

Automobile (Italie) - Stellantis Melfi : « Tu ne démissionnes pas ? Alors tu dois crever sur la chaîne »

lundi 14 avril 2025, par [BONANATA Eugenio](#)

À San Nicola di Melfi, les premières « nouvelles » Jeep Compass (hybrides) sont passées à la chaîne de montage. « Mais le rythme de travail est de plus en plus rapide, le nombre de voitures augmente, pas celui des ouvriers. Nous n'y arrivons pas, nous sommes à bout et cela se répercute sur la qualité du produit final », nous confie un ouvrier.

Il y a du mouvement chez Stellantis à San Nicola di Melfi. La semaine dernière, la nouvelle Jeep Compass hybride a fait son apparition sur la chaîne (et pas plus seulement en pré-production) « Nous en avons déjà vu quelques-unes, environ trois par jour, et il y a une équipe spéciale qui travaille dessus », révèle un ouvrier de la chaîne de montage. « Nous commençons à produire 15 DS8 par jour, et non plus seulement 10. Par ailleurs, l'ancienne Compass et la Renegade passent aussi sur la chaîne et, après Pâques, nous produirons probablement 5 500 500x, car nous devons répondre à une nouvelle demande qui vient d'arriver ».

Voilà pour les bonnes nouvelles, si l'on peut dire. Parce qu'en réalité, de semaine en semaine, les conditions de travail se sont encore détériorées pour ceux qui parviennent encore à suivre le rythme. La sélection naturelle poursuit son œuvre. « Nous sommes vraiment peu nombreux sur la chaîne, souligne l'ouvrier, mais ces derniers jours, sans augmenter les effectifs, ils ont augmenté le nombre de voitures par équipe, nous en produisons 170 et non plus 160 ». Cela signifie que les mêmes ouvriers sur un seul tronçon de la chaîne doivent effectuer un nombre d'opérations supplémentaire. « Le temps est toujours de 2 minutes, mais les opérations à effectuer sont plus nombreuses, il faudrait au moins 4 ou 5 minutes, mais nous les faisons en 2 minutes ». Mais comment est-ce possible, pourrait-on se demander. Voici la réponse. « Si le temps est compté, vous êtes obligé de faire avancer la voiture même si vous n'avez pas terminé ce que vous deviez faire, et ensuite, ceux qui s'occupent de la « récupération » se chargent des opérations manquantes. Il est clair que cela nous met dans une situation difficile et, surtout, cela compromet la qualité finale des voitures qui sortent de la chaîne ». Donc, « on travaille mal ».

Malgré les efforts et la ténacité des « ouvriers qui ne lâchent pas », la qualité des voitures risque de ne pas être parfaite. « D'ailleurs, même si nous faisons de notre mieux, nous ne sommes pas des supermen, ce que nous faisons est déjà beaucoup, et ceux qui ne sont pas sur la chaîne ne peuvent pas comprendre », nous dit l'ouvrier. Alors expliquez-nous plus clairement, lui demandons-nous. « Ils ont augmenté la vitesse de la chaîne de 160 à 170 voitures par équipe, et alors qu'auparavant, nous avions deux chefs d'équipe pour nous soutenir et nous aider dans nos tâches, il n'y en a plus qu'un seul, car l'autre travaille uniquement sur la DS8. Donc, même si vous demandez de l'aide parce que vous êtes en retard à votre poste, vous appelez, mais souvent personne ne vient vous aider ». Et nous voilà au cœur du problème. « Nous aussi, les ouvriers qui travaillons plus que les autres, nous rencontrons de grandes difficultés. Eux, les patrons, veulent que nous travaillions ainsi. À un rythme toujours plus soutenu, sans nous plaindre et en masquant les difficultés ». C'est de

notoriété publique et même l'intervention des représentants syndicaux ne parvient pas à redresser la barre. « Je vous assure que même les rares fois où quelqu'un appelle les syndicalistes pour dénoncer les rythmes effrénés, ils viennent, regardent, et le lendemain, rien ne change, au contraire... ». Au contraire, le rythme reprend, effréné, comme avant, voire pire.

« À mon avis, la direction fonctionne désormais selon ce principe. Si vous ne démissionnez pas et restez, vous recevrez votre lettre de licenciement ». En gros : « Si vous ne démissionnez pas, nous devons vous rendre fou, vous devez « exploser » sur la chaîne ». Voilà donc le mot d'ordre. Selon l'ouvrier, ceux qui résistent doivent s'y préparer. De moins en moins d'ouvriers, de plus en plus de fatigue pour chacun d'entre eux. Mais ce n'est pas tout. « S'ils augmentent la production dans les prochains mois, avec les nouveaux modèles, ils n'augmenteront pas les effectifs. Nous serons quelques-uns à produire encore plus de voitures, et tous les autres seront au chômage partiel, c'est plus avantageux ». Et nous voilà à l'étape suivante. « Ça ne vaut pas la peine de travailler plus de jours. Le mois dernier, j'ai fait de nombreuses journées et je n'ai gagné que quelques centimes de plus que ceux qui n'ont pas travaillé du tout ». C'est la dernière frontière, sur la ligne de Melfi. « Ils appellent qui ils veulent, ils ont tendance à nous diviser et à nous monter les uns contre les autres, car si nous nous unissions, nous serions un problème pour la direction et les chefs, alors que divisés, nous sommes vulnérables au chantage ».

Dernière étape. Imaginons le travail comme une grande pyramide. « Les gestionnaires, les opérateurs et les chefs d'équipe font ce que leur demande la direction de l'entreprise, et ils font aussi travailler dur les chefs d'équipe, ce qui n'était pas le cas auparavant ». La pyramide s'amenuise. De moins en moins de décideurs au sommet, tandis qu'à la base, il n'y a que des ouvriers qui transpirent. Une guerre qui se poursuit jusqu'à la dernière vis à visser. Pour ceux qui y parviennent, bien sûr. Voici le Stellantis du futur, vu depuis Melfi, à l'unité de montage.

Eugenio Bonanata

P.-S.

• Traduit par Pierre Vandevoorde avec l'aide de DeepLpro.

Source - Basilicata24, 14 avril 2025 | 17h40 :

<https://www.basilicata24.it/2025/04/stellantis-melfi-non-ti-licenzi-e-allora-devi-scoppiare-sulla-linea-147697/>