

Lens, Liévin et alentours

AUJOURD'HUI

ATELIER SENIORS

Réunion d'information sur le thème : les seniors en toute sécurité, formation donnée par le service de police sur les bons gestes à adopter. Atelier de mise en situation afin d'avoir les bons réflexes. Aujourd'hui, de 14 h 30 à 17 h salle Carlier à Hulluch.

BONJOUR

C'EST DÉJÀ NOËL ! « Tu as déjà pensé à tes cadeaux de Noël ? » Sur Facebook, en famille, entre amis, cette même question revient, angoissante, depuis quelques semaines. Il faut dire que les fêtes de fin d'année arrivent à grands pas. Dans deux mois à peine, les cadeaux seront déballés au pied de la cheminée. Chaque année, on se résigne à cette course de fond. Et puis, voilà qu'hier matin, avenue Alfred-Maës,

on tombe sur l'inévitable : les premières décorations de Noël sont là, accrochées aux lampadaires, leurs lampes pas encore allumées, donnant un air festif... et triste à cette avenue. On sait que bientôt, c'est toute la ville qui en sera recouverte et que début décembre, les décorations brilleront de mille feux. Alors, oui, c'est promis, on va y penser à ces cadeaux de Noël. M. C.

PENSEZ-Y ! ATELIERS CRÉATION

Des ateliers adultes sont organisés au musée du Louvre-Lens en cycles de deux séances pour initiation aux techniques artistiques. Prochaine séance : la photographie, les samedis 17 et 24 octobre, de 10 h 30 à 12 h 30. Tél. 03 21 18 62 62.



Ça roule encore pour le diesel ?

LIRE P.10

NOVELLES-SOUS-LENS

Fin de la grève à la Socprest P.11

HARNES

La victime n'a pas été tuée par la bagarre P.12

LENS

Le Salon du mariage, c'est ce week-end P.14



POUR LES FAMILLES ET ENTREPRISES DE LA RÉGION

UNE MUTUELLE JUSTE ET PAS JUSTE UNE MUTUELLE !

JEAN-PIERRE PAPIN
Adhérent Just

114, boulevard Emile Basly
LENS

MUTUELLE PARTENAIRE SANTÉ DU RC LENS

03 21 28 34 99

JUST.fr

À la Française de Mécanique, le diesel, c'est l'avenir

Après le scandale Volkswagen, les ambitions de Ségolène Royal formulées la semaine dernière de « rapprocher » les fiscalités entre l'essence et le gasoil assombrissent un peu plus les perspectives du marché du diesel. C'est pourtant un nouveau moteur de cette famille qui est censé offrir un second souffle à la Française de Mécanique (PSA) dans les prochaines années. État des lieux.

Que pèse le diesel à la FM ?

DOUVRIN. Depuis juillet, plus rien. Tous les blocs diesel PSA Peugeot-Citroën sont fabriqués dans l'autre usine de moteurs du groupe, à Trémery, près de Metz. Dans l'optique d'accueillir le nouvelle variante du DV, la production de l'ancien (le DV4 qui équipe notamment des C3, DS3 et les 206 et 207) s'est arrêtée le 24 juillet à Douvrin. Et pourtant, le diesel incarne bel et bien l'avenir de la Française de Mécanique. A l'horizon 2017-2018, le futur DV-5R doit représenter plus de la moitié de la production du géant du parc Artois-Flandre, en complément de l'EB, l'autre moteur d'avenir du site qui monte en puissance (950 unités par jour en octobre sur 2 150 tous confondus). Autant dire que s'il se concrétise, le vœu de la ministre de l'Écologie Ségolène Royal de taxer davantage le diesel en France, pays très consommateur de ce carburant, pourrait naturellement atténuer le rebond d'activité promis.

Le DV-5R toujours dans les tuyaux ?

« Rien n'a changé », confirme le groupe PSA contacté ces derniers jours après les déclarations de Ségolène Royal. Moins polluant, moins énergivore, le futur DV sera dans les clous de la norme Euro 6.2. « La demande est là, le diesel représente un réel gain pour le consommateur qui passe moins souvent à la pompe », reprend PSA qui « croit toujours sur le long terme au diesel ». « On avait prévu que le marché se rééquilibrerait dans quelques années en France vers le 50/50 (63% de véhicules neufs diesel vendus en France en 2014, ndr). Il y aura une baisse mais pas une chute. » Du côté de la direction locale, on prépare le terrain du nouveau moteur. Sa production en série est espérée pour 2017, toujours dans le bâtiment 5, où il sera rejoint définitivement par l'EP dont le déménagement est prévu entre juillet et décembre 2016. Dans les rangs syndicaux comme la CFE-CGC, Jean-Michel Monnet concède quelques « inquiétudes » sur les volumes mais se rassure en rappelant que Douvrin est site lanceur, c'est-à-dire qu'il produira le DV-5R avant Trémery.



Alors que l'EB2DT, un bloc essence, monte en puissance à la FM, c'est bien un moteur diesel, le DV5R, qui doit permettre à l'usine PSA de retrouver des volumes annuels proches du million. PHOTO ARCHIVES C.LEFEBVRE

Quelles perspectives de production ?

Depuis la fin du DV4 et en attendant le DV-5R, la FM produit quatre familles de moteurs : le TUF (90 par jour en octobre), l'EB (950), l'EP (340) et le D (800), le dernier de Renault dont la fin de vie est programmée à 2017. Après cette échéance, la FM ne de-

vrait fabriquer plus que trois blocs, dans deux de ses huit bâtiments : l'EB dans le 3 et le DV-5R et l'EP dans le 5. Si la direction partageait cet été son espoir de renouer avec une production annuelle proche de 950 000 moteurs (611 000 en 2014), la marche semble, en l'état actuel des choses, très

haute. Les prévisions pour le DV-5R, futur poids lourd de la FM, tournent désormais autour des 400 000 unités pour une belle année. Reste qui plus est à savoir si la projection, toujours ardue à appréhender, tient compte d'une éventuelle évolution de la fiscalité sur le diesel... ■ **EDOUARD WAYOLLE**

La CGT attend « un vrai projet d'avenir »

En 2013, la FM a fait de nombreuses concessions pour que PSA lui confie le lancement du DV-5R. Syndicats et direction avaient signé des accords, actant notamment un gel des salaires et le non remplacement de plus de 800 départs naturels. La CGT, minoritaire, avait refusé de parapher et réclame aujourd'hui de PSA de nouvelles orientations. « Si on fait la peau du diesel, quelle alternative nous restera-t-il, s'interroge Alain Labarre, délégué syndical. Il y a des nouvelles technologies à développer comme l'électrique, à l'image de Renault et Nissan, et surtout l'hy-

drogène qui a la préférence des constructeurs allemands. Ça, ce serait un vrai projet d'avenir. » Le syndicaliste s'inquiète aussi de la configuration de l'usine après 2017, qui, selon lui, remet en cause sa pérennité. « Nos deux gros moteurs seront l'EB et le DV, et à terme, Trémery pourra aussi les faire. Si PSA veut encore rationaliser, s'il y a un sacrifice à faire, c'est Douvrin qui fermerait, pas Trémery qui produit 1,2 M de moteurs par an. » Pour la direction, concentrer la production dans deux bâtiments, céder ses terrains disponibles et alléger sa masse sala-

riale est au contraire un moyen d'assurer l'avenir de l'entreprise en l'adaptant aux réalités. Deux visions opposées entre des dirigeants en concurrence directe avec Trémery et un syndicaliste qui n'a de cesse de dénoncer « le démantèlement » de l'usine depuis la fin de la fonderie en 2003. Encore en 2011, la FM employait 3 400 salariés, contre 2 860 selon la direction à fin septembre, un chiffre qui englobe encore la plupart des adhérents au plan seniors. 5 000 moteurs étaient produits par jour, soit deux fois plus que la cadence actuelle ■ **E. W.**



Alain Labarre, délégué syndical CGT à la FM.

PHOTO ARCHIVES

À LA FM, LA FIN (PROVISOIRE) DES MOTEURS DIESEL

DOUVRIN. Depuis fin juillet, sur les grosso modo 2 200 blocs fabriqués chaque jour, la Française de Mécanique (2 860 salariés) ne produit plus aucun moteur diesel. Il ne faut y voir aucun lien avec le scandale Volkswagen, ni les récentes envies de la ministre Ségolène Royal de gonfler la fiscalité sur le gasoil... Le diesel, c'est même l'avenir de l'usine douvrinoise. Si la filiale de PSA Peugeot-Citroën a arrêté la production de son DV-4, c'est pour mieux préparer l'arrivée du DV-5R, un moteur dont les prévisions les plus optimistes évoquent une production annuelle proche des 400 000 unités. À titre de comparaison en 2014, la production globale a atteint 611 000 moteurs... Le lancement en série du DV-5R est attendu en 2017.