

Adieu les moteurs de voiture, bonjour les batteries électriques. La zone industrielle de Douvrin, près de Lens, vit une transition : une usine est en sursis, une autre va ouvrir. Les élus locaux y voient plutôt une bonne nouvelle pour l'emploi, même si tous les salariés de l'ancien monde ne pourront pas rejoindre le nouveau. **PAR PIERRE LANN**

Un monde disparaît et un autre naît, dans la grande zone industrielle située entre Douvrin et Billy-Berclau, au cœur de l'ancien bassin minier du Pas-de-Calais noyé dans le brouillard en cette matinée d'automne. L'ancien monde, c'est celui d'Henri Davroux, grand gaiillard de presque 80 ans, dont les yeux pétillent quand il raconte ses trente-quatre années à la Française de Mécanique, la « FM ». Ces deux lettres, c'est presque toute sa vie. L'histoire commence le 1^{er} juin 1970. Henri est l'un des premiers à entrer dans cette usine créée ici pour donner un nouvel emploi aux mineurs du coin, alors que la houille commence à manquer. « *À l'époque, les gens ont mis tout leur espoir dans la FM* », explique Henri, qui a commencé à travailler à l'âge de 14 ans dans la mécanique. Avec les autres salariés de l'usine, il produira les moteurs des voitures des Français. De celui

PATERNALISTE, CHALEUREUSE,
la Française de Mécanique, la « FM », a été créée à Douvrin en 1969 pour donner du travail aux mineurs du coin, quand la houille commençait à manquer.



CAS D'ÉCOLE

APRÈS L'USINE.

de la Peugeot 205 au V6 PRV de la DeLorean de *Retour vers le futur*. Après avoir commencé en bas de l'échelle, à 5,35 F de l'heure (6,39 € d'aujourd'hui), Henri Davroux « monte très vite en flèche » et devient contremaître.

Aux plus belles années, la Française de Mécanique emploie 6 000 personnes, plus que le nombre d'habitants à Douvrin, le bourg le plus proche. L'ambiance est paternaliste et chaleureuse. Une grande partie de la vie sociale tourne autour de l'usine. « *La FM avait un club de foot, un club de vélo, un club de judo pour les enfants, un club de photo... elle a aussi financé la construction de certaines salles des fêtes dans les villes alentour. C'était phénoménal* »,

très familial », se souvient Henri. Sa femme, Muriel, dit qu'il a pleuré le jour où il a pris sa retraite, et tous les deux ont maintenant le cœur serré en pensant à ce que l'usine est devenue. À partir du milieu des années 2000, la production a diminué en même temps que les délocalisations de l'industrie automobile. L'absorption par PSA (Peugeot-Citroën), devenu Stellantis, n'y aura rien changé. Jadis assise sur 140 ha – quatre fois la taille du Louvre – elle n'en occupe que 40 aujourd'hui et n'emploie plus que 1 200 personnes. Si aucune date de fermeture n'est officialisée, la FM est en sursis. Stellantis a choisi de produire certains de ses moteurs ailleurs, notamment en Hongrie, et ce type d'industrie polluante est



DOUVRIN EN CHIFFRES

FRANÇAISE DE MÉCANIQUE

Créé en 1969 par Renault et Peugeot

6 000
salariés en 2002

1 200
salariés en 2023

AUTOMOTIVE CELLS COMPANY (ACC)

Créé en 2020 par Stellantis et Total, rejoints par Mercedes-Benz

300
salariés en 2023

2 000
salariés en 2030

EFFECTIFS DE LA ZONE INDUSTRIELLE



Sources : Sizaf, "la Voix du Nord"

800 000 BATTERIES PAR AN D'ICI À 2030,
c'est l'objectif d'Automotive Cells Company (ACC).
Le lancement de la production est imminent.

LA GIGAFACTORY

condamné à terme en raison de l'interdiction de vente des moteurs thermiques après 2035.

Place aux plus qualifiés

Mais une gigafactory de la transition énergétique a poussé sur les ruines de la FM. Automotive Cells Company (ACC), une coentreprise créée par Stellantis, Total et Mercedes-Benz, a choisi cette zone industrielle pour bâtir la première usine de batteries de voitures électriques en France. Le lancement de sa production est imminent. Un accord de reconversion a été trouvé entre trois syndicats de l'usine de moteurs thermiques (FO, CFTC, CFE-CGC) et Stellantis pour le reclassement de certains salariés chez ACC. Résultat : 180 d'entre eux

ont déjà intégré la nouvelle structure et ils pourraient être jusqu'à 400 d'ici à 2025. La CFDT et la CGT ont refusé de signer ce texte. « *Le changement de site n'est pas automatique, et ce n'est pas qu'une question de compétence. Il faut passer un entretien de motivation et suivre une formation, comme un demandeur d'emploi* », regrette Fabrice Jamart, le secrétaire général de la CGT PSA Douvrin. Tout le monde ne fera pas la transition.

Chez ACC, la chaîne de production sera largement automatisée. L'entreprise du nouveau monde ne cherche donc pas de manutentionnaires comme il y en a encore beaucoup dans l'usine de moteurs, mais surtout des ouvriers qualifiés pour piloter des machines-outils, des techniciens de maintenance, des

contrôleurs qualité et des agents de logistique. Au total, ACC pourrait embaucher 2 000 personnes d'ici à 2030 pour fabriquer 800 000 batteries par an. Puisque tous ne viendront pas de l'ancienne usine thermique, l'entreprise organise chaque semaine des réunions de recrutement dans la région. Cette fois, la réunion se tient au Pôle emploi de Lens. Une quinzaine de candidats sont venus avec leur CV, surtout des hommes, pas forcément tout jeunes. Des vidéos de présentation leur sont projetées, montrant notamment les trois futures usines du groupe dans le Pas-de-Calais, en Allemagne et en Italie. Au premier rang, un candidat siffle, épater. « *On vous propose un CDI et bien plus encore. C'est l'occasion de* »

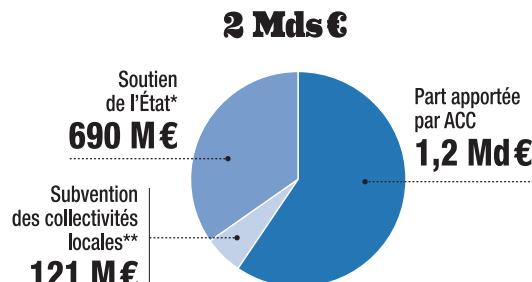
➤ *participer à la révolution industrielle, d'être pionniers et d'écrire l'histoire ensemble* », assurent les responsables du recrutement. La question du salaire n'est pas abordée lors de la réunion. ACC nous indiquera seulement qu'ils sont attractifs, sans donner de fourchette.

Autre "ambiance"

Mais il y a quelques conditions. Il faut d'abord avoir un moyen de locomotion, être prêt à travailler debout et en 5x8 (deux jours du matin, deux jours de l'après-midi, deux jours de nuit et quatre jours de repos ensuite) pour produire en flux continu. Il sera également interdit de fumer sur le site et aux abords, puisque l'usine sera classée Seveso (à risque industriel). Enfin, il faut s'attendre à travailler en salle blanche. Cela n'a pas l'air de décourager les candidats, même si certains, comme Franck, 58 ans, ne voient pas encore très bien ce qu'il pourrait faire dans cette nouvelle usine. « *Je suis ouvert à tous les postes, j'ai un CAP-BEP en électrotechnique. J'espère que mon âge ne fera pas peur* », glisse ce demandeur d'emploi passé par l'usine de moteurs thermiques pour des missions d'intérim. S'il est sélectionné pour devenir conducteur de ligne, il devra suivre une formation de trois mois, à l'issue de laquelle il passera un examen pour pouvoir

UNE TRANSITION TRÈS SUBVENTIONNÉE

INVESTISSEMENT TOTAL POUR LA GIGAFACTORY :



* Pour l'ensemble du projet ACC (trois usines) évalué à 5 Mds d'€.

** Région Hauts-de-France, intercommunalités et Siziaf.

Source : Cour des comptes ; ACC.

prendre son poste. Pendant cette période, les demandeurs d'emploi continueront à percevoir leur chômage. « *Et comment ça se passe pour les autres ?* », demande David, 38 ans. « *Moi, je suis mécanicien, et mon employeur m'a déjà refusé trois fois une rupture conventionnelle. Si je démissionne, je ne toucherai pas le chômage. Comment je peux faire ?* » On lui répond qu'une indemnité d'environ 750 € est prévue et que d'autres dispositifs pourraient peut-être l'aider.

La femme de David a fait la transition entre la Française de Mécanique et ACC. C'est elle qui l'a incité à venir à la réunion. « *On verra dans le temps, mais pour le moment, ça se passe bien pour elle, c'est motivant* », sourit le mécanicien en s'éclipsant. À l'image de l'usine de batteries, l'emploi industriel revient dans le Pas-de-Calais, où le taux de chômage tourne autour de 9 % (au-

dessus de la moyenne nationale).

« *L'arrivée d'ACC a boosté l'activité du parc. Un emploi dans l'usine pourrait en créer jusqu'à quatre indirects dans la zone* », observe André Kuchcinski, maire socialiste d'Hulluch, président du Siziaf, le syndicat créé par les communautés d'agglomérations locales pour gérer la zone industrielle qui accueille aujourd'hui une centaine d'entreprises et 6 000 salariés. Cette dynamique doit beaucoup à l'action des collectivités locales. Elles ont versé 121 millions d'euros de subventions à ACC (sur un budget total d'environ 2 Mds) pour attirer l'usine de batteries sur leur territoire. « *Depuis 2019, nous avons gagné 1 500 emplois dans le parc. Pour nous, la réindustrialisation est une réalité* », ajoute l'élu en espérant que cette deuxième transition économique pour la région soit aussi réussie que la première, entre les mines et l'industrie automobile. Henri Davroux, l'ancien de la FM, note toutefois que « *l'ambiance* » a changé. Le rapport de force entre l'entreprise et les salariés est plus déséquilibré. Le lien social s'est délité et ne passe plus autant par le travail. Henri se souvient qu'il riait beaucoup avec ses collègues, le jour de son anniversaire en pêchant la truite dans l'étang que la Française de Mécanique avait creusé pour les salariés dans un coin de la zone industrielle. Et il se demande si ce sera aussi le cas demain. ■ P.L.



L'USINE DU FUTUR

Fin, les lubrifiants et le bleu de travail de l'industrie automobile, les ouvriers des usines de batteries travailleront dans des salles blanches aux allures de laboratoire de recherche. Une batterie électrique a deux ennemis : l'humidité et les particules. Si l'un d'entre eux s'infiltre, la batterie risque de s'enflammer et donc, potentiellement, de carboniser la voiture et ses occupants. C'est donc une industrie de haute précision, ce qui implique un temps de formation. Les salariés travailleront avec une blouse, une charlotte, des gants, des chaussons et un masque à cartouche. Ils seront entre deux et six dans chaque salle, où le taux d'humidité sera contrôlé pour ne pas dépasser les 20 %. Ce taux bas obligera les salariés à sortir toutes les deux ou trois heures pour s'hydrater. ■