

PSA Peugeot Citroën revient dans le CAC 40

LE MONDE ECONOMIE | 23.03.2015 à 08h51 • Mis à jour le 23.03.2015 à 11h23 |

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



PSA, dont la valorisation s'était effondrée à moins de 4 milliards d'euros en 2012, vaut désormais 12,6 milliards d'euros en Bourse. CHRISTIAN HARTMANN / REUTERS

Après l'humiliation en septembre 2012, la revanche. Le titre PSA est de retour, lundi 23 mars, dans le CAC 40, l'indice des quarante plus importantes valeurs de la Bourse de Paris, dont il avait été sorti il y a deux ans et demi. Et c'est un véritable soulagement pour le groupe automobile.

Est-ce à dire que PSA est sauvé ? C'est encore bien trop tôt pour le clamer. Carlos Tavares, le président du directoire du groupe depuis le 1^{er} avril 2014 et l'artisan de son redressement opérationnel depuis le départ de Philippe Varin, qui avait lancé la restructuration, ne cesse de le répéter : « *Nous sommes dans une dynamique positive, grâce aux premiers effets du plan de redressement, mais nous restons toujours les moins bien placés par rapport à nos concurrents.* »

En un an, beaucoup a été fait pour améliorer la gestion de PSA. En multipliant les plans d'économies – fin 2015, le groupe aura fait partir 11 000 personnes sur trois ans –, le constructeur a réussi à réduire le coût unitaire de la production des véhicules de 730 euros par voiture... Désormais, il commence à gagner de l'argent à partir de 2,1 millions de véhicules vendus, contre 2,6 millions l'an dernier. « *Notre objectif est d'abaisser ce point mort à 2 millions d'unités* », rappelait, en février, Carlos Tavares.

Lire aussi : [PSA, le blues du middle management \(/economie](#)

[/article/2015/03/11/psa-le-blues-du-middle-management_4591353_3234.html](#)

En 2014, le constructeur a écoulé 2,94 millions de véhicules, soit 4,3 % de plus qu'en 2013. En 2015, les ventes devraient poursuivre leur progression alors que le marché européen s'améliore et que les positions de PSA en Chine devraient encore progresser. Reste qu'aujourd'hui, la Russie et l'Amérique latine plombent toujours le constructeur.

Désendettement total

L'an dernier, PSA a encore perdu 706 millions d'euros, à cause de lourdes charges de restructuration qui sont venues amputer son résultat opérationnel de près d'un milliard d'euros. Cependant il s'est complètement désendetté grâce à l'augmentation du capital en partie souscrite à hauteur de 800 millions d'euros chacun par l'Etat et le groupe Dongfeng, l'allié chinois de PSA. Depuis le printemps 2014, la famille Peugeot, l'Etat et Dongfeng détiennent chacun 14,1 % du groupe.

Et ils bénéficient tous trois de l'amélioration des finances du groupe. PSA, dont la valorisation s'était effondrée à moins de 4 milliards d'euros en 2012, vaut désormais 12,6 milliards d'euros en Bourse. En moins d'un an, la valeur des parts de l'Etat et de Dongfeng a donc déjà doublé... Quant à la famille Peugeot, diluée après l'augmentation de capital, elle retrouve le sourire. FFP (un des deux holdings de la famille qui détient 10,8 % de PSA) évaluait à 967 millions d'euros, fin décembre 2014, la part de PSA dans ses comptes, contre 636 millions fin 2013 pour une participation à l'époque de 25 %. Dans *Les Echos*, Robert Peugeot, qui dirige FFP, estimait récemment que « *les résultats actuels valident les choix et la stratégie de la famille Peugeot* ».

S'il arrive à redresser suffisamment et durablement les marges du constructeur, Carlos Tavares va aussi devoir inventer un avenir à PSA. Le projet global du groupe devra être reposé. Car il fait déjà – et fera encore plus – face à de nombreux défis, notamment technologiques. En vendant 3 millions de véhicules, voire 3,5 à 4 millions à l'horizon 2018-2020, le constructeur reste petit par rapport à ses ambitions de généraliste. Carlos Tavares a beau vouloir en faire un groupe malin et agile, la question de sa taille se posera inévitablement.

Aujourd'hui, PSA est le neuvième constructeur mondial, trois fois plus petit que General Motors, Volkswagen ou Toyota, qui produisent tous 10 millions de véhicules par an. De même, il se fait distancer par Ford, Fiat-Chrysler (6 millions), Renault-Nissan ou Hyundai-Kia (8 millions)...

Redevenir solide

Certes, la taille ne fait pas tout, mais elle est garante d'importantes économies d'échelle et autorise ainsi davantage de moyens pour investir dans les futurs développements. Longtemps, le constructeur a conservé son indépendance en multipliant les partenariats spécifiques pour développer des moteurs (Ford et BMW) ou des utilitaires (Fiat, désormais Toyota), etc. Mais pourra-t-il renouer avec cette politique d'ici à la fin des années 2020 pour faire face aux lourds investissements dans la prochaine génération de motorisations thermiques, hybrides ou électriques ou pour proposer ses voitures autonomes.

Lire aussi :

Carlos Tavares rappelle à qui veut l'entendre qu'il est prêt à coopérer avec d'autres groupes. A long terme, il pourrait se poser également la question d'un rapprochement, voire d'un adossement. Aujourd'hui, c'est avec Fiat Chrysler Automobiles (FCA) que la complémentarité apparaît comme la plus évidente. PSA dispose ou développe des plateformes techniques (le soubassement d'un véhicule) que n'a pas l'italien. PSA est fort en Europe et en Chine, deux continents où Fiat a aujourd'hui des difficultés, tandis que FCA est bien établi en Amérique du Nord et du Sud, deux régions où le français est soit absent ou en fort repli...

Mais pour Carlos Tavares, PSA doit d'abord redevenir solide financièrement avant de se poser ces questions. « *Il faut être en capacité de faire face aux différents scénarios et de choisir notre propre futur. Tout sera alors sur la table : pousser la croissance organique de l'entreprise, s'allier ou coopérer* », confiait-il au *Monde* en février.

Lire aussi : [PSA - Gemalto : le baiser qui tue \(/economie/article/2015/03/06/psa-gemalto-le-baiser-qui-tue_4588721_3234.html\)](/economie/article/2015/03/06/psa-gemalto-le-baiser-qui-tue_4588721_3234.html)



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

Suivre

Rédacteur au service économie (automobile et transport)

