

Un seul logiciel pour 14 marques de voitures, le chantier infernal de Stellantis

Le constructeur doit gérer de multiples chantiers en même temps, sur fond de délocalisation des équipes de programmeurs dans les pays à bas coût. Ce qui ne va pas sans bug.



Chez Stellantis, la réorganisation menée tambour battant de la branche software, l'entité logicielle dirigée par le français Yves Bonnefont, est source de bugs, regrettent syndicats et sources proches du dossier. (Stellantis)

Par [Guillaume Guichard](#)

Publié le 19 nov. 2024 à 06:12 Mis à jour le 19 nov. 2024 à 11:19

Concevoir un seul logiciel pour sa pléthore de modèles. C'est le chantier herculéen que doit réussir Stellantis, le géant automobile aux 14 marques issues de deux constructeurs fusionnés en 2021, Fiat Chrysler et PSA. Il s'agit de terminer la convergence logicielle [de Fiat Chrysler et de PSA](#) et de leurs quatorze marques, tout en passant à un système d'exploitation centralisé pour leurs futurs modèles.

Pour alourdir le défi, les équipes de programmeurs et développeurs doivent y parvenir tout en faisant des économies, le groupe tentant de faire remonter sa marge opérationnelle. Et dans le domaine de la programmation, il n'y a pas 36 façons de réduire les coûts. Il faut délocaliser la matière grise.

Chez Stellantis, la réorganisation menée tambour battant de la branche software, l'entité logicielle dirigée par le Français Yves Bonnefont, est source de bugs, regrettent syndicats et sources proches du dossier. Les problèmes ayant retardé les livraisons de la petite nouvelle de chez Citroën, l'ë-C3, ont coûté quelques millions d'euros à la marque au chevron, rapportait début octobre BFMBusiness.

Les véhicules utilitaires touchés

Moins connus, d'autres problèmes logiciels ont pimenté la production des K-zéro (petits utilitaires produits à Hordain) et des X250 (grands utilitaires produits à Atessa, en Italie), avec des mises à jour de dernière minute en bout de ligne de fabrication. Des bugs contestés et minimisés par le groupe, mettant ces soucis sur le compte des aléas inhérents aux premiers mois des nouveaux modèles et de problèmes d'approvisionnement sur certaines pièces.

« La réduction des temps de projet, avec des délais de R&D réduits sur des technologies nouvelles, nous met dans le mur, estime une source interne. Les délocalisations aussi. Pour les utilitaires, le développement logiciel se fait au Maroc et en Roumanie, via le sous-traitant CapGemini. Mais ensuite, il faut tout déboguer en France. »

Délocalisations

Pister le développement de la Citroën ë-C3, c'est aussi faire le tour du monde. La plateforme, développée en Inde et pour l'Inde initialement, a nécessité de gros ajustements par les équipes d'ingénierie à Sochaux. Sur le volet logiciel, une première phase de retouche en Amérique du Sud n'a pas suffi à aplanir tous les bugs du programme de bord (« Onboard »), et le dossier a atterri sur les bureaux des équipes françaises, rapporte une source en interne.

Nous faisons face à une pénurie d'ingénieurs logiciels dans le monde

Yves Bonnefont Responsable du software chez Stellantis

La direction de Stellantis a engagé une stratégie de délocalisation de l'ingénierie logicielle vers les pays à bas coûts. Officiellement, il s'agit de chercher un « équilibre » entre l'Europe, les Etats-Unis et le « troisième moteur » du groupe que sont les pays émergents. Jusqu'à la rentrée, les salariés des pôles historiques américains et européens étaient ainsi invités à quitter l'entreprise via des plans de départs volontaires.

La stratégie de Boeing et d'IBM

Dans le même temps, les équipes au Maroc et au Brésil, elles, gonflent. [En Inde](#), le groupe, qui emploie des équipes à Hyderabad et pas moins de 1.000 personnes à Bangalore, ouvre un troisième site à Chennai.

La direction tient ainsi son objectif, fixé en 2022, de disposer de 4.500 ingénieurs logiciels. Seulement, elle les recrute là où se trouvent les talents, explique en substance Yves Bonnefont. *« Nous avons 10 centres de R&D sur le logiciel, et la question que je me pose toujours est la suivante : comment mettre la main sur les meilleurs talents et où être présent pour les attirer, expliquait-il mi-juin, en marge d'une journée investisseurs à Detroit. Et ce, pour une raison simple : nous faisons face à une pénurie d'ingénieurs logiciels dans le monde. »*

Stellantis applique ce qu'a fait Boeing il y a dix ans

Un spécialiste du secteur

« Les messages passés aux équipes sur le remplacement des salariés français par des salariés indiens sont anxiogènes », grinçait des dents un représentant de salariés. Ces stratégies de délocalisation ne sont pas inédites dans le logiciel, loin de là. « Stellantis applique ce qu'a fait Boeing il y a dix ans, relate par ailleurs un spécialiste du secteur. IBM fait aussi la même chose. »

Une feuille de route respectée

Reste que le chantier est mené tambour battant chez le géant de l'automobile. « La délocalisation est massive, sans passage de témoin suffisant entre les équipes occidentales et indiennes, continue le même expert. Les Indiens repartent donc de zéro ou presque. » Même les fonctions de chefs de produit, qui nécessitent pourtant une bonne connaissance du marché auquel sont destinées les voitures, sont délocalisées.

Globalement, Stellantis dit respecter sa feuille de route. « Les plateformes technologiques nouvelle génération - STLA Brain, STLA SmartCockpit et STLA AutoDrive - sont prévues pour intégration technologique d'ici fin 2024 », rappelait le groupe dans un communiqué au début de l'été.

Guillaume Guichard