

16/06/2025 - [#Fiat](#) , [#Stellantis](#)

John Elkann, ce qu'il pense d'Antonio Filosa

Par Florence Lagarde

Directrice de la rédaction et Directrice de la publication

[Vous êtes abonné](#)

[Offrir cet article](#)



John Elkann et Antonio Filosa visitant l'usine d'assemblage de Sterling Heights (SHAP) pour célébrer le Ram 1500 qui a remporté le prix du truck de l'année 2025 de MotorTrend en février dernier.

Le 12 juin, à Turin, John Elkan a reçu lors du congrès du journal Automotive News Europe, un "Automotive News Centennial Award" qui récompense "les dynasties industrielles". A cette occasion, il a livré quelques informations sur ce qui fait d'Antonio Filosa "le bon dirigeant". Et redit son souhait de "dérèglementation" en Europe.

Entré au conseil d'administration de Fiat en 1997, John Elkann avait été choisi par son grand-père Gianni Agnelli pour lui succéder, lui-même ayant succédé à son grand-père Giovanni Agnelli. *"Je pense que le conseil le plus précieux que mon grand-père m'a donné lorsque j'ai rejoint le conseil d'administration de Fiat, à l'âge de 21 ans, le même âge qu'il avait lorsqu'il a rejoint le conseil d'administration de Fiat, c'est que dans*

un conseil d'administration, il faut avant tout écouter et parler. Il valait mieux pour moi écouter que parler, car je n'avais pas grand-chose à dire. Mais ce qui était important, c'était d'apprendre à écouter et à poser des questions. Et il avait sans aucun doute une capacité et un jugement incroyables, car il savait très bien écouter et poser des questions", a dit John Elkann.

Alors que le départ de **Carlos Tavares** a été précipité par une crise relationnelle du groupe avec ses différentes parties prenantes et notamment ses fournisseurs et ses concessionnaires, John Elkann a loué le leadership de **Sergio Marchionne** dans la création de FCA : *"Ce qui a fait le succès de cette opération, c'est le profond respect que les employés avaient pour leurs deux organisations et leur volonté de former une seule et même entreprise, dirigée par Sergio, qui a su faire preuve d'un leadership fort et efficace. Il y avait également le reste de nos collègues, comme Richard Palmer, qui est devenu directeur financier de FCA après avoir travaillé chez Fiat."*

A la question de savoir ce qui faisait d'**Antonio Filosa** le bon leader pour Stellantis, il a répondu : *"Nous avons suivi un processus très rigoureux, et Antonio a finalement été choisi à l'unanimité par le conseil d'administration de Stellantis. Je pense qu'Antonio fait preuve d'une grande empathie et qu'il a un excellent contact avec les gens. Notre entreprise est très grande et très dispersée, et avoir un dirigeant qui comprend les gens et qui est capable de comprendre des personnes issues de cultures très différentes est un atout, car en fin de compte, toute organisation comme Stellantis est composée de personnes. La capacité d'Antonio à comprendre ce que nous faisons, depuis la conception, la fabrication et la vente des voitures, est importante, car lorsque vous dirigez une entreprise automobile, vous devez savoir ce que vous faites et être passionné par votre travail, ce qui est son cas. En fin de compte, nous voulons construire d'excellentes voitures pour satisfaire nos clients. Il est important d'avoir un PDG qui en est conscient et qui partage cette ambition. Enfin, nous entrons dans une ère où notre secteur passe d'une industrie mondiale à une industrie multirégionale. L'expérience acquise par Antonio à la tête des activités en Argentine, au Brésil, en Amérique du Sud et, plus récemment, en Amérique du Nord, correspond parfaitement à l'évolution du monde en matière de réglementation, de droits de douane et de gestion constructive des forces politiques."*

Lors de cette intervention, John Elkann a redit, comme il l'avait fait de l'entretien commun avec **Luca de Meo** le mois dernier, son souhait de voir l'Europe alléger les contraintes réglementaires pour permettre l'émergence d'une catégorie de voitures urbaines sur le modèle des K-cars japonaises. *"Si vous regardez la réglementation à laquelle nous allons être confrontés d'ici 2030, 120 nouvelles réglementations vont entrer en vigueur. Si vous regardez nos ingénieurs, plus de 25% d'entre eux travaillent uniquement sur la conformité, donc sans valeur ajoutée. Si vous examinez l'augmentation des coûts, vous constaterez qu'elle est principalement due à la réglementation. La Fiat 500 de première génération pesait environ 400 kg, celle que nous produisons aujourd'hui est trois fois plus lourde. Et bien sûr, le poids n'est pas bon pour l'environnement, car plus une voiture est lourde, plus elle consomme d'énergie. Nous pensons donc qu'il faut une réglementation intelligente et que nous devons apprendre des autres comment élaborer une réglementation intelligente pour les voitures, ce qui est au cœur même de ce que l'industrie européenne, l'industrie automobile, faisait auparavant. Je veux dire par là que nous avons toujours été forts dans la construction de petites voitures et dans l'accès à la mobilité pour le plus grand nombre. Si vous pensez qu'en 2019, 49 voitures ont été vendues en Europe à moins de 15.000 euros. Combien en y aura-t-il en 2025 ? Une seule. En 2019, nous vendions un million de voitures à moins de 15.000 euros, et aujourd'hui, nous en vendons moins de 100.000. Vous savez que l'Europe est le seul marché qui n'a pas retrouvé son niveau d'avant la Covid."*

Il a ainsi appelé l'Europe à une *"déréglementation intelligente pour créer une nouvelle catégorie, qui seraient des voitures électriques"*. *"Cela peut être écologique, ce qui est bon pour l'environnement. Cela peut être économique, donc abordable. Cela peut être européen et fabriqué en Europe, car en fin de compte, si vous parvenez à mettre en place une réglementation adéquate, ces voitures pourront non seulement être*

fabriquées en Europe, mais aussi achetées en Europe comme des K-cars. Car les K-cars présentent de nombreux avantages pour les clients japonais. Enfin, elle doit susciter des émotions, elle doit être excitante, car il n'y a aucune raison pour qu'une voiture moins chère ne soit pas excitante. Nous avons construit des voitures incroyablement excitantes. Nous continuons à construire des voitures incroyablement excitantes, des petites voitures."