



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

RÉUNION DROIT D'ALERTE SÉCAFI - NOTE D'ÉTAPE JEUDI 23 NOVEMBRE 2017

<http://cgt-ford.com> - Jeudi 23 novembre 2017



Cette réunion n'a pas pour but de présenter un rapport final mais une note d'étape de la situation. Notamment en ce qui concerne les groupes de travail puisque l'expert du cabinet Sécafi a demandé à la direction à être rencontré sur le sujet.

Pour rappel, ces groupes de travail sont : la compétitivité, les nouveaux produits et la diversification électrique.

En aparté, nous faisons le constat des problèmes supplémentaires qui nous attendent avec le remplacement du Préfet qui fait suite à celui de Linda Cash et qui va nous conduire à tout réexpliquer. Ceci risquant de nous faire perdre du temps en perdant les liens précédents.

L'amélioration de la compétitivité de l'usine :

En moyenne, le coût total d'un produit FAI se décompose entre 20% de coûts usine et 80% de coûts matières, emballages, transports,...

En 2017, l'usine va réaliser la « performance » d'une baisse de ses coûts de 8,3% contre 2 à 3% les années précédentes et 2 à 4% dans les autres usines. Ceci grâce à une chasse aux coûts les plus importants.

Il est prévu, pour 2018, une « performance » du même ordre sur le budget de l'usine (moins 6 à 7%).

La tâche est plus difficile pour les 80% restants car les décisions appartiennent aux Services Achats (Ford Europe) et aux Bureaux d'études pour changer de fournisseurs et de procédés. En outre, l'usine pâtit de sa faible activité qui n'en fait pas une priorité dans la politique Achats de Ford. Toutefois, des sources d'économies ont été identifiées.

Aujourd'hui, 69 des 80 fournisseurs pour la 6F35 (soit) 86% sont situés en Amérique du Nord contre seulement 5 en Europe... et 3 en Chine.

L'enjeu pour FAI est de rééquilibrer ses sources d'approvisionnement en achetant plus de pièces et de composants en Europe. Dans ces conditions, Ford ne pourra pas juger FAI trop cher si la multinationale ne prend pas en compte les propositions de baisses de coûts faites par FAI.

Il est à noter que la partie salaires est mineure dans le coût des produits.

L'installation de nouvelles productions :

La 6F15 : les dernières prévisions font état d'une production cumulée (6F35 + 6F15) en baisse constante de 2019 à 2022. Face à un investissement de 49 millions d'euros, une production aussi basse n'est pas viable économiquement alors que les usines chinoise et mexicaine produisent déjà cette transmission.

La 6F15 doit équiper les motorisations Essence de la Fiesta, de l'Ecosport, d'un nouveau modèle (petit SUV) sachant que la nouvelle Focus sera équipée d'une 8F (et non plus d'une 6F) et elle subit la concurrence de la transmission à variation continue, achetée à l'équipementier AISIN (Japon).

La 8F-MID : aujourd'hui, une capacité de 600 000 transmissions par an est installée à Livonia pour le marché nord-américain et pour la Focus en Europe (30 à 40 000 dès 2018).

Le plan d'origine attribuait une capacité de 300 000 unités à l'usine de Van Dyke pour le marché européen, capacité abaissée à 200 000 avec le recul des moteurs diesel. La grande inconnue réside dans le rythme de repli des motorisations diesel.

L'étude lancée pour une installation à FAI prévoirait un investissement de 127 millions de dollars qui porterait l'investissement à 150 millions avec les frais de lancement.

Cette production est indéniablement aujourd'hui la plus porteuse en emplois sur une période assez longue même si elle imposerait une année de chômage partiel le tant d'installer les capacités de production.

La 6F35 : un nouveau modèle Ecosport va être commercialisé à partir de la fin de l'année 2017. Le moteur Essence 2L peut-être équipé de la 6F35. La fabrication de cette 6F35 a été attribuée à Van Dyke, avec un démarrage en 2018 et une capacité installée de 80 000 unités à partir de 2019.

Les études menées pour FAI sur cette fabrication font ressortir un investissement quasi nul (capacité déjà installée), un démarrage dès 2018 permettrait d'éviter le chômage partiel mais la durée de vie serait limitée à quatre ans.

Le Traitement Thermique :

Un nouveau contrat serait en cours de négociation avec de fortes pressions de Magna sur les prix. Il concernerait les arbres et les rings de la MX65, l'enjeu est également d'avoir la pignonerie. Si tel était le cas, le 2ème four de GFT pourrait être envoyé en Inde où la MX65 devrait être lancée en 2018. Difficile de démêler le vrai du faux mais pour l'heure, la capacité installée à GFT leur permet une totale autonomie.

L'assemblage de véhicules électriques :

Ce groupe de travail auquel la Région participe ne travaille pas. Il ne s'est réuni qu'une seule fois et rien n'en est ressorti pour FAI.

Par contre Ford vient de constituer une coentreprise en Allemagne qui a pour vocation de produire un fourgon électrique dont la poste Allemande sera cliente. Ce véhicule viendra compléter une gamme déjà existante. Voilà le résultat d'un vrai travail sur le sujet, or, rien n'est fait du côté de Bordeaux et des pouvoirs publics locaux.

Conclusion :

En dehors d'études faites localement sur la 6F15, la 8F-MID et la poursuite de la 6F35, il n'y a toujours aucune décision de Ford Europe prises pour FAI. Sans parler de l'avenir du TTH qui reste obscur.

Nous avons grandement intérêt à réveiller tout le monde : Ford, État, pouvoirs publics locaux.

À la vue de ces dernières informations, l'intersyndicale va contacter et informer le nouveau Préfet de la situation, ainsi que l'État (Bercy) qui devait avoir une rencontre avec Ford Europe courant novembre et les pouvoirs publics locaux dont la Région qui semble avoir besoin d'être réveillée pour travailler sérieusement sur le groupe de travail concernant la diversification sur les véhicules électriques.

Par ailleurs et c'est aussi important sinon plus, nous avons établi un calendrier d'actions mobilisant les salariés de l'usine d'ici à la fin de l'année.