

Stellantis : poussé dehors, Carlos Tavares a démissionné

La situation financière du constructeur automobile qui détient les marques Peugeot, Fiat et Jeep s'est dégradée. Le groupe avait lancé la recherche d'un successeur pour le poste de PDG, mais à l'horizon 2026.



Le président-directeur général de Stellantis, Carlos Tavares (à gauche), a démissionné ; John Elkann (à droite), le président du groupe, assurera l'intérim. (SIPA)

Par [Solveig Godeluck](#), [Lionel Steinmann](#), [Guillaume Guichard](#)

Publié le 1 déc. 2024 à 20:36 Mis à jour le 2 déc. 2024 à 11:18

En fin de compte, Carlos Tavares partira avant la fin de son mandat. Sous la pression de son conseil d'administration, le PDG de Stellantis a accepté, ce dimanche, de présenter sa démission. Elle a été officialisée par un communiqué du groupe.

John Elkann, l'héritier des Agnelli et président de Stellantis, va assurer l'intérim. Un nouveau directeur général sera nommé d'ici à la fin du premier semestre 2025.

« Le succès de Stellantis depuis sa création repose sur un alignement parfait entre les actionnaires de référence, le conseil d'administration et le CEO, indique dans le communiqué de presse Henri de Castries, l'un des administrateurs indépendants. Cependant, ces dernières semaines, des points de vue différents sont apparus, ce qui a amené le conseil d'administration et le CEO à la décision d'aujourd'hui. »

Dénouement spectaculaire

Ce n'était [pas un secret](#) que le mandat de Carlos Tavares ne serait pas renouvelé. On avait d'ailleurs appris en septembre que le groupe avait enclenché le processus pour lui trouver un successeur. Mais il aurait dû rester en poste jusqu'en janvier 2026. Les choses ont finalement été plus vite que prévu.

La mise à l'écart de ce dimanche est d'autant plus spectaculaire que la fusion de PSA et Fiat Chrysler pour donner naissance à Stellantis (en janvier 2021) n'aurait sans doute jamais vu le jour sans le dirigeant portugais. Le redressement spectaculaire du constructeur français avait convaincu les actionnaires des deux camps qu'il était l'homme de la situation, la question de la gouvernance étant toujours ultrasensible dans ces opérations transfrontalières.

La suite leur a donné raison : les résultats de 2021 à 2023 ont été flamboyants, tout comme ceux du premier semestre. Le constructeur automobile franco-italo-américain a ensuite vu sa situation financière se dégrader brusquement. En octobre, il a lancé un avertissement sur résultats, avec une division par deux de son objectif de marge opérationnelle pour l'année, à cause de graves problèmes opérationnels en Amérique du Nord.

Le départ précipité de Carlos Tavares ce dimanche n'est pas dû à une nouvelle dégradation des comptes : les perspectives financières sont confirmées, indique le communiqué de presse. Le dirigeant est poussé vers la sortie parce qu'avec ses méthodes de management, il avait fini par se couper à la fois de ses équipes et de son conseil.

Portée de la crise minimisée

Début octobre, [l'importance de l'avertissement sur résultats](#) avait tétanisé les analystes, et les premières rumeurs sur les doutes du conseil d'administration à l'égard de son directeur général avaient commencé à poindre. L'intéressé avait cherché à reprendre la main en annonçant quelques jours plus tard la [mise à l'écart de sa directrice financière](#), et un nouveau jeu de chaises musicales au sein de l'équipe dirigeante.

« Le soutien unanime du board et de son chairman, John Elkann, permet à tout le monde de retrouver sa concentration pour travailler sereinement jusqu'au terme de mon contrat début 2026 », assurait Carlos Tavares dans la foulée mi-octobre, dans une [interview aux « Echos »](#). Le conseil aura finalement retiré sa confiance à peine un mois et demi plus tard.

Le dirigeant voulait redresser la barre le plus vite possible. Trop vite, semble-t-il, au goût de son conseil d'administration. Celui-ci se serait inquiété des méthodes employées ces dernières semaines, qui auraient pu pénaliser, à terme, la santé financière du groupe.

Carlos Tavares aura finalement été rattrapé par une crise dont il avait jusque-là minimisé la portée. Début octobre, il réduisait les difficultés du groupe à « un plan marketing qui n'a pas très bien marché aux Etats-Unis au deuxième trimestre », affirmant que le souci était en voie de résolution. Or, [les stocks s'accumulaient alors](#) sur les parkings des usines et des concessionnaires.

Les [chiffres du troisième trimestre](#) ont pourtant montré que la glissade des parts de marché était aussi une réalité en Europe, comme en Afrique-Moyen-Orient, zone censée être le troisième pilier du groupe. Ce, à l'orée d'un renouveau du plan produit, avec l'arrivée de nouveaux modèles, annoncés de longue date.

Signe d'un malaise : les investisseurs ne suivaient plus depuis l'avertissement sur résultats. Stellantis ne valait pas un centime de plus, vendredi, que lors de son introduction en Bourse, soit 12,53 euros. Même le début de redressement de la situation aux Etats-Unis, grâce à une diminution un peu plus rapide que prévu des stocks, ne réussissait pas à les rassurer.

Ces erreurs qui ont précipité la chute

Le patron de Stellantis avait dans un premier temps réalisé un tour de force en réussissant la fusion entre PSA Peugeot Citroën et Fiat Chrysler, réunissant les marques Peugeot, Fiat et Jeep dans la même maison, des deux côtés de l'Atlantique. Ce dirigeant ambitieux s'était auparavant illustré en redressant de façon spectaculaire et rapide PSA et Opel, qu'il avait rachetés à General Motors.

Mais il a commis plusieurs erreurs qui semblent avoir précipité sa chute. Aux Etats-Unis, à partir de la fin 2023, il a laissé s'accumuler les stocks de voitures invendues. Pour qu'elles trouvent preneurs, il a fallu réduire les prix, et les marges, qui faisaient autrefois l'orgueil de Carlos Tavares. Il a reconnu lui-même avoir attendu trop longtemps avant de faire ce sacrifice. Conséquence : Ford et GM ont gagné des parts de marché sur Jeep et RAM.

Deuxième faux pas, également une marque de fabrique de la méthode Tavares : il a poussé les réductions de coûts tellement loin que le groupe s'est retrouvé affaibli. Stellantis a cherché à couper l'herbe sous le pied des constructeurs chinois bon marché en rognant sur tous les postes de dépenses, y compris commerciales. Une économie de moyens qui est efficace à court terme, mais peut s'avérer dangereuse à moyen terme.

Troisième erreur, la propension de Carlos Tavares à débarquer ses managers quand ils ne semblent pas en mesure d'atteindre des objectifs très exigeants. Conséquence : les équipes ont eu tendance à ne pas faire remonter les problèmes jusqu'à lui. Au risque de ne pas voir clignoter les voyants d'alerte lorsqu'un problème surgit. Dernièrement, certains cadres dirigeants du groupe auraient même fait remonter les excès de leur patron jusqu'au conseil d'administration.

Guillaume Guichard, Lionel Steinmann, Solveig Godeluck (Bureau de New York)