

78 | Depuis soixante ans, l'emploi a été presque divisé par trois sur le site spécialisé dans l'automobile. Mais la baisse des effectifs ne doit pas faire oublier la présence à côté d'un campus ultramoderne.

Les cols blancs maintiennent en vie l'histoire entre Poissy et Stellantis

Mehdi Gherdane

S'IL EST un événement d'une incontestable portée symbolique, la fin de la production automobile à Poissy ne signifie pour autant pas l'aboutissement de l'histoire entre la cinquième ville des Yvelines (41 000 habitants) et la voiture. Bien sûr, le nombre d'emplois dans l'usine va passer de 1 580 aujourd'hui à un millier à l'horizon 2030 et la fermeture des chaînes est vécue avec douleur par certains salariés et syndicats (lire ci-dessous). Mais cette évolution à la baisse ne porte que sur les effectifs industriels.

Car derrière l'usine, la commune accueille un site méconnu mais stratégique : le Green Campus. Un terme qui décrit mal ce que ces 72 000 m² de bureaux abritent : près de 10 000 salariés jusqu'alors dispersés sur plusieurs lieux, notamment à Vélizy-Villacoublay et Trappes (Yvelines), travaillant pour la recherche et développement et les activités tertiaires du groupe.

Des cols blancs qui planchent sur la voiture de demain et les technologies du futur dans des bureaux lumineux et épurés. « À terme, ce devrait être l'un des plus importants pôles tertiaires automobiles du monde, se félicitait, il y a quelques mois, Guillaume Cairou, président de la chambre de commerce et d'industrie des Yvelines. Pour notre département, c'est une formidable nouvelle : les Yvelines s'imposent comme l'un des leaders de l'automobile en France. »

Tout autour de ce campus, c'est un nouveau quartier qui a vu le jour, avec ses immeubles, son hôtel, ses commerces. Et l'arrivée du RER E en 2027 et du Tram 13 en 2028 devrait faciliter un peu plus les déplacements des cadres et ingénieurs.

Se transformer ou mourir

Le contraste est saisissant avec l'ambiance « populaire » de la production, occupée par des ouvriers qui doivent emprunter une route abîmée pour accéder à l'immense parking implanté au pied des bâtiments. Deux métiers, deux mondes, qui cohabitent sans se connaître, mais qui, au final, contribuent à pérenniser l'emploi et l'économie locale dans la région.

Ce jeudi, Éric Haan rappelait d'ailleurs l'importance de ce pôle pour accompagner la mu-



tation de l'usine qu'il dirige, évoquant des passerelles entre les métiers et l'osmose indispensible entre les deux sites.

De 27 000 salariés à 10 000

Au final, après avoir sorti les calculatrices, le solde reste quand même négatif : des 27 000 salariés de Peugeot dans les années 1960, il ne reste aujourd'hui que 10 000 employés travaillant pour Stellantis à Poissy. La baisse est notable mais la ville apparaît ce jeudi comme le symbole de l'industrie française qui, face à la concurrence, a troqué ses cols bleus pour des cols blancs.

Une mutation qui n'offre aucune garantie de pérennité sur le long terme, expose à l'hyper-dépendance du seul secteur financier mais s'avère nécessaire pour échapper à la condamnation à mort économique, comme a pu le connaître Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) après le départ de Peugeot, il y a douze ans. Un dilemme que résume le député Karl Olive (Renaissance), ancien maire de Poissy : « Je suis darwiniste et je n'ai qu'une certitude : si on ne fait rien, les entreprises finissent par partir. »

Poissy (Yvelines), ce jeudi. Un syndicat a manifesté pour protester contre la décision du groupe Stellantis de stopper la production automobile, mais chez les ouvriers du site, c'est plutôt la résignation qui prime.



Il y avait de la fierté à bosser ici. On a fabriqué des véhicules à succès. Nous sommes toujours aussi fiers mais le monde a changé.

Mohamed, un salarié de Stellantis

RÉACTIONS | « C'est triste mais avait-on le choix ? »

LE « JOUR D'APRÈS » vient de commencer à l'usine Stellantis de Poissy. Les 1 580 salariés ont appris ce jeudi que la production automobile s'arrêterait avant 2030 pour laisser la place au reconditionnement, à la transformation et à la production de pièces détachées. C'est une page qui se tourne, reléguant à l'histoire les Peugeot 205, 206 ou 207 fabriquées ici à des centaines de milliers d'exemplaires. Convoquer le glorieux passé suscite logiquement une forme de nostalgie, notamment chez les plus vieux qui vont assister dans les prochains mois à la fin de leur métier.

« Que vous dire ? C'est dommage mais la direction ne pouvait pas rester sans rien faire, confie Mohamed, philosophe. Quand on observe l'évolution du marché, c'était inéluctable. Je suis arrivé ici en 1999 et c'était un autre monde. On travaillait en 4 x 10. Et après le boulot, il nous arrivait d'aller en boîte entre collègues. Il y avait de la fierté à bosser ici. On a fabriqué des véhicules à succès

comme la 207. C'était la première voiture à proposer des équipements modernes comme les caméras de recul ou les grands écrans. Nous sommes toujours aussi fiers mais le monde a changé. »

« Ça fait bizarre »

Près de lui, son collègue plus âgé rappelle une évidence : « Travailler à la chaîne, ce n'est pas facile, surtout quand on vieillit. Alors savoir que ça va fermer, ce n'est pas non plus une énorme perte », explique sans nostalgie cet ouvrier.

Au fil des ans, cet « ancien » a assisté à l'arrivée irrésistible de la mondialisation dans son quotidien, comme une vague. « Un moment, on a senti monter la concurrence chinoise ou indienne, leurs prix ultra-compétitifs. Nous avons dû augmenter les cadences, la productivité. Nous avons déployé les efforts mais il était impossible de rivaliser. Ce qui se passe aujourd'hui est une conséquence logique de tout ça. »

Devant les grilles, quelques représentants du syndicat Sud

(minoritaire) dénoncent la décision du groupe et appellent à se battre. Mais, résignés, les employés interrogés préfèrent voir le verre à moitié plein : le maintien de l'emploi sur le site et l'adaptation nécessaire à un marché en plein bouleversement. Ne plus produire des voitures ? « Où est le problème ? Avant l'automobile, Peugeot fabriquait ici des moulins à café. Et puis on reste toujours dans le même secteur », rappelle l'un d'eux.

Un autre souligne que « le plus important est de pérenniser l'emploi ». « On aurait pu faire comme Aulnay (site de la marque qui a fermé en 2014) et se retrouver sans rien. Alors oui, c'est triste, oui, ça fait bizarre. Mais avait-on le choix ? » Enfin, un dernier évoque la réalité financière, implacable : « Le site vieillissant demandait des investissements et nous, les Français, on coûte cher (en salaire). » Le réel n'empêche toutefois pas l'émotion : « Malgré tout, je suis triste : c'est mon usine depuis vingt ans ». **M.G.** * Le prénom a été changé.