



[Imprimer cet article](#) | [Fermer cette fenêtre](#)

Altran va créer pour PSA un centre de R&D au Maroc

mercredi 5 novembre 2014 15h12

par Gilles Guillaume et Laurence Frost

PARIS (Reuters) - Altran va créer un centre de recherche et développement au Maroc pour le compte de PSA Peugeot Citroën dans le cadre de la stratégie d'économies du constructeur automobile, a-t-on appris de deux sources proches du dossier.

Le site, fraîchement inauguré à Casablanca, emploiera d'ici deux ans environ 1.500 personnes, ont indiqué les sources.

Le spécialiste français du conseil en innovation et ingénierie avancée, déjà prestataire de services pour PSA, a remporté en février l'appel d'offres lancé par le groupe, qui ne disposait pas jusqu'ici d'implantation technique low cost en périphérie de l'Europe.

Alors que le constructeur automobile réfléchit toujours à un projet d'usine à bas coût au Maroc, selon trois autres sources au fait de la stratégie de PSA, cette nouvelle externalisation auprès d'Altran peut être vue comme un pas supplémentaire vers un investissement plus substantiel dans l'assemblage de véhicules, comme Renault l'a fait à Tanger.

Le site Altran de Casablanca emploiera pour l'essentiel des ingénieurs et techniciens spécialisés dans la CAO (conception assistée par ordinateur), le calcul scientifique, la documentation technique et la conduite de projets sur des éléments de futurs véhicules du constructeur.

Un porte-parole de PSA a confirmé le projet d'externalisation, qui s'inscrit "dans l'optimisation économique de la sous-traitance du groupe", mais a refusé de commenter le choix du Maroc ou le nombre d'emplois concernés.

Altran a déclaré de son côté qu'il "n'y a pas de nouveau contrat en cours", refusant de commenter davantage l'appel d'offres du début de l'année.

"LE MAROC DANS LE RADAR DE PSA"

Dans le cadre de son plan de redressement "Back in the race", PSA Peugeot Citroën veut ramener d'ici la fin 2016 ses coûts salariaux totaux à moins de 12,5% de son chiffre d'affaires. Dans le cadre de l'accord de compétitivité conclu parallèlement avec ses syndicats, le groupe, qui employait l'an dernier plus de 14.500 chercheurs et ingénieurs en France, s'est également engagé à maintenir à 75% son volume d'activité de R&D dans l'Hexagone à l'horizon 2016.

"Le choix d'un prestataire au Maroc n'est pas incompatible avec cet engagement", a précisé une des sources proches du dossier. "Ce qui ne constitue pas de la pure valeur ajoutée peut être externalisé, on conserve tout le reste."

Grâce à sa proximité géographique avec l'Europe et des coûts salariaux quatre fois inférieurs à la France pour un ingénieur, le Maroc est devenu une importante plate-forme de sous-traitance aéronautique et automobile pour l'industrie européenne. Il espère poursuivre sur cette voie et porter la part de l'industrie dans son PIB de 14% à 23% sur la période 2015-2020.

Au-delà des activités techniques externalisées, le royaume aimerait que, comme Renault en 2012 avec son site flambant neuf de Tanger, d'autres

constructeurs franchissent le pas et viennent assembler des véhicules sur le sol marocain.

"Le Maroc est dans le radar de PSA, comme dans celui d'autres constructeurs", ajoute une des sources. "Le pays a montré qu'il était bien positionné, la première phase de sous-traitance a été concluante, d'autres phases vont suivre, à commencer par de l'externalisation technique."

Les trois sources au fait de la stratégie de PSA ont dit à Reuters que le président du directoire Carlos Tavares avait toujours dans ses cartons un projet d'usine low cost au Maroc, mais que celui-ci avait été récemment relégué au second plan, la priorité du groupe allant actuellement à la Chine, à la possible réouverture du marché iranien et au rééquilibrage des capacités de production existantes en Europe.

"Un projet de ce type n'est pas d'actualité puisque les usines en Espagne, au Portugal et en Slovaquie ne sont pas saturées", a déclaré le porte-parole de PSA.

UNE STRATÉGIE LOW COST ENCORE À BÂTIR

Le constructeur augmente actuellement la production de ses usines les moins chères - en Slovaquie et en Espagne, pour les petites voitures et l'essentiel de la gamme Citroën - et réduit la voilure sur plusieurs de ses sites français (Poissy et Mulhouse perdront une ligne de production l'an prochain).

Le constructeur a déjà produit au Maroc par le passé. Mais à l'heure actuelle, l'usine Somaca de Casablanca, dont il détient toujours 20%, produit intégralement pour Renault en vertu d'un contrat courant jusqu'en 2017.

S'il opte en revanche pour une zone franche, comme Tanger ou Kenitra, il bénéficiera d'un dispositif fiscal très avantageux - cinq ans d'exonération de l'impôt sur les sociétés puis un taux divisé par quatre durant les vingt années suivantes. En échange, 70% de la production doit être destinée à l'export.

Dans un secteur automobile ultraconcurrentiel, les analystes ont toujours vu dans le choix de PSA de ne pas se lancer dans le low cost, un segment à forte marge et l'un des rares en croissance dans une Europe en crise, l'une des grandes faiblesses du groupe.

Le constructeur a toujours craint de compromettre au passage sa stratégie de montée en gamme. Aujourd'hui, ce risque est moins grand car les marques de PSA sont plus clairement différenciées, avec à un bout du spectre la famille "premium" DS et à l'autre le développement de la famille Cactus, incarnation du nouveau positionnement plus abordable de Citroën.

(Avec Aziz El Yaakoubi à Rabat, édité par Dominique Rodriguez)

© Thomson Reuters 2014. All rights reserved. Users may download and print extracts of content from this website for their own personal and non-commercial use only. Reproduction or redistribution of Thomson Reuters content, including by framing or similar means, is expressly prohibited without the prior written consent of Thomson Reuters. Thomson Reuters and its logo are registered trademarks or trademarks of the Thomson Reuters group of companies around the world. Thomson Reuters journalists are subject to an Editorial Handbook which requires fair presentation and disclosure of relevant interests.

Thomson Reuters journalists are subject to an Editorial Handbook which requires fair presentation and disclosure of relevant interests.