

autoactu.com

[Constructeurs](#) - 06/05/2024 - [#Renault](#) , [#Smart](#) , [#Tata](#) , [#Stellantis](#)

Après la baisse des effectifs, Stellantis cherche les économies sur les salaires des ingénieurs

Par Florence Lagarde Directrice de la rédaction et Directrice de la publication

Vous êtes abonné

Offrir cet article



Le 19 janvier 2021, au bureau nord-américain de la société à Auburn Hills, dans le Michigan, on fête la naissance de Stellantis issu de la fusion de FCA et du Groupe PSA. Trois ans plus tard, les effectifs en Amérique du Nord ont baissé de 13.000 personnes et en Europe de 24.000 personnes.

Pas de relâche pour la baisse des coûts chez Stellantis. Selon une dépêche Bloomberg, le constructeur recrute désormais ses ingénieurs au Maroc, Inde et Brésil pour poursuivre la baisse de la masse salariale. Depuis la fusion PSA/FCA, les effectifs ont baissé de 14,5% en 3 ans en Europe et Amérique du Nord, soit 37.000 emplois supprimés.

Malgré la baisse des volumes de Stellantis au premier trimestre (-10%) et malgré la baisse de son chiffre d'affaires (-12%), le groupe a confirmé maintenir son objectif de marge opérationnelle entre 10 et 11%. Cet engagement va se traduire par un nouveau tour de vis sur les dépenses alors même que le groupe a dans ce domaine atteint un niveau inédit.

Il devrait aussi y avoir une poursuite des économies sur la masse salariale. C'est déjà un axe important de la politique du groupe depuis la fusion de PSA et FCA. Les plans de départs pour lesquels il consacre un budget important (3 milliards de coûts de restructuration en trois ans) ont abouti à une baisse des effectifs de 13%, soit 40.000 personnes en trois ans. Fin 2020, les deux constructeurs comptaient 298.879 salariés (dont 53% en Europe, 32% en Amérique du Nord), ils ne sont plus que 258.275 à la fin de 2023 (données des rapports annuels, comme pour tous les chiffres concernant les effectifs).

Dans leurs deux régions domestiques la baisse des effectifs a été en proportion d'une ampleur équivalente sur une période de 3 ans (fin 2020/fin 2023) à -14,5% mais avec des rythmes différents. Elle s'est accélérée en 2023 en Amérique du Nord avec 7.500 départs sur un total de près de 14.000. Elle a été progressive et continue en Europe avec entre 7.500 et 8.000 départs par an. Au total, l'Europe a perdu 23.000 emplois et l'Amérique du Nord 14.000.

Deux régions ont vu leurs effectifs progresser en trois ans : Moyen-Orient Afrique avec 1.500 emplois supplémentaires (+32%) et Chine Inde Asie Pacifique avec 1.700 emplois supplémentaires (+34%). Ces deux régions comptent aujourd'hui un peu plus de 6.000 salariés chacune.

L'Amérique Latine qui a brutalement perdu 6.500 salariés en 2021 (18% de ses effectifs en un an), l'année de la fusion, a depuis un effectif stable à plus ou moins 29.000 personnes.

On voit bien dans cette évolution des effectifs le transfert vers des régions moins "coûteuses" en termes de salaires ce que confirme [une information de Bloomberg reprise par Automotive News](#) la semaine dernière.

Le journal y explique que Stellantis a décidé de recruter la majorité de ses ingénieurs dans des pays comme le Maroc, l'Inde et le Brésil. *"Le constructeur automobile recrute des ingénieurs là où le coût par employé s'élève à environ 50.000 euros (53.000 dollars) ou moins par an, selon des personnes au fait du dossier. Le coût de la main-d'œuvre dans des centres tels que Paris et Detroit peut être cinq fois plus élevé"*, peut-on lire.

Stellantis n'est pas le seul constructeur à mener cette politique et Renault a également renforcé le poids de ses "technocentres" étrangers, notamment en Inde.

Cependant, Stellantis le fait (comme souvent) avec plus de pression et à une intensité supérieure. Le constructeur *"vise désormais à ce qu'environ deux tiers des ingénieurs de l'entreprise travaillent dans des pays à faible coût à long terme"*, selon des propos recueillis par Bloomberg auprès de personnes *"qui ont parlé sous le couvert de l'anonymat"*.

L'agence cite également la directrice financière : *"Il y a toujours plus de potentiel en matière de discipline des coûts"*, a déclaré **Natalie Knight**. *"Nous allons continuer à optimiser nos coûts de main-d'œuvre - c'est quelque chose qui a été important à la fois pour les cols blancs et, dans une moindre mesure, pour les cols bleus."*

Ces économies seraient réalisés sur les salaires des ingénieurs dans des pays où l'évolution des effectifs montre déjà cette tendance : *"La rémunération annuelle des ingénieurs aux Etats-Unis ou en France se situe généralement entre 150.000 et 200.000 dollars, avantages sociaux compris, ont indiqué plusieurs personnes. Les ingénieurs de pays tels que le Mexique, le Brésil ou l'Inde peuvent coûter jusqu'à 20 ou 30 % de cette somme."*

Selon Bloomberg, Stellantis a supprimé le mois dernier environ 400 emplois salariés dans le domaine de l'ingénierie, notamment dans les secteurs de l'étalonnage des véhicules, de l'électronique et des commandes, à son siège américain d'Auburn Hills, dans le Michigan. Le groupe prévoit le recrutement d'ingénieurs en électronique au Mexique et un de ses représentants au Brésil a annoncé l'embauche de 500 ingénieurs dans un pays où le groupe en compterait déjà 4.000.

Toujours selon Bloomberg, ce transfert des effectifs s'accompagnerait d'une perte de compétences : *"Dans certains cas, cette poussée a causé des problèmes au cours du développement, par exemple dans le système de direction de la plate-forme "Smart Car" développée à l'origine par l'entreprise indienne Tata Consulting Services. Des dizaines d'ingénieurs français et italiens ont dû être envoyés par avion pour trouver des solutions"*, note l'agence qui cite des sources anonymes.

Elle cite aussi un représentant de UAW, **Mike Spencer**, qui impute au manque de ressources en ingénierie *"l'origine de problèmes de lancement de la production dans l'usine de camions de l'entreprise à Sterling Heights, dans le Michigan"*.

Stellantis que nous avons sollicité sur cette question nous a fait cette réponse : *"L'industrie automobile est un terrain de jeu mondial dans un contexte de transformation profonde avec l'émergence de nouveaux acteurs chinois, tandis que certaines compétences telles que les logiciels, l'intelligence artificielle ou la chimie des cellules de batterie ne peuvent être disponibles que dans d'autres pays que les pays traditionnels. Stellantis entend rester à l'avant-garde de l'industrie automobile et servir ses clients avec des modèles de pointe et abordables pour dépasser leurs attentes."*

[← Actualité précédente : Chine et Europe : leurs surcapacités et les nôtres](#)

[Actualité suivante : Un ex-intérimaire condamné pour des incendies de véhicules à Stellantis Sochaux](#) →