

# Pourquoi Stellantis ne produira plus de voitures en Île-de-France

Le constructeur a annoncé la fin de la production d'automobiles dans son usine des Yvelines d'ici à 2028. Une décision amère pour les salariés, qui voient disparaître leur cœur de métier.

Matthieu Pelloi

« **POISSY, ÇA CONTINUE** », assure Stellantis. Une (étrange) façon de voir les choses, mais qui ne convainc pas les salariés, ni ne dissipe leur amertume. « C'est du foutage de gueule », lâche l'un d'eux.

La dernière usine de voitures d'Île-de-France, qui jouxte le siège de Stellantis, cessera de produire des DS3 (DS Automobiles) et des Opel Mokka d'ici à 2028. La direction du géant franco-italo-américain, né de la fusion de PSA et Fiat Chrysler en 2021, l'a annoncé aux ouvriers ce jeudi, arguant que Poissy produira des pièces de carrosserie de rechange.

## ■ Une décision attendue ?

« Réorganisation stratégique », répondent les experts interrogés. Stellantis doit aujourd'hui gérer ses surcapacités industrielles sur fond de ventes en forte baisse en Europe. Les immatriculations de véhicules particuliers ont chuté d'environ 20 % par rapport à 2019. Et dans ce marché peu de chagrin, Stellantis a perdu des parts de marché.

Les lignes de production vieillissantes de l'usine de Poissy, dans le viseur de la direction depuis un certain temps, n'avaient pas fait l'objet d'investissements récents. « L'ambiance, sur le site, est clairement d'un autre temps, confie un visiteur régulier. Peu de robots, un retard criant en matière de digitalisation et d'utilisation de l'intelligence artificielle... » Les métiers de



Poissy (Yvelines), mercredi. Après la reconversion annoncée, l'emploi sur le site de Stellantis devrait baisser drastiquement en passant de 1 925 ouvriers aujourd'hui à un millier de postes à l'horizon 2030.

production « étaient remplacés par les métiers de services depuis plusieurs années », se désole un salarié. La vocation de Poissy est désormais claire : « Devenir le pôle tertiaire de Stellantis en France », enchaîne-t-il.

## ■ Un timing calculé ?

Le projet était dans les cartons depuis longtemps, alors... pourquoi maintenant ? Certains, sous couvert d'anonymat, évoquent des pressions politiques. « La même décision dans un peu moins d'un an, à la veille de l'élection présidentielle, peut mettre un sacré bordel. Souvenez-vous de Whirlpool en 2017 », lâche

un syndicaliste. D'autres estiment qu'il s'agit d'une façon « de purger les mauvaises nouvelles », avant la présentation du plan stratégique Stellantis par Antonio Filosa, le big boss, fin mai.

## ■ Et maintenant ?

Stellantis promet, à Poissy, 100 millions d'euros d'investissement d'ici à 2030 pour créer une nouvelle ligne d'emboutissage, une nouvelle ligne de ferrage et un nouvel atelier de peinture. Le site pourra ainsi fournir des éléments pour les véhicules utilitaires mais aussi des pièces de rechange pour les voitures. Durablement ? « Rien

n'est moins sûr », soupire un syndicaliste. Poissy accueillera aussi un atelier de démantèlement des véhicules et un autre chargé de préparer ceux vendus aux flottes automobiles. Ces deux structures pourront également traiter les « retours de leasing, pour lesquels il y a une vraie chaîne de valeur à travailler », pointe Guillaume Longeon, expert automobile.

## ■ Poissy-Flins, une histoire qui bégaie ?

L'usine de Poissy suit le modèle... Renault à Flins. En 2021, la marque au losange avait fait de son usine historique des Yvelines sa « Factory

VO » – en français, son usine de reconditionnement de véhicules d'occasion. Stellantis, de son côté, conserve trois sites d'assemblage de voitures en France : à Sochaux (Doubs), Mulhouse (Haut-Rhin) et Rennes (Ille-et-Vilaine).

## ■ Quel avenir pour les salariés ?

L'emploi à Poissy devrait pratiquement être divisé par deux, avec un millier de postes à l'horizon 2030 contre 1 925 ouvriers aujourd'hui. Stellantis promet d'éviter les licenciements en jouant avec la pyramide des âges et des départs à la retraite. En effet, « il n'y a pas eu de recrutements récents, et beaucoup d'ouvriers sont en fin de carrière », confirme un salarié du site.

## ■ Quid de la sous-traitance ?

L'usine fait vivre « tout un écosystème de fournisseurs et de sous-traitants, qui vont beaucoup souffrir », s'inquiètent les syndicats, qui redoutent, à l'horizon, « un ruissellement inévitable des difficultés ». C'est d'autant plus vrai que les véhicules produits bénéficient d'un label « origine France garantie », qui certifie que plus de 50 % des composants ont été assemblés dans l'Hexagone. « La chaîne logistique aussi va subir les répercussions de la décision, puisque l'usine était livrée plusieurs fois par jour », explique Guillaume Longeon.

➔ Lire aussi en page 11 du cahier départemental



C'est du foutage de gueule

Un salarié

## Les protections périodiques bientôt remboursées

La mesure, annoncée ce jeudi pour septembre, concerne les moins de 26 ans et les plus précaires.

Véronique Hunsinger et Christine Mateus

**LONGTEMPS** reléguées à la sphère privée, les menstruations, et les dépenses contraintes qu'elles entraînent, deviennent un enjeu public. Ce jeudi, les ministres Stéphanie Rist (Santé) et Aurore Bergé (Égalité femmes-hommes) ont annoncé la publication du décret sur le remboursement partiel des culottes et des protections menstruelles réutilisables. Cette décision fait de la France le deuxième pays euro-

péen à franchir ce cap, après l'Écosse en 2022.

Applicable en septembre, cette prise en charge par la Sécurité sociale des protections périodiques achetées en pharmacie était déjà prévue dans le budget de la Sécurité sociale pour 2024. Ne seront concernées que les femmes âgées de moins de 26 ans et les bénéficiaires de la complémentaire santé solidaire (ex CMU-C) sans limite d'âge.

Les associations et les fabricants commençaient à désespérer. Cette publication tardive intervient en effet après

que des associations féministes ont écrit, le 8 mars, une lettre ouverte pour réclamer « la publication de l'arrêté et du décret permettant la mise en œuvre rapide et effective du remboursement ». Les signataires, dont l'association Règles élémentaires et le Planning familial, avaient aussi demandé « une concertation avec les acteurs associatifs et médico-sociaux concernés pour un déploiement optimal ». Ce qui n'a visiblement pas été le cas. « Nous n'étions pas au courant d'une telle annonce, cela fait

pourtant huit mois que nous demandons sa mise en œuvre effective », s'étonne Maud Leblon, directrice générale de Règles élémentaires.

## Un quart de la population française concerné

Il n'empêche, la responsable se félicite de cette décision. « Si les textes sont publiés, nous en sommes évidemment ravies. C'est une vraie marche en avant puisque c'est accorder un nouveau droit à toutes les personnes qui ont leurs règles », concède Maud Leblon.

En France, près de 15 millions de personnes sont réglées, soit un quart de la population, et concernées par cette dépense. Le coût n'est pas anodin : entre 100 et 150 € par an pour des protections jetables. Pour certaines, c'est un arbitrage. Selon les estimations, près de 4 millions d'entre elles sont en situation de précarité menstruelle, obligées de bricoler des solutions ou de prolonger l'usage de protections faute de moyens.

Chez les 18-24 ans, près d'une femme sur deux dit avoir déjà été confrontée à

cette précarité. Car, depuis des années, l'État avançait à petits pas : distributions gratuites dans certaines universités, expérimentations dans les collèges et lycées, initiatives locales. Avec le remboursement, il acte que les protections périodiques sont des produits de première nécessité, au même titre que d'autres dépenses de santé.

Tout n'est pas réglé pour autant. La mesure ne concerne ni toutes les protections ni toute la population et ne supprime pas totalement le reste à charge.