

# Les scooters Peugeot deviennent indiens

Le Monde.fr | 07.10.2014 à 08h37 • Mis à jour le 07.10.2014 à 11h08 |

Par **Philippe Jacqué** ([/journaliste/philippe-jacqué/](#))



Chaîne de production du Metropolis, sur le site Peugeot Scooters de Mandeuve (Doubs). | SEBASTIEN BOZON/AFP

Après les Chinois, les Indiens. PSA Peugeot-Citroën (PSA), qui compte désormais à son capital son partenaire Dongfeng à hauteur de 14 %, a annoncé, mardi 7 octobre, la cession de 51 % de Peugeot Scooters au groupe Mahindra & Mahindra. Le conglomérat indien présent dans l'automobile, l'aéronautique, et depuis 2008 dans les scooters, va investir 15 millions d'euros et prendre le contrôle du plus vieux manufacturier européen de deux-roues motorisés.

PSA conservera 49 % de la société toujours installée à Mandeuve (Doubs), à quelques kilomètres de Sochaux, l'usine historique des automobiles Peugeot. « *Avec notre nouveau partenaire stratégique, Mahindra & Mahindra, nous souhaitons accélérer le développement de Peugeot Scooters* », indique Jean-Baptiste de Châtillon, le directeur financier du groupe français.

Cette cession s'accompagne d'une recapitalisation de l'entreprise particulièrement malmenée par la chute de 66 % du marché européen ces quinze années, son principal débouché. Le cinquième acteur européen, qui réalise un chiffre d'affaires de 120 millions en 2013, a accumulé ces dernières années 89 millions d'euros de dettes. « *Le groupe PSA va assumer totalement ces dettes, reprend M. de Châtillon. Cela démontre bien que nous voulons assurer la pérennité de Peugeot Scooters* »,

défend-il. PSA trouve enfin une porte de sortie à ce foyer de perte du groupe.

Reste que l'arrivée d'un nouvel actionnaire majoritaire ne suffira pas à rétablir la rentabilité de Peugeot Scooters. Alors qu'en 2000 la marque vendait 180 000 deux-roues, elle n'en a vendu que 79 000 en 2013, dont une partie importante produite en Chine. Et le lancement du Metropolis, un scooter à trois roues concurrent du MP3 de Piaggio, n'a pas obtenu non plus les résultats escomptés. Si Peugeot a pris 20 % du marché, les ventes n'ont atteint que 4 000 unités en 2014, contre les 7 000 espérées.

Le site de Mandeuve, le dernier sur le Vieux Continent de Peugeot Scooters après la fermeture de l'usine de Dannemarie (Haut-Rhin) en 2012, est surdimensionné. Il peut produire 240 000 scooters, bien trop pour le marché actuel.

Lors d'un comité d'entreprise extraordinaire, mardi, Frédéric Fabre, le directeur général de Peugeot Scooters, a annoncé un plan de redressement, qui prévoit notamment l'externalisation de certaines tâches et le départ de 90 des 488 salariés de la société. Aucun licenciement sec n'est programmé.

**Lire nos explications : [Pourquoi Peugeot ne veut plus faire de scooters](http://abonnes.lemonde.fr/economie/article/2014/09/17/pourquoi-peugeot-ne-veut-plus-faire-de-scooters_4488795_3234.html) (/economie/article/2014/09/17/pourquoi-peugeot-ne-veut-plus-faire-de-scooters\_4488795\_3234.html)**

## PROBLÈME DE TAILLE

PSA va mobiliser les dispositifs d'accompagnement déjà utilisés dans le cadre de la restructuration du groupe automobile lancée en 2012. Avec une moyenne d'âge des salariés de 48 ans, le groupe a décidé de recourir aux « congés senior » : 80 personnes pourront disposer de ce dispositif qui permet à un salarié de réduire son activité en conservant 70 % de son salaire avant de commencer sa retraite. PSA s'est dans le même temps engagé à recruter un apprenti au sein du groupe pour chaque congé senior signé.

Parallèlement, une dizaine de postes seront supprimés et des mobilités internes à PSA ou externes au groupe proposées. Entre 2006 et 2014, les effectifs de Peugeot Scooters ont fondu de 1 060 à 488 et bientôt, 400 personnes. Avec les salariés restants, Peugeot Scooters entend négocier un accord de performance, sur le modèle de celui signé chez PSA, afin de lancer à l'horizon 2017 la production d'un nouveau véhicule.

« Notre partenariat permettra dans un premier temps d'accélérer le développement de Peugeot Scooters hors d'Europe, et notamment sur le marché indien, le marché qui, avec 14 millions de deux-roues vendus par an, a le plus fort potentiel de croissance de la planète », affirme M. Fabre.

Dans le même temps, les 15 millions d'euros apportés par le groupe indien doivent permettre de réaliser des économies d'échelle grâce à des synergies avec les activités du groupe indien dans les moteurs, les achats de composants ou le partage de plates-formes et investir dans de nouveaux projets pour développer le centre de recherche de Mandeure. « *Aujourd'hui, nous avons un problème de taille, ajoute M. Fabre, car nous sommes dix fois plus petits que Piaggio, 200 fois plus petits qu'Honda. Le partenariat avec Mahindra & Mahindra doit nous aider à trouver des solutions pour développer la société.* »



[\(/journaliste/philippe-jacque/\)](#) **Philippe Jacqué** [\(/journaliste/philippe-jacque/\)](#)

Suivre

Rédacteur au service économie (automobile et transport)

