

Une des trois lignes d'emboutissage est démontée

mardi 01.09.2009, 04:47 - La Voix du Nord



Lionel Lerèche, au centre, demande que le syndicat FO (le secrétaire du CE est un élu FO) déclenche un droit d'alerte sur les incidences du démontage de la ligne 18.

| RENAULT-DOUAI |

Plus de ligne d'emboutissage 18. Le syndicat SUD s'inquiète de cette décision. Évoquant même un premier pas vers une usine ne faisant plus que de l'assemblage.

PAR BERTRAND BUSSIERE

Il n'y a pas de fumée sans feu, dit SUD Renault-Douai. C'est une décision industrielle classique, sans incidence sur l'activité du site à moyen et long terme, rétorque la direction de l'usine douaisienne. En fait, le seul point sur lequel les uns et les autres s'accordent, c'est que la ligne d'emboutissage 18, installée dans un atelier faisant travailler environ six cents personnes, sera bientôt démontée. L'information a été fournie aux organisations syndicales lors du dernier comité d'entreprise.

« Veut-on faire de Douai une usine Lego ? Où il n'y aurait plus que de l'assemblage. » À SUD, on voit l'avenir en noir. Ces lendemains qui déchantent, Lionel Lerèche, le secrétaire général du syndicat, en dessine les contours. « Vilvoorde était l'usine ayant les plus grosses capacités de production. La meilleure, disait-on chez Renault. Du jour au lendemain, elle a été fermée. » Pourquoi comparaison serait-elle raison ? Car cette ligne, la deuxième sur les trois (22, 18, 21), est paramétrée pour usiner « les longerons de la 95 (Nouvelle Scénic et Grand Scénic commercialisés depuis juin), des portes de coffre, des montants de baie et des pieds avant », expliquent les syndicalistes SUD. Qui ajoutent : « Les lignes 21 et 22 sont pourtant déjà bien occupées en temps d'opérations. » Pascal Pottiez, qui passe ses nuits dans l'atelier d'emboutissage, va même plus loin : « La ligne 18 représente 30 % de la capacité de production. S'il y a une panne sur la 21 que fait-on ? Elle tombe en panne au moins une heure toutes les nuits. Quant à la 22, elle est déjà assez chargée. » Lionel Lerèche pointe du doigt le ridicule de la décision : « Il y a 2 ans, plusieurs millions d'euros de travaux ont été faits sur cette ligne 18. » La direction, elle, bat en brèche les arguments de SUD. « Pourquoi démonte-on cette ligne ? Nous travaillons sur les capacités de l'usine à moyen terme. Nous sommes la seule usine Renault à avoir trois lignes d'emboutissage : nous sommes surcapacitaires.

Aujourd'hui nous travaillons en 3X8, week-end compris. » Mais jusqu'à quand ? Tombe le dernier argument : « Nous n'avons plus besoin de cette ligne, obsolète (NDLR, elle est de 1975), qui ne fait que des pièces de structure (châssis...). » Pas de pièces d'aspect, telles des portes de coffre, par exemple. SUD dit le contraire. Et dit que la ligne d'emboutissage démontée va faire un heureux : l'usine marocaine de Tanger en cours de construction, qui entrera en production en 2012. Une usine d'une capacité, à terme, de 400 000 véhicules/an qui pourrait devenir concurrent direct de Douai. Côté direction Renault, on souligne qu'effectivement la « 18 » est promise à une usine du groupe. Tanger ? « Rien n'est décidé. » •