

Carlos GHOSN sauveur de NISSAN, Carlos GHOSN prédateur de RENAULT Où va l'Alliance Renault-Nissan ?

Début novembre 2015, la presse nous apprend que le constructeur japonais, Nissan veut modifier les termes de son alliance avec Renault en montant au capital du constructeur français. L'objectif affiché est de mettre fin à la prépondérance, consécutive à l'accord de 2002, du constructeur de Billancourt au sein de l'Alliance.

La demande du japonais entraînerait "un net renversement du fonctionnement de l'Alliance au détriment de français", selon des observateurs avisés, pouvant conduire à faire de Renault une filiale de Nissan ! En effet, le groupe japonais récupérerait des droits de vote alors que Renault perdrait les siens en vertu d'une réglementation japonaise plus stricte. Le Japon fixe à 25% le seuil à partir duquel une société est dite en situation d'autocontrôle via une participation dans une entreprise ayant des droits de vote sur son propre capital. ».

En clair Nissan demande à Renault de se faire « harakiri » !

« On ne demande pas, dans le système capitaliste, à un actionnaire de se retirer pour la seule raison qu'il pèserait moins lourd que la société dont il détient des parts. Ni parce qu'il en tirerait un bénéfice; c'est même le moteur du système. Renault suit la logique d'un modèle économique dont Carlos Ghosn est lui-même fervent défenseur. Et il ne viendrait à personne l'idée de contester la légitimité d'un investisseur au capital d'une entreprise au seul prétexte que celle-ci s'est redressée et n'a plus besoin de son soutien »¹

Le double jeu de Carlos Ghosn

Cette prétention est d'autant plus surprenante qu'elle émane, comme le montrent les différents échanges, de Carlos Ghosn. La demande de Nissan n'est donc qu'un épisode de plus dans l'affrontement qui oppose le PDG de Renault à son employeur en l'occurrence l'État français.

PDG des deux groupes, pour sauver les apparences, Monsieur Ghosn avait « le bon goût » jusqu'à présent de s'abriter derrière le conseil d'administration de l'une et l'autre société pour formuler ses exigences. Aujourd'hui cette précaution verbale tombe. Dans cette affaire il ne s'embarrasse plus de civilité : le conflit d'intérêts lié à la double fonction s'expose ici.

Quand on apprend d'après l'agence Reuters, « que quelques heures avant la convocation du conseil d'administration d'urgence du 6 novembre 2015, le gouvernement avait proposé de limiter ses droits de vote dans Renault pour tenter de mettre fin au bras de fer engagé entre le constructeur français et son partenaire Nissan; ceci en vain, Carlos Ghosn, PDG des deux groupes, restant en effet plus que jamais déterminé à imposer un renforcement du constructeur japonais au sein de l'alliance ». On peut douter de la loyauté de Carlos Ghosn envers son entreprise, de laquelle il est également redevable d'être le PDG de Nissan et de l'Alliance.

Et aujourd'hui si « dire que Carlos Ghosn a privilégié une entreprise plutôt qu'une autre est évidemment très difficile à démontrer. Et on ne peut pas reprocher au PDG, qualifié de sauveur au Japon, d'avoir si bien réussi chez Nissan. Il n'en reste pas moins que, à en juger par les simples faits objectifs, si Carlos Ghosn a bien géré la firme nipponne, on ne peut en dire autant de son travail chez Renault, en panne de croissance et dont les positions commerciales s'affaiblissent face à ses principaux concurrents depuis une dizaine d'années sur son marché intérieur »² est plus qu'une évidence.

Mais ceux qui connaissent le sujet savent que le renversement de l'Alliance au profit de Nissan ne date pas d'hier. A partir de 2010 à différentes reprises pour autant d'échecs, à ce jour, Carlos Ghosn avance l'idée d'une révision des participations de chacun des constructeurs au capital de l'autre. Son ambition aura été de

¹ slate.fr

² La Tribune septembre 2013

créer un outil industriel à partir des directions opérationnelles des deux groupes et d'en confier la gestion à la filiale hollandaise RNBV. C'est ainsi que le document de l'assemblée des actionnaires 2015 annonce en substance: « *La convergence de ces fonctions (le rapprochement des directions opérationnelles des deux constructeurs : ingénieries, fabrications des véhicules, logistiques nldr) incite également au rapprochement des directions des deux sociétés.* »³.

Maintenant il veut un changement d'enseigne pour son mécano et récupérer les titres de propriété ! La force avec laquelle est portée dorénavant cette revendication peut surprendre. Sauf si on prend en compte que la valorisation de l'Alliance, dans la configuration actuelle, est figée pour les deux partenaires de l'Alliance à un niveau accepté par Carlos Ghosn en 2002, alors PDG de Nissan.

La situation de Renault n'est pas des plus simples, elle devient intenable voire grotesque si l'actuel PDG de Renault reste en place pour négocier une évolution de l'Alliance avec la double casquette de PDG de Nissan, voire triple puisqu'il est aussi PDG de l'Alliance. Le coup de force est donc avant un coup de bluff pour faire plier l'actionnaire qu'est l'État français.

En théorie, sur le papier, Carlos Ghosn n'a pas aujourd'hui « le rapport de forces » pour modifier la répartition du capital de l'Alliance. Mais le « bonhomme est matois ». Crier et gesticuler il connaît : certains âmes y sont sensibles !

Entre les deux constructeurs Carlos Ghosn a choisi son pavillon. L'Alliance est à un tournant, Monsieur Carlos Ghosn le sait : dix ans de patience pour en arriver là ! Vis-à-vis de l'État il veut pousser son avantage au maximum. Pour lui c'est du billard, en ne voulant pas crever l'abcès le gouvernement s'est mis la corde au cou.

Carlos Ghosn ira-t-il jusqu'au bout de sa logique ? Si c'est le cas, les actionnaires de Renault sas qui seront consultés trancheront

Le malheur pour la société de Billancourt est que Ghosn semble avoir gagné la bataille des idées : être reconnu comme l'homme indispensable à l'Alliance. Pire avoir réussi à faire admettre la suprématie du constructeur japonais sur le français comme naturelle ! Voire ce qui s'écrit sur l'alliance : « *Le temps finira par imposer la fusion aux apprentis mécanos qui croient détenir le pouvoir chez Renault alors que les clients (chiffres d'affaires comparés), les marchés (cours de Bourse) ont déjà tranché* »⁴.

Dans cette affaire la position du gouvernement est ambiguë :

D'un côté il affirme vouloir sauvegarder l'Alliance et de l'autre il titille Carlos Ghosn, lequel depuis dix ans fait la pluie et le bon temps. Pourquoi rester au capital d'une entreprise si c'est pour se désintéresser de sa stratégie et de sa gestion ? Mais surtout les ronds de jambe de Matignon montrent une fois de plus, au-delà du cas Renault, que décidément ce pays n'a pas de politique industrielle au contraire de nos voisins britanniques ou espagnols qui reconstruisent un secteur automobile. L'État est face à ses responsabilités, Ghosn a abattu ses cartes : la prédominance pour Nissan, les choses sont claires, la puissance publique doit arrêter de se réfugier derrière « la sauvegarde de l'Alliance ».

Les organisations syndicales ne remettent pas en cause l'Alliance :

- La CGT est dans son registre : la critique de la gouvernance de Renault. Mais sensible à l'air du temps (?) son discours évolue : en avril 2015 la presse y relève « *la mise en cause de la stratégie financière du PDG Carlos Ghosn, qui a "largement fragilisé" le constructeur automobile* » ; le 10 novembre les titres porteront sur « *la CGT demande une réorientation de l'Alliance* ». Si la centrale reprend l'idée⁵ que « *La participation de Renault dans Nissan peut être une ressource financière qui ne peut être exclue de la réflexion*

³ Document de référence 2014, page 46, les passages en italique suivants sont de la même source.

⁴ www.lesechos.fr/

⁵ Voir sur le sujet le bloc « renew-srta »

qui doit être engagée avec le personnel » le bien-fondé de la pertinence de l'Alliance, voire l'ambiguïté de la situation de Carlos Ghosn ne sont pas abordés dans le discours cégétiste.

- Après avoir édité un livre à charge : « RENAULT en danger » sur la gouvernance de Ghosn, dans un communiqué du 29 octobre 2015 « *la CFDT défend le statu quo et estime que l'Alliance Renault-Nissan, sous sa forme actuelle, était une opportunité pour les deux groupes automobiles* ». Il ne semble pourtant pas que « *la monopolisation du pouvoir, dangereuse pour l'entreprise* » dénoncée en 2012 par ce syndicat ne soit plus d'actualité ? ».

L'accord entre les deux constructeurs de part la volonté de la partie française repose sur un subtil équilibre. Les responsables de Renault et de Nissan ont élaboré dès le début une charte. Cette Charte de l'Alliance, signée en juillet 1999, définit le cadre d'une ambition commune et d'une confiance mutuelle. « *Respectant l'identité de chacun et assurant un juste équilibre entre les deux partenaires de l'alliance, elle établit les règles de fonctionnement et de confidentialité* ».

Peut-on dire que depuis dix ans cette charte est bafouée ? Ce n'est la passivité des deux conseils d'administration, instrumentalisés par Carlos Ghosn qui peut nous rassurer. Il aurait lieu de s'interroger sur le rôle ambigu que joue Monsieur Ghosn dans cette fin pitoyable de l'Alliance. Il ne s'agit pas simplement de discuter des avantages financiers qu'il perçoit en sa qualité de PDG de Nissan, voire même de la prime qu'il touchera quand son « objectif » sera réalisé. Mais à minima de comprendre les raisons pour lesquelles l'actuel PDG de Renault est le cheval de Troie de Nissan.

Nos relations avec Nissan doivent-être redéfinies

Si le départ de Carlos Ghosn est souhaitable il ne règlera pas tous les problèmes. Le discours officiel nous rabâche les oreilles avec les racines historiques de l'entreprise alors que la lecture de son arbre généalogique montre une branche française dont la plupart des rameaux sont des bras morts. C'est une remise de la stratégie suivie ces dernières années qui s'impose

Nous devons mener une évaluation sans concession de la période écoulée. Il nous faut éviter tout clash qui serait dommageable pour les deux parties mais la réalité ne doit pas être sacrifiée à une quelconque chimère : l'Alliance mène à une vassalisation (une nissanalisation) de Renault

Renault possède une participation importante dans Nissan. Pour reconstruire un groupe automobile, l'emploi des ressources issues de cette participation doit être envisagé. Il est urgent pour le groupe Renault de s'affirmer vis-à-vis de son partenaire de l'Alliance et pour la marque éponyme, de retrouver une place de leader face aux autres marques de son groupe. Il faut à la fois restaurer l'autonomie de Renault sur le plan industriel, mais aussi sur le plan financier. Trois hypothèses sont à étudier : la continuité, la séparation, la fusion. Dans ce cadre plusieurs solutions s'offrent à Renault : réinvestir les sommes perçues dans le cadre des participations croisées, vendre des actions de Nissan, voire utiliser les liquidités du groupe. L'une ou l'autre ont leurs avantages et leurs inconvénients, elles n'ont pas la même signification politique. Les deux premières même adaptées sont synonymes de rupture... La troisième laisse une porte ouverte à l'alliance.

Mais dans la situation actuelle, la raison et l'intérêt de Renault plaident pour une séparation devenue inéluctable : difficile de faire comme si rien ne s'était passé.

Claude PATFOORT le 25 nov. 2015 contact@renew.srta
Ancien salarié (et militant CFDT) de Renault
