

autoactu.com

[Accueil](#) /

[Actualités](#) /

[Constructeurs](#) /

Antonio Filosa corrige le...

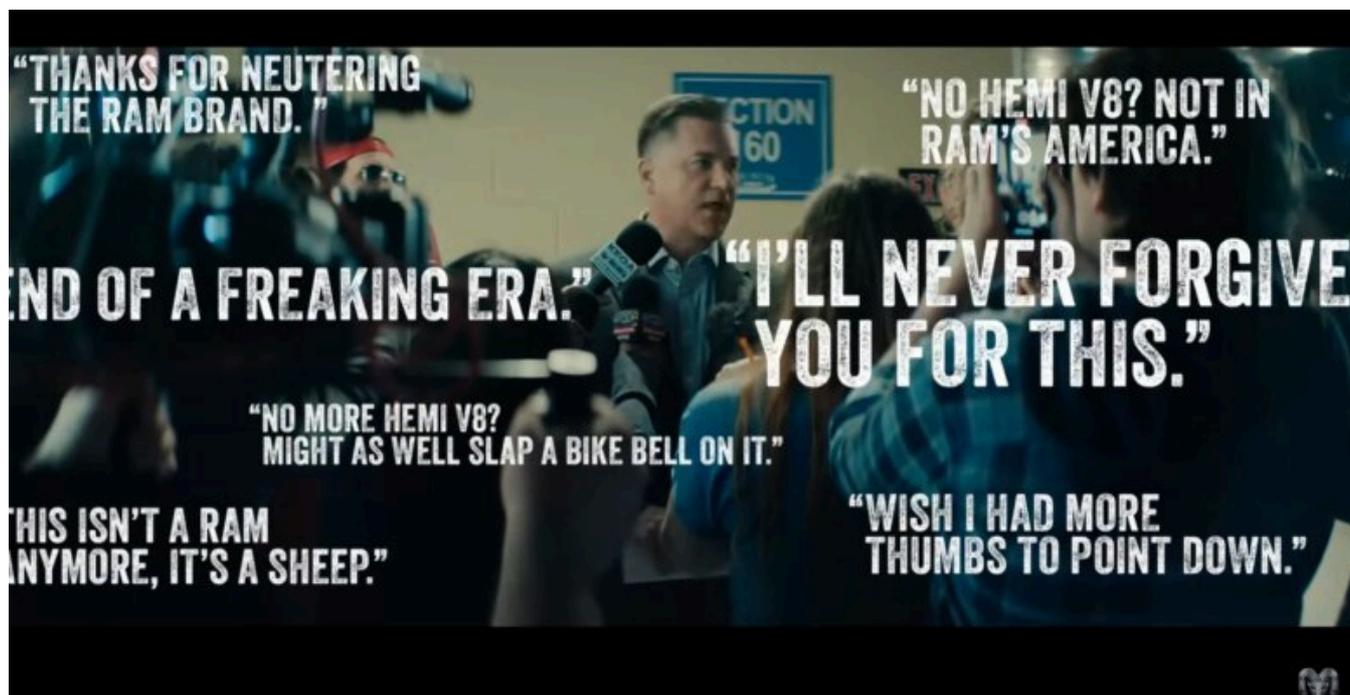
30/07/2025 - [#Chrysler](#) , [#Dodge](#) , [#Jeep](#) , [#Opel](#) , [#Peugeot](#) , [#Smart](#) , [#Fiat](#) , [#Ram](#) , [#Stellantis](#)
Antonio Filosa corrige les mauvaises décisions de l'ère Tavares

Par Florence Lagarde

Directrice de la rédaction et Directrice de la publication

Vous êtes abonné

Offrir cet article



Le retour de Tim Kuniskis à la tête de Ram en décembre 2024 (après le départ de Carlos Tavares) est le symbole du changement de stratégie de Stellantis en Amérique du Nord. Il explique dans un clip (diffusé pendant la conférence sur les résultats du premier semestre) que l'arrêt du V8 Hemi (quand il a quitté l'entreprise en juin 2023) est une erreur et vante son grand retour avec ce slogan : "Vous avez demandé. Nous avons répondu. Le V8 HEMI est de retour sous le capot, Ram est de retour dans la série NASCAR Truck et nous n'avons pas l'intention de nous reposer sur nos lauriers."

Le premier semestre 2025 s'achève sur des résultats catastrophiques pour Stellantis, avec une marge opérationnelle ramenée à 0,7% contre 10% un an plus tôt. Un effondrement brutal qui s'explique par les mauvaises décisions

stratégiques passées. Le nouveau CEO, Antonio Filosa, n'a pas épargné son prédécesseur.

Son nom n'a pas été prononcé lors de cette conférence de présentation des résultats financiers de Stellantis au premier semestre 2025, mais **Carlos Tavares** était un peu "l'éléphant dans la pièce". Tout dans la présentation d'**Antonio Filosa** de la stratégie de l'entreprise était en décalage avec le ton et le style de Carlos Tavares. Même les chiffres, mauvais après les records des dernières années.

Le groupe a enregistré au premier semestre un chiffre d'affaires de 74,3 milliards d'euros, en baisse de 13% sur un an, pour un résultat opérationnel ajusté (AOI) de seulement 540 millions d'euros. L'ensemble des indicateurs est dans le rouge : les livraisons reculent de 7%, le résultat net est négatif de 2,3 milliards d'euros et le flux de trésorerie industriel affiche -3 milliards d'euros.

La performance par région montre que c'est l'Amérique du Nord et l'Europe qui ont fait plonger les résultats. La marge opérationnelle en Amérique du Nord est négative de 951 millions d'euros, soit -3,4% contre 11,4% un an plus tôt. En Europe élargie elle est quasiment nulle avec 9 millions d'euros contre 6,9% en 2024. Les résultats sont plus ou moins stables en Amérique du Sud avec une marge de 15,3% (en légère baisse) à 1,2 milliard d'euros, au Moyen-Orient & Afrique la marge est de 15,5%, soit 768 millions d'euros, en Chine & Asie-Pacifique la marge est tombée à 2,1%.

Les pertes s'expliquent d'abord par une chute des volumes, un mix défavorable et une politique tarifaire destructrice, notamment aux États-Unis. Le retrait de modèles emblématiques a aussi laissé Stellantis sans réponse dans plusieurs segments porteurs : Cherokee, Renegade, Charger, Challenger, Chrysler 300, Ram DS Classic, Ram Promaster City... soit environ 300.000 véhicules perdus par an a dit Antonio Filosa.

En parallèle, les tarifs douaniers ont coûté environ 330 millions d'euros au premier semestre, et pourraient atteindre 1,5 milliard sur l'année. Le CEO a dit que des discussions positives avaient lieu avec les autorités.

En Europe, les effets combinés de remises accrues, de montée en cadence trop lentes, et des campagnes de rappel ont pesé sur les marges.

"Nous soutenons la stratégie de l'administration Trump" de développement des emplois aux États-Unis, a dit Antonio Filosa. Si tout n'est pas positif, le groupe profite aussi de l'abandon des pénalités sur le CO2 aux États-Unis qui allège la pression financière. Cette réforme de la loi "One Big Beautiful Bill" a permis à Stellantis de comptabiliser un produit net de 269 millions d'euros hors AOI, issu notamment de la suppression d'un passif de 844 millions d'euros lié à des amendes attendues et de l'annulation de contrats d'achat de crédits.

Cette réforme permet à Stellantis de reconfigurer son offre produit avec davantage de modèles thermiques à forte marge, comme le V8 Hemi, tout en conservant une gamme électrifiée.

"Nous réparons ce que nous avons mal fait"

Face à cette situation, Antonio Filosa affiche une volonté de corriger les mauvaises décisions :

"Nous avons fait des erreurs, nous les corrigeons. Nous agissons rapidement et de manière décisive"

pour reconnecter la marque avec ses clients".

Cette approche s'est déjà matérialisée par des décisions fortes dont la plus emblématique est le retour du V8 Hemi sur les Ram 1500 TRX. Abandonné en 2024, le moteur revient en production dès le second semestre 2025, moins de dix mois après la décision. Résultat : 10.000 commandes en 24 heures, s'est félicité Antonio Filosa. Il a diffusé la campagne publicitaire (voir en ci-dessous à la fin de l'article) qui l'annonce avec ce commentaire : *"Cette campagne de marketing nous raconte aussi une autre histoire. Celle de la capacité de notre organisation à prendre des actions rapides, intelligentes et impactantes. Comme vous le savez, jusqu'à 40% des acheteurs de voitures grande taille ne regarderont pas une marque de voitures sauf si cette marque propose un V8. Donc cette décision n'a pas été difficile. En fait, c'était une décision très évidente."*

Il y aura également le RAM 1500 Express, une version d'entrée de gamme pour remplacer le DS Classic, conçue suite à un dialogue renforcé avec les distributeurs.

La relance de deux icônes américaines absentes du marché depuis 2023 avec les lancements à venir du nouveau Jeep Cherokee et du Dodge Charger.

Ces décisions ont déjà de premiers résultats positifs. Le carnet de commandes en Amérique du Nord a bondi de 90%. En Europe, Stellantis atteint 17% de part de marché, et devient n°1 sur les hybrides, n°2 sur les véhicules électriques. Les nouvelles plateformes Smart Car et STLA Medium (Peugeot 3008/5008, Opel Grandland, Citroën C3 Aircross, Fiat Grande Panda) montent progressivement en cadence. Il y aura aussi plus tard dans l'année, des annonces sur une plus grande variété de motorisations ICE, HEV et MHEV *"qui corrigent les décisions"*.

Antonio Filosa insiste sur un retour à la discipline industrielle et à la rentabilité par modèle. Le lancement de la nouvelle division SRT (produits de haute performance) et la montée en gamme des véhicules 2026 visent tous à améliorer les marges unitaire. La production de masse des Smart Car en Europe devrait également jouer un rôle clé.

Antonio Filosa a aussi donné une autre orientation à la culture de l'entreprise avec un mode de management participatif. Il insiste sur la responsabilisation des équipes, rejette la culture du blâme et met l'accent sur la clarté des objectifs : *"Je crois en l'autonomie, la responsabilité et l'ouverture. Je n'aime pas le blâme ; j'aime la responsabilité et la clarté sur les défis à relever"*, a-t-il dit.

Le CEO a également rappelé que 2025 restera une année difficile, mais que les améliorations enregistrées au second semestre 2024 se prolongent, avec une montée progressive des volumes et des marges. Il annonce une amélioration séquentielle et graduelle.

En Amérique du Nord, l'équipe se concentre sur le retour dans les segments abandonnés, la montée en qualité des produits, et la reconquête du canal flotte en ne se restreignant pas aux locations courtes durées mais en élargissant aux ventes entreprises et gouvernementales. En Europe, les priorités sont la qualité perçue, l'accélération du ramp-up industriel (notamment du Fiat Grande Panda) et la reconquête de marges.

Antonio Filosa a annoncé qu'il travaille à la mise à jour du plan stratégique de long terme qu'il présentera au Capital Market Day début 2026.

Le groupe annonce de nouveau des objectifs après les avoir suspendus. **Doug Ostermann**,

directeur financier, annonce un objectif de marge opérationnelle ajustée du second semestre 2025 "à un chiffre et dans le bas de la fourchette", une amélioration du chiffre d'affaires et du cash-flow industriel.

Pour voir cette vidéo, vous devez accepter les cookies des réseaux sociaux.

Oui	Non
-----	-----

Acceptez-vous les cookies des réseaux sociaux ?

Ces cookies sont nécessaires pour visualiser les vidéos hébergées sur les services tiers comme Youtube et Vimeo, ainsi que les tweets intégrés au site

Sauvegarder