

## CONFLIT RENAULT - ÉTAT- NISSAN : CREVER L'ABCÈS !

Mardi 3 novembre, on apprenait que Renault convoquait une réunion d'urgence de son conseil d'administration. L'ordre du jour n'a pas été communiqué les enjeux de cette réunion font l'objet de spéculations. Le conseil est-il amené à se réunir pour donner un avis sur la proposition Nissan sur l'Alliance ? sur les relations entre Renault et l'État ?

Pour ne pas souffrir d'ambiguïté et permettre le débat, la convocation du conseil devrait être la suivante :

Ce vendredi 6 novembre, le conseil d'administration de Renault est convoqué en réunion extraordinaire pour discuter de l'évolution de son alliance avec Nissan suite aux remous que suscite l'offre publique d'échange proposée par Monsieur Carlos Ghosn, le PDG du constructeur japonais à son « homologue » Monsieur Carlos Ghosn le PDG du constructeur français en vue du rééquilibrage de l'Alliance<sup>1</sup> dont le PDG est Monsieur Carlos Ghosn.

Ainsi rédigé cet ordre du jour éclaire un nouvel épisode du conflit larvé entre Monsieur Carlos Ghosn et l'actionnaire principal de Renault l'État<sup>2</sup>, lequel est hostile à cette OPA inamicale. Il n'est pas inutile de préciser que déjà en mars 2010, Carlos Ghosn remettait en cause la présence de Renault dans l'Alliance<sup>3</sup>. Dans cette continuité le but avoué de ce rééquilibrage que souhaite le PDG de Renault est de donner le contrôle de l'Alliance à Nissan.

Cette prise de pouvoir se ferait dans un environnement qui deviendra un cas d'école : comment est-il possible qu'une société, Renault, qui possède 43,4% d'une autre, Nissan, puisse être contrôlée par cette dernière ? Sur quelle base cette opération, transférer la direction de l'Alliance à Nissan, proposée par Carlos Ghosn est-elle possible et avec quelles modalités dans le cadre juridique actuel ?

Les sommes en jeu ne sont pas minces sur la fourchette annoncée l'abaissement de 44% à 25 % de la part de Renault dans Nissan équivaut à un écart de 8 milliards d'euros

### Une lucidité tardive

Après des années de laisser-faire, le Ministre de l'Economie, le principal actionnaire du groupe français vient de rappeler à Carlos Ghosn ses obligations : être d'abord salarié de Renault, en sa qualité de PDG de ce groupe, avant d'être actionnaire de Nissan.

Une parenthèse, dans un autre temps, l'acharnement du PDG de Renault à défendre les intérêts du PDG de Nissan, qui plus est contre ceux de son entreprise ladite société Renault, eut été qualifié de trahison.

Monsieur Macron a replacé l'alliance entre les deux constructeurs dans le contexte de sa création en 1999 à un moment où le groupe japonais se trouvait en faillite, « *Renault a pris des risques, a investi son argent pour aller soutenir ce groupe. Nissan va mieux aujourd'hui et nous devons tous nous en féliciter, c'est notre force collective* ».

<sup>1</sup> Selon la proposition émise, Renault descendrait au capital de Nissan, passant de 43,4 % à moins de 40 %. Simultanément, Nissan, qui ne contrôle aujourd'hui que 15 % de Renault, augmenterait sa part. Au bout du compte, les deux partenaires disposeraient de participations croisées « entre 25 % et 35 % » l'un dans l'autre

<sup>2</sup> Parmi la documentation traitant de ces relations tumultueuses l'essai « RENAULT une fin annoncée sur le blog RENEW-SRTA par l'auteur de ce texte.

<sup>3</sup> Magazine Challenge Soir, par Airy Routier, avril 2015. Ce qui balaie l'argument que cette OPA inamicale se justifierait par la décision de l'ÉTAT de monter dans le capital du groupe en avril 2015

## Une opération de vérité ou une opération de communication

Les deux protagonistes proclament par communiqués interposés leur attachement à la poursuite de l'Alliance.

### C'est bien ici le cœur du problème.

Sans référence au passé, la position des actionnaires de Nissan se défend. Mais le rappel des faits est simple, en 1999 Renault sauve Nissan d'une banqueroute et magnanime traite le rescapé sur un pied d'égalité, pourquoi Carlos Ghosn veut-il aujourd'hui inverser les preuves et faire de Renault une marque du groupe Nissan ?

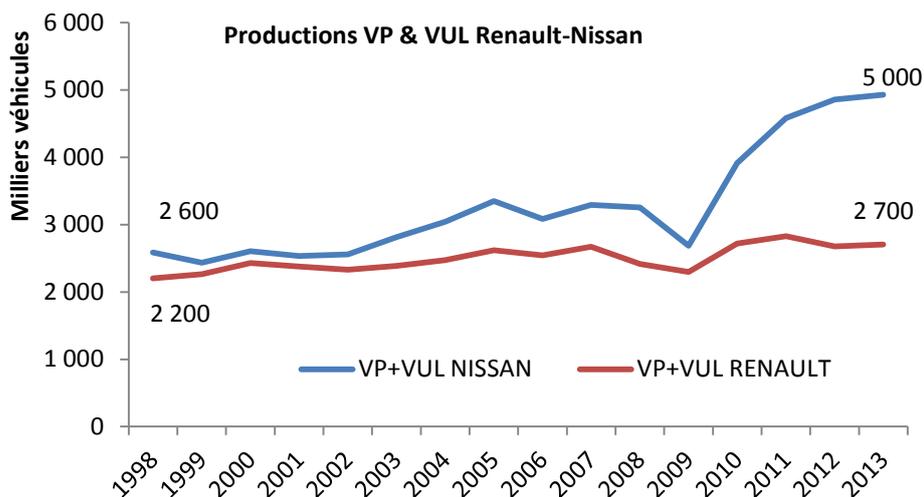
Plus fondamentalement les 15 années d'alliance ont réduit un constructeur automobile, ayant une marque de camions, de tracteurs à peu de choses. Marginalisée au sein de son propre groupe par ses filiales, DACIA ... Renault devient un satellite de Nissan et son marché captif dans l'Alliance.

Contrairement au slogan « *Renault une marque internationale, fière de ses racines françaises* » l'emploi dans l'hexagone continue de fondre. Sans outil industriel le pays s'appauvrit, c'est aussi cela la raison de ce désaccord avec la stratégie actuelle.

Il faut reconnaître qu'en la matière, les salariés de Nissan ns sont pas mieux traités, avec des résultats sui font que Nissan qui était le 2ième constructeur au Japon derrière Toyota à l'arrivée de Ghosn est aujourd'hui en bataille pour la 5 ième place, à -25% par rapport à Honda avec qui il était en bagarre pour la 2 ième

## Sur la gouvernance de C Ghosn

Pour éviter toute critique stérile ou supposée telle de la gouvernance de Carlos Ghosn sur les deux acteurs de l'Alliance il y a une comparaison si évidente que nous l'oublions. Pour cela basons nous sur la méthode que l'intéresse utilise pour justifier le rééquilibrage auquel il aspire : évaluer l'impact de 15 ans d'Alliance dont dix sous sa responsabilité directe



Le résultat du tableau ci-dessus est sans appel c'est bien à partir, et seulement à partir de 2009 que la cassure s'opère entre les deux constructeurs, à cette époque depuis cinq ans C Ghosn dirige seul les deux sociétés. Alors .... Dans une situation pareille un PDG d'une boîte anglo-saxonne aurait été remercié. La démission de Monsieur Carlos Ghosn serait pour lui une issue honorable

## Crever l'abcès

Les administrateurs de Renault seront donc les arbitres dans le conflit ouvert qui oppose, l'État français, en sa qualité d'actionnaire, et d'autre part Monsieur Ghosn.

En principe rien ne peut se décider sans l'accord de Renault dont Nissan, sur le papier, est la filiale. Il est compréhensible que cette vérité dérange les actionnaires de Nissan, mais « les affaires sont les affaires ». Aujourd'hui sans l'accord de l'État, la prise de contrôle de Nissan sur l'Alliance est vouée à l'échec.

Il est de plus en plus évident que le statut quo actuel ne peut durer. Cette situation est malsaine l'Alliance Renault-Nissan de 1999 n'existe plus. Et il faut admettre que ces quinze années ne sont pas une réussite pour le Losange. Si Renault est en position de faiblesse il a néanmoins une carte maîtresse : les 43,4% du capital de Nissan, qui doivent-être utilisés à reformer un groupe.

### **La convocation du Conseil ce 6 novembre met tous les administrateurs face à leurs responsabilités.**

Compte tenu des liens tissés les deux constructeurs, sont condamnés à s'entendre. La question qui se pose est celle de la continuité de l'Alliance réaménagée ou celle d'une fusion des deux groupes. Mais dans les deux cas il faudra bien que les deux constructeurs s'entendent à un moment ou à un autre sur leurs participations respectives dans le capital de l'une et l'autre société. Et dans ce cadre, Monsieur Ghosn n'est pas le plus indiqué pour gérer les intérêts du groupe français conjointement avec ceux de Nissan dans le marchandage qui se dessine. Son départ de l'Entreprise s'impose

Le Secrétaire Général de la CFDT l'a dit en son temps, en janvier 2013 : *"Il faut s'interroger sur la stratégie de Renault et sur la stratégie de son PDG", a-t-il affirmé sur RTL ... "estimant que le PDG de Renault "aurait plutôt tendance" à avantager Nissan.*

Le maintien ou non de Carlos Ghosn comme PDG de Renault doit-être abordé au cours de ce conseil. Un sursaut des administrateurs du CA de Renault fasse à une politique néfaste à Renault, serait salutaire.

Il est malheureusement à craindre que la réunion de vendredi accouche d'un communiqué pompeux par lequel le CA de Renault se rangera derrière son PDG. La crainte ici est que l'État capitule devant son serviteur félon en y laissant au passage sa chemise, symbole du recul de l'autorité face à violence de ?

Dans ce cas Renault et son personnel, auront été, une fois de plus, les victimes d'une pantomime dont aucun des acteurs ne sortira grandi.

Claude PATFOORT le 6 nov. 2015 [contact@renew.srta](mailto:contact@renew.srta)  
Ancien salarié (et militant CFDT) de Renault