

Le Monde 経済記事精読・25年4月

2026年初頭に任期満了で退任とされていた、ステランティスのカルロス・タバレスCEOが、電撃的辞任。

記事は、同社の今後の展望について語る。

2025年2月4日のReuterニュースによると：

エルカン会長が率いる暫定執行委員会は声明で、タバレス氏の後任探しは「本格化している」と強調。その上で、今年上半期中には結論が出るとの見通しを改めて示した(6月までお楽しみ)。

<https://jp.reuters.com/economy/industry/D25CMZUCTFMNDN3S5EHBXL73GE-2025-02-04/>

教材の記事によると、取締役会に任期前の解任を言い渡された後も、タバレス氏が退職金の額について粘ったために、正式発表がかなり遅れたのだとか。コストカッターの異名を取りながら、ステランティスにとっての自分のコストなんて、頭を掠めもしなかったらしい...

略歴：

1958 ポルトガルのリスボンに生まれる。

1981 テストドライブエンジニアとしてルノーに入社。

2004～11 日産に勤務。

2011 ルノーに復帰し、カルロス・ゴーン直下の最高執行責任者(COO)。

2013 ルノーを退社(後継者問題で、ゴーン氏に禅譲を促す“舌禍”事件を起こして逆鱗に触れ、ルノーを追われてライバルPSAのCEOに)。

2014 PSA(プジョー・シトロエン)グループの会長兼CEOに就任。

2021 ステランティス設立後にCEO。エルカン会長と共にグループを率いる。

参考記事二つ、読み物としても面白い：

「二人のカルロス」世界の自動車再編で大暴れ(2017/03/09)

<https://president.jp/articles/-/21525?page=1>

ステランティスのカルロス・タバレスCEO突然の辞任は、
独裁化した辣腕トップの末路か (2024/12/13)

<https://news.yahoo.co.jp/articles/a2bd096b7c5af02a21db674f56fe33ebc13a884d?page=1>

Comment l'après-Tavares se dessine pour Stellantis

Le Monde du 4 décembre 2024, Sophie Fay

Il s'est écoulé un long moment après la réunion du conseil d'administration de Stellantis, dimanche 1er décembre, avant que le constructeur automobile puisse confirmer «*la démission avec effet immédiat*» de son emblématique directeur général, Carlos Tavares. Ce dernier a discuté pied à pied les termes du communiqué. Négociateur connu pour sa rudesse et son exigence, il a posé des conditions sur son indemnité de sortie.

Le montant n'a pas été révélé. Mais tout le monde a en tête le chèque encaissé par le patron américain de Fiat Chrysler, Mike Manley, lorsque ce dernier a quitté le groupe après la fusion avec PSA, laissant la place de numéro un au patron européen : 51 millions d'euros. On connaît aussi les rémunérations faramineuses accordées à Carlos Tavares : 36,5 millions d'euros en 2023, 23,5 millions d'euros en 2022 et 19 millions en 2021, selon le rapport financier du constructeur. Ces sommes contiennent toutefois des éléments variables qui ne sont effectivement dus que si certains objectifs – sur l'évolution du cours de Bourse notamment – sont atteints. C'est donc l'heure des comptes. «*L'indemnité ne va pas au-delà de ce qui est prévu dans son contrat*», assure une source proche des actionnaires de référence de Stellantis. Mais le sujet du chèque de départ n'est pas la seule question levée par cette éviction choc.

Comment Stellantis va-t-il fonctionner sans son directeur général ?

Le processus de sélection du successeur de Carlos Tavares étant en cours, c'est le président du conseil d'administration, John Elkann, représentant de la famille Agnelli, qui assure par intérim la direction du groupe. Ce dernier est tout de suite parti à Detroit (Michigan), à la rencontre des équipes américaines de Stellantis. Il a surtout voulu présenter dès lundi la nouvelle organisation de la direction, «*pour montrer qu'il n'y a pas de latence opérationnelle*», insiste un porte-parole du constructeur. John Elkann a commencé par faire revenir un homme de confiance : l'ancien directeur financier de Fiat Chrysler (FCA), Richard Palmer, qui sera son conseiller spécial. Il avait quitté le groupe en 2023. Carlos Tavares l'avait remplacé par Natalie Knight, venue de la grande distribution, pour améliorer la communication financière. Elle n'a tenu que quelques mois, remerciée en octobre.

John Elkann a mis fin à l'organisation en râteau de Carlos Tavares. Celui-ci avait une top executive team de 35 personnes, qui lui rapportaient tout directement. Cet automne, pour plus d'efficacité, elle avait été resserrée à... 29 personnes. Carlos Tavares la réunissait tous les mardis à distance, convaincu qu'il pouvait déceler leurs humeurs et les contrariétés de chacun en scrutant les petites vignettes de sa tablette de visioconférence.

Le PDG par intérim a opté pour une organisation plus pyramidale avec un comité exécutif intérimaire de neuf personnes seulement dans lequel il a gardé les têtes connues de l'équipe Tavares, comme le patron de la technologie, Ned Curic, ancien d'Amazon, le patron de l'Europe et des marques européennes Jean-Philippe Imperato, celui de l'Amérique et des marques américaines, Antonio Filosa, ou le directeur des achats, Maxime Picat. Béatrice Fouchet, chargée de la stratégie et du planning de développement des produits, est la seule femme. Les dirigeants des marques italiennes Maserati, Alfa Romeo ou Fiat lui rapporteront aussi en direct.

L'action Stellantis a reculé de 6,37% après l'annonce. Pourtant, plusieurs analystes financiers disent avoir confiance en John Elkann, actionnaire de long terme du groupe, pour gérer la transition. *«Il a déjà joué ce rôle exécutif pendant six mois en 2020 chez Ferrari et a su choisir la bonne personne»*, assure Michael Foundoukidis, analyste pour la banque Oddo. L'enjeu est, cette fois encore, plus lourd compte tenu de la complexité géographique du groupe, qui inquiète certains experts : *«Les difficultés de Stellantis jettent un doute sur le business model d'un grand conglomérat de marques [GM hier, Ford et Volkswagen aujourd'hui]»*, explique la note du courtier Jefferies, publiée après la démission Tavares. On pourrait ajouter à la liste l'échec de l'intégration de Chrysler dans Daimler ou celui de l'alliance Renault-Nissan.

Quel bilan Carlos Tavares laisse-t-il ?

Si le conseil d'administration a souhaité à l'unanimité le départ de Carlos Tavares, son parcours exceptionnel, pour avoir redressé PSA, puis Opel, et créé Stellantis, le quatrième constructeur mondial, est reconnu. Il a su mener à bien une fusion à 50 milliards d'euros avec Fiat-Chrysler, générer des marges opérationnelles à deux chiffres hors de portée pour un constructeur généraliste, dignes de celles de BMW ou Mercedes en 2023. Les divi-

dendes ont suivi. Il a mis le groupe sur la bonne trajectoire en matière d'électrification.

«De 80% à 90% de ce que Carlos Tavares a fait est à conserver, énumère Michael Foundoukidis, chez Oddo. Il a eu raison sur beaucoup de points : la nécessité de réduire les coûts face à une concurrence asiatique forte, l'alliance avec le chinois Leapmotor, la mise au point des plateformes [la base de la voiture, du châssis au moteur en passant par l'électronique] communes à tous les modèles d'une certaine taille pour faire des économies d'échelle».

Mais celui qui se définissait lui-même comme un *«psychopathe de la performance»* a eu de moins bons résultats sur la stratégie commerciale, retardant, pour faire baisser les coûts, le lancement de certains modèles, chez Jeep notamment, ou ajustant trop tard ses prix sur le marché américain, où les stocks s'empilent, ou italien, où les usines sont à l'arrêt.

Ce retournement commercial a fini par se traduire dans les résultats, générant une déception que le conseil d'administration n'a pas cachée. En guise de remerciement de son directeur général, John Elkann a déclaré que Carlos Tavares avait mis Stellantis *«sur la voie de devenir un leader mondial dans notre industrie»*, mais ne lui a pas fait crédit d'avoir atteint cet objectif. *«Partir d'une situation meilleure que celle de ses concurrents est un atout, explique un proche du président. Mais aujourd'hui dans le secteur tout le monde est fragile».*

Pourquoi le conseil a-t-il choisi l'éviction immédiate ?

Comment consolider l'avenir dans ce contexte? C'est là que s'est noué le désaccord de Carlos Tavares avec son conseil d'administration. Observant les nombreux départs liés à l'intransigeance d'un patron à qui les équipes n'osaient plus faire remonter les problèmes, le conseil d'administration a écarté toute possibilité que Carlos Tavares fasse un deuxième mandat à la tête de Stellantis, le poussant vers la retraite en janvier 2026. Pour partir avec les lauriers, Carlos Tavares s'est mis à soigner son image : accueil des politiques à Sochaux (Doubs) en octobre, en présence du ministre de l'industrie, Marc Ferracci, promesse au Parlement italien qu'il n'y aurait pas de plan de licenciements dans les usines à l'arrêt...

Il était aussi déterminé à améliorer rapidement le bilan financier de Stellantis pour montrer, une fois de plus, qu'il avait réussi l'impossible : un redressement en un temps record. Le comité d'audit du conseil d'administration, présidé par la Canadienne Ann Frances Godbehere, a commencé à lui poser des questions sur l'accélération des ventes en leasing, sur les retards de paiement aux fournisseurs ou les reports systématiques de dépenses. Les divergences sont alors apparues clairement.

Avec une telle gestion, le bilan de Carlos Tavares aurait été meilleur à court terme, mais l'année 2025 et les débuts de son successeur auraient été plus difficiles encore. Le conseil a reproché au directeur général de privilégier son image et le court terme, à l'intérêt à long terme de l'entreprise. *«John Elkann avait passé plusieurs messages clairs en ce sens à Carlos Tavares, explique un administrateur. Il était déjà allé trop loin en ce sens en 2023»*. Il n'y avait plus d'accord.

Comment les salariés français réagissent-ils ?

La rémunération exorbitante du patron, les courriels reçus chaque semaine par les cadres pour les inciter à quitter le groupe dans le cadre du plan de départs volontaires, des effectifs passés de 47.000 à 37.000 salariés entre 2019 et 2023, le chômage partiel récurrent pour manque de pièces... Les motifs d'irritation ne manquaient pas sous la férule de Carlos Tavares. Son départ ne soulage toutefois pas les salariés. Le patron a assuré de l'activité aux douze usines françaises pour les prochaines années. Certains salariés redoutent donc les conséquences d'une *«italianisation»* du groupe, voyant la famille Agnelli et les anciens de Fiat Chrysler gagner du terrain sur les Peugeot.

C'est le patron de Fiat, Olivier François, ancien de Chrysler, qui pilote le marketing mondial, ou Doug Osterman, un ancien FCA, la direction financière. Les Italiens ont exactement l'image inverse, convaincus que la présence de l'Etat, avec Bpifrance, au capital du groupe, avantage les usines françaises. Preuve que la fusion n'est pas encore digérée et promesse d'une vraie bataille d'influence sur le choix du successeur.