

Getrag en vitesse de croisière

Partagée entre Ford et l'allemand Getrag, la deuxième usine girondine de boîtes de vitesses a une vie moins tourmentée que sa voisine FAI.



Patrice Server, le jeune directeur de GFT, dans son usine de Blanquefort. PHOTO ÉRIC DESPUJOLS

Pendant que l'usine FAI de Blanquefort tarde à se tracer un chemin, sa voisine GFT engrange les profits. Son bénéfice 2010 a atteint 33 millions, soit 12 % du chiffre d'affaires, performance qui ne court pas les rues chez les équipementiers automobiles.

Au début des années 1970, Ford avait successivement construit deux usines à Blanquefort. La plus grande des deux - FAI, spécialisée dans les boîtes automatiques - a souvent fait la une des médias. Elle attend le projet structurant sans lequel son avenir serait incertain. La seconde, GFT, est plus petite, malgré une surface au sol équivalente à 10 terrains de football. Elle produit depuis trois décennies et demie des boîtes manuelles plus simples que celles de sa voisine, mais bien adaptées au marché des petites et moyennes voitures.

Le destin de l'établissement a paru flou lorsque Ford en céda 50 %, il y a dix ans, à l'équipementier allemand Getrag. À partir de son berceau du Bade-Wurtemberg, haut lieu de l'automobile, ce groupe créé en 1935 avait surtout jusque-là produit des boîtes pour le haut de gamme (Audi, Porsche, etc.). En s'alliant avec Ford, dans le cadre d'une co-entreprise qui concernait toutes les usines de boîtes manuelles de la multinationale sur le continent, il mettait un grand pied dans la production de masse. Ford, de son côté, s'adjoignait les services d'un équipementier pointu, issu du terreau de ces entreprises de taille intermédiaire qui ont fait la fortune de l'Allemagne.

Nouveau parc

Rebaptisée GFT (Getrag Ford Transmissions) et même depuis peu Getrag, la deuxième usine de Blanquefort fait toujours, en gros, le même produit depuis des années. Il s'agit d'une boîte à cinq rapports surtout destinée aux Fiesta, mais qui équipe aussi des Focus et des Mondeo d'entrée de gamme, ainsi que quelques Volvo et Mazda.

La boîte « IB 5 » de Blanquefort a bénéficié, l'an dernier, de l'explosion des ventes de Fiesta, liée pour une large part aux primes à la casse. Cette année, la production est en baisse, bien que les prévisions de début d'année aient été un peu relevées. Mais le fait d'être quasiment monoproduit depuis des années n'empêche pas l'usine d'avoir changé. 28 millions seront ainsi investis en 2011, après 19 l'an dernier, signale Patrice Server, le très jeune directeur (36 ans), dont le père a passé sa vie professionnelle sur ce même site.

Exercice après exercice, GFT rajeunit. Les nouvelles machines travaillent pour la plupart à sec, ce qui limite la pollution. Plus automatisées, plus ergonomiques, elles permettent d'améliorer sensiblement la productivité. Mais la force essentielle de l'usine, selon Patrice Server, réside dans la motivation et la compétence des quelque 835 salariés, habitués de longue date au respect de critères

de qualité, qui doivent permettre aux boîtes de parcourir 200 000 kilomètres sans anicroche. Une exigence qui vaut à chaque transmission de passer, en fin de production, sur un banc d'essai où un spécialiste chevronné ne lui donnera son coup de tampon qu'à condition de ne pas avoir entendu le moindre sifflement ou le moindre grincement suspects.

Patrice Server souligne que le nouveau parc de machines est à même de fabriquer des boîtes six vitesses avec un minimum d'investissement supplémentaire. Même si les cinq vitesses, peu onéreuses, se vendent encore aujourd'hui très bien, il faudra un jour ou l'autre que l'usine, dont 10 000 mètres carrés sur 60 000 sont aujourd'hui inoccupés, connaisse une forme de diversification. La six vitesses, aujourd'hui fabriquée en Angleterre et en Allemagne, pourrait constituer une piste de long terme, ainsi, peut-être, que les transmissions pour véhicules électriques ou hybrides. Mais on n'en est pas encore là.

© www.sudouest.fr 2011