

# Stellantis Douvrin: «Il faut que les gens qui font du thermique aujourd'hui se reconvertissent pour faire de l'électrique demain»

Selon Arnaud Debœuf, directeur industriel du groupe Stellantis, la transition vers le véhicule électrique va se faire par vases communicants : au fur et à mesure de la montée en puissance de la future Gigafactory de batteries ACC, l'usine mécanique de Douvrin va décliner. Suite de notre grand entretien.

Propos Recueillis Par Benoît Fauconnier | Publié le 29/04/2021



Arnaud Debœuf a rejoint le groupe PSA en 2019. Il en a pris la direction industrielle en septembre 2020, et a conservé cette fonction au sein de Stellantis. PHOTO PSA ET LAVOIX

L'époque est source d'inquiétudes pour les salariés et organisations syndicales de l'usine de moteurs Stellantis de Douvrin. [Dans un contexte extrêmement mouvant, le groupe automobile mise sur l'électrification, comme l'explique Arnaud Debœuf, le directeur industriel.](#)

**Vous programmez la baisse de la charge de l'usine mécanique pour la montée en charge d'ACC. Il y aura transfert de salariés PSA chez ACC ? La priorité est de reclasser les salariés de l'usine mécanique ?**

« C'est notre priorité. On a construit une joint-venture (ACC) et on a localisé cette activité sur notre site. Ce n'est pas à côté, c'est sur notre site, sur le terrain de PSA à Douvrin. C'est une coentreprise parce qu'il fallait qu'on ait le savoir-faire, donc on s'est associés avec Saft, ils maîtrisent le savoir-faire de la batterie. C'est une coentreprise, c'est pour ça qu'il y a un statut juridique différent. L'objectif est d'assurer l'emploi et la pérennité des gens qui travaillent. Ce n'est pas la pérennité technique. Ce qui m'importe, c'est que les employés de Douvrin soit rassurés et qu'ils sachent qu'ils ont un avenir sur le site. Pas 50 km à côté. »



Renault CLIO E-TECH Hybride

FR-Renault [LEARN MORE](#)

**La déception vient du fait que les salariés et syndicats pensaient que les deux activités allaient cohabiter, et qu'il allait y avoir une addition d'emplois.**

« Ce n'est pas vrai. On ne va pas faire deux fois plus de voitures. Aujourd'hui, l'Europe c'est 16 millions de voitures particulières, on ne va pas en faire 32 avec 16

millions de thermiques et 16 millions d'électriques. On va faire 16 millions d'électriques. Donc ce qu'il faut, c'est que les gens qui font du thermique aujourd'hui se reconvertissent pour faire de l'électrique demain. Ce n'est pas possible de faire les deux en même temps. Comment on aurait fait ? Est-ce qu'on aurait laissé ACC grandir, embaucher plein de monde et au bout d'un moment, on aurait dit à tous les gens de Douvrin "désolé, maintenant, vous allez vous chercher du travail ailleurs parce qu'on fait des batteries et on a déjà du monde." ?

**La montée en charge d'ACC était incompatible avec l'attribution de l'EP Gen 3 à Douvrin ?**

« C'est lié à la demande de personnel d'ACC. À partir du moment où ACC nous dit "dès 2022, j'ai besoin de monde", le démarrage de l'EP Gen 3 bloquait du monde. Alors que là, on va faire un accompagnement tranquillement, un peu comme des vases communicants. Au fur et à mesure, l'activité thermique va baisser. Au fur et à mesure qu'ACC aura besoin de monde, on va accompagner en baissant la capacité de Douvrin. »

**La mort de la FM historique « embête » un peu, sur le terrain.**

« Ce qui embête les gens, c'est un saut vers l'inconnu parce qu'il va falloir changer. On faisait de l'usinage, demain on va faire autre chose, on va faire des batteries. C'est autre chose. »

**Yann Vincent, le directeur général d'ACC, disait « entre 1 400 et 2 000 personnes à horizon en 2030 » en fonction de plusieurs critères. À la FM, il y a 1 500 personnes actives.**

« Aujourd'hui vous avez 1 500 personnes. À horizon 2030, je pense que dans les 1 500, des gens vont partir à la retraite. »

**Quand le projet ACC a été annoncé, ça a été présenté comme des créations d'emplois, pas un transfert.**

« Reprenez toutes les communications qu'on a faites, on a toujours été très, très clairs. Vous ne pensez quand même pas qu'on a créé une coentreprise et qu'on a demandé à ce qu'elle soit localisée à Douvrin en se disant qu'on va s'amuser à ne pas prendre les gens qui travaillent actuellement à Douvrin ? Non, honnêtement, ça a toujours été très clair. On accompagne la transition du thermique vers l'électrique pour nos sites mécaniques de Douvrin. »

**L'usine de Douvrin produit environ 800 000 moteurs par an, ça ne va faire que baisser. Elle ne sera pas plus rentable avec moins de moteurs à produire...**

« Les effectifs vont baisser en même temps. On va le prendre dans l'autre sens : on fera le nombre de moteurs qui correspondra aux effectifs qu'on aura encore. On accompagne les gens qui actuellement font des activités mécaniques thermiques vers les activités électriques batterie. La priorité que j'ai donnée, c'est à l'électrique. L'avenir, c'est l'électrique batterie, qui nous dira de combien elle a besoin de personnes et on l'accompagne pour les former. Au bout d'un moment, il faut savoir gérer des priorités. Est-ce que la priorité c'est de continuer à produire des moteurs thermiques dont je sais qu'ils sont complètement perdus à court horizon ? Ou est-ce que c'est d'accompagner le développement de l'électrique ? »

**Avez-vous une vision claire sur la date d'extinction de l'activité thermique à Douvrin ? Ou il est trop tôt ?**

« Il est trop tôt. Je vous dis ça s'accélère, ça pourrait même être plus tôt que ce que j'ai prévu. Ce qui est sûr, c'est que la pleine puissance de la partie batterie ACC à horizon 2030, je pense que ça peut même arriver avant. ACC va monter en puissance, et au fur et à mesure, Douvrin va baisser. C'est vraiment cette notion de vases communicants qui me paraît importante. À la limite, je vends autant de voitures, mais plus je vends de voitures électriques moins je vends de voitures thermiques. »

## Bio express

Arnaud Debœuf a été recruté par PSA en 2019 pour prendre la tête de la « stratégie industrielle » du groupe automobile. Le 3 septembre 2020, il en devenait le directeur industriel et chaîne logistique, succédant à Yann Vincent, nommé directeur général d'Automotive Cells Company, qui va construire et exploiter la Gigafactory de batteries, à Billy-Berclau.

On retrouve aujourd'hui Arnaud Debœuf parmi les 43 membres de la direction de Stellantis, né en janvier 2021 de la fusion des groupes PSA (Peugeot, Citroën, DS, Opel) et FCA (Fiat, Chrysler, Dodge, Jeep, Maserati, Lancia, Alfa Romeo...) en qualité de directeur industriel. Diplômé de l'École Polytechnique et de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, il a fait l'essentiel de sa carrière dans l'automobile depuis 1993 chez Renault et à la direction de l'Alliance Renault-Nissan entre 2015 et 2019.

## Pourquoi ne pas reconverter l'usine actuelle de Douvrin en lui confiant la fabrication de moteurs électriques ?

La fabrication de moteurs électriques e groupe Stellantis ne devrait pas être localisée sur le site industriel de Douvrin : « En lui confiant les batteries, on assure son avenir. Je pense qu'il faut aussi regarder les autres usines. J'ai sept usines de mécanique en France. Mon objectif n'est pas d'en fermer six. Il faut une vision globale. Si l'objectif c'est de fermer six sites pour avoir toute l'activité à Douvrin, je vous laisse expliquer aux ouvriers des six usines concernées que c'est dommage pour eux mais on a préféré mettre tout à Douvrin. J'ai sept usines et il faut que j'assure l'avenir de chacune. »