

autoactu.com

[Accueil](#) /[Actualités](#) /[Constructeurs](#) /

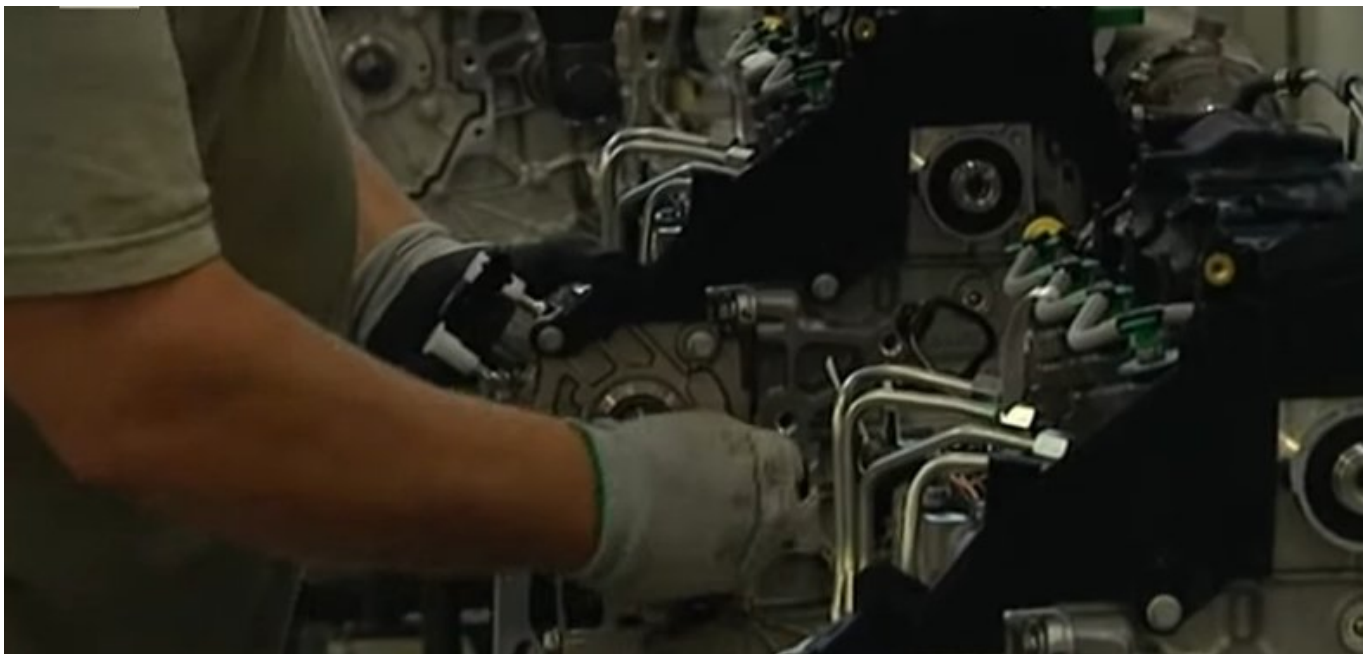
Stellantis : Douvrin arrê...

17/07/2026 - [#Stellantis](#)

Stellantis : Douvrin arrêtera définitivement sa production le 30 octobre

Par Florence Lagarde

Inclus dans votre abonnement

[Offrir cet article](#)

Un an après avoir annoncé la fin programmée de l'activité moteurs à Douvrin sans en fixer l'échéance, Stellantis a informé les représentants du personnel que la production de moteurs s'arrêterait le 24 juillet et l'usinage le 30 octobre prochain. Le calendrier a été ajusté à la reconversion des salariés et aussi à l'arrivée à échéance du dispositif de départs volontaires et de mobilités actuellement en vigueur dans le groupe, qui n'est, à ce stade, suivi d'aucun nouveau plan.

La production de moteurs sur le site Stellantis de Douvrin prendra fin le 24 juillet prochain et les opérations d'usinage de pièces destinées à d'autres usines du groupe le 30 octobre. La direction du site de Valenciennes, auquel l'unité de Douvrin est désormais rattachée, en a informé les représentants du personnel lors d'un comité social et économique extraordinaire ce jeudi 16 juillet. La direction rappelle que la fin programmée de cette activité avait été annoncée en

juillet 2025, sans en préciser alors la date. Le calendrier devait être "*dicté par la reconversion des salariés*".

Douvrin produisait encore une version non hybride du moteur essence EB Gen2, dont la demande s'est fortement réduite. Cette motorisation n'est désormais plus commercialisée en Europe et les derniers volumes produits dans le Pas-de-Calais étaient destinés à l'exportation. D'autres usines du groupe, notamment celle de Tychy en Pologne, sont désormais en mesure d'assurer cette production.

Une échéance annoncée depuis un an

En juillet 2025, Stellantis avait déjà confirmé l'arrêt du moteur Diesel à compter du 1er novembre 2025, puis celui de l'EB Gen2 au cours de l'année 2026, sans fixer de calendrier précis. Le groupe prévoyait alors encore la production de 40.000 moteurs essence à Douvrin en 2026, avec une baisse progressive des cadences au rythme du départ des salariés. A l'époque, environ 330 salariés avaient déjà rejoint la gigafactory voisine d'Automotive Cells Company (ACC), tandis que 350 salariés en CDI et près de 200 intérimaires restaient concernés par la disparition de l'activité thermique.

Un an plus tard, la direction indique que 340 salariés ont rejoint ACC depuis son ouverture. Elle annonce également avoir reçu et accompagné 337 personnes au cours des douze derniers mois vers une mobilité interne, un emploi extérieur au groupe ou un dispositif de départ anticipé. "Nous avons fait un très gros travail pour accompagner chaque salarié en fonction de ses choix", indique la direction, qui cite les possibilités de mobilité vers les sites Stellantis d'Hordain et de Valenciennes, les métiers du véhicule électrique et la coentreprise ACC.

Il reste désormais moins de 50 salariés en CDI à Douvrin, ainsi qu'une cinquantaine d'intérimaires recrutés pour permettre la poursuite de la production pendant la reconversion des effectifs permanents. Selon la direction, c'est cette réduction des effectifs, davantage encore que l'évolution des volumes, qui conduit aujourd'hui à arrêter l'activité.

Stellantis affirme être toujours en mesure de proposer un poste à chacun des salariés permanents, notamment à Hordain et Valenciennes, tandis qu'ACC a repris ses recrutements. Un accompagnement spécifique doit également être mis en place avec les agences d'emploi et les entreprises partenaires pour les intérimaires.

Une fin d'activité coordonnée avec celle du plan de départs

La date du 30 octobre ne correspond toutefois pas seulement à l'achèvement des dernières opérations industrielles. Elle coïncide également avec l'arrivée à échéance du plan de départ volontaire et de mobilités dont peuvent bénéficier les salariés de Douvrin. Les moins de 50 salariés encore présents peuvent ainsi intégrer ce dispositif avant sa fermeture. Il comprend plusieurs mesures, notamment des mobilités entre sites, des départs vers des projets professionnels externes et des dispositifs d'anticipation de la retraite.

Cette coordination permet à Stellantis d'achever la reconversion des derniers salariés au moment où disparaît l'activité industrielle. Elle prend une importance particulière dans la mesure où aucun nouveau dispositif n'est actuellement en cours de négociation. La direction a confirmé qu'elle ne travaillait pas, à ce stade, à la mise en place d'un plan destiné à succéder à celui qui s'achève fin octobre. Les mesures d'accompagnement et de départs se sont succédé

pendant près d'une dizaine d'années chez Stellantis. Leur interruption marque donc une rupture pour les salariés du groupe, même si les possibilités de départ offertes par le plan actuel sont contingentées.

L'avenir des bâtiments encore indéterminé

Stellantis refuse d'employer le terme de fermeture, Douvrin n'étant plus considéré comme un site autonome depuis son rattachement à Valenciennes. La fin de la production signifie néanmoins l'arrêt de toute activité industrielle dans les bâtiments historiques de l'usine de moteurs.

Le groupe indique qu'il est encore trop tôt pour préciser l'avenir des quelque 30 hectares concernés. Un inventaire des installations va être réalisé et certaines machines pourront être réaffectées à d'autres usines selon leurs besoins. Il ne s'agit toutefois pas de transférer une ligne complète vers un autre pays ou un autre site.

L'arrêt de Douvrin constitue ainsi l'aboutissement concret d'une transition engagée avec l'implantation d'ACC sur une partie du site. L'usine qui a incarné pendant plus de cinquante ans le savoir-faire du groupe dans les moteurs thermiques disparaît conséquence de la transition vers la voiture électrique.

Par **Florence Lagarde**

Florence Lagarde est journaliste spécialisée dans l'économie automobile et directrice de la rédaction d'Autoactu.com, qu'elle a contribué à développer... voir plus