (Agence Appa)

L'opposition des syndicats de FAI aux prêts de personnels à Getrag Ford Transmissions (GFT), l'usine sœur, vient aussi de leur crainte de voir à terme les compétences humaines de Ford Aquitaine démantelées.

"A ce rythme dans trois ans, la moyenne d'âge de notre effectif sera de 51 ans, et nous n'aurons quasiment plus de service maintenance, méthodes et qualité : comment peut-on croire à ce compte qu'on va nous confier un nouveau programme ? C'est pourquoi nous voulons que la direction de Ford Europe s'exprime clairement sur sa stratégie, qu'elle la rende publique et l'explique, site par site", annonce Philippe Poutou.

Le fait que les adhérents de la CFE-CGC, généralement proches de la direction, aient pris contact avec l'intersyndicale est pour Philippe Poutou le révélateur d'une inquiétude qui se généralise. L'intersyndicale se réunit demain mercredi et l'appel d'urgence à la tenue d'une réunion du comité de pilotage de FAI, avec le préfet, les élus, les dirigeants de Ford et les syndicats est une des décisions attendues. Dans sa lettre adressée aux salariés, Dirk Heller observait en conclusion : *"Il est clair que le contexte économique général est très concurrentiel. Par conséquent, il est crucial que chaque activité (de FAI - NDLR) atteigne ses objectifs. Je suis tout à fait conscient que ces challenges impliquent des discussions et un dialogue social soutenus."*

Ces convergences encore indirectes entre syndicats et direction tendraient à prouver qu'un nouveau chapitre de l'histoire de Ford Aquitaine Industries est en train de s'ouvrir...