

UN ACCORD DE STABILISATION OU UN PACTE DE CAPITULATION ?

D'avril 2015 à décembre de cette même année nous avons assisté à un affrontement entre Carlos Ghosn le PDG de Renault et Emmanuel Macron son ministre de tutelle. En cause la prédominance au sein de l'Alliance de la marque de Billancourt, contestée par son PDG. Au bout de ces huit mois selon le service de communication du constructeur automobile Renault : *« les discussions entre les deux actionnaires de long terme, l'État actionnaire et Nissan, ont permis d'aboutir à un accord solide qui pérennise l'Alliance et favorise son développement »*, le texte est à lire sur le site en ligne de Renault.

En résumé cet accord de stabilisation interdit à l'État français d'interférer dans la gestion de Nissan et deuxièmement restreint l'usage du vote double dans les affaires courantes de Renault. En cas de manquement à ces dispositions Nissan deviendrait le premier actionnaire de Renault ce qui lui donnerait le contrôle de l'Alliance à la place du français.

Précisément, lors d'une vidéoconférence au siège de l'entreprise à Yokohama (Japon), le directeur de la compétitivité de Nissan, Hiroto Saikawa, a souligné qu'en cas d'interférence de Renault dans ses affaires en violation de l'accord, *"Nissan aurait le droit d'augmenter sa part" dans Renault. Et "si Nissan détient plus de 25 %, Renault n'aura plus de droits de vote (chez Nissan), donc il y aura un effet dissuasif"*, a-t-il développé. Se faisant une fois de plus l'interprète du japonais M ; Ghosn insiste : *« C'est un jalon très important" pour Nissan, dont le principe d'autonomie est désormais "explicitement gravé, avec des conséquences en cas de violation"*.

Le PDG de Renault et de Nissan Carlos Ghosn a salué cet accord et affirmé qu'il y avait une "volonté ferme de mettre tout cela derrière nous". Lors d'une conférence téléphonique avec des journalistes, Carlos Ghosn a aussi estimé que *"l'alliance (Renault-Nissan) sort(ait) renforcée de ce débat, et assainie"*.

S'il est appliqué cet accord dit de stabilisation abandonne de fait à Carlos GHOSN, l'usufruit de la gestion de l'Alliance Renault Nissan, l'État français devant se contenter de jouer les rentiers.

Renault une fin annoncée

Le renversement de situation est brutal. Délaissant ses responsabilités d'actionnaire, dans les instances de l'Alliance, l'État français actionnaire principal de Renault, et à ce titre de Nissan s'efface devant cette filiale de son groupe.

L'épisode que nous venons de vivre confirme que derrière les noms de l'une et l'autre société Carlos Ghosn tire les ficelles. Le 8 septembre dernier dans un texte intitulé : *« Chapeau bas pour ce tour de passe-passe, Monsieur le Président ! »* j'écrivais :

Le sentiment qui prévaut est qu'à défaut d'avoir pu *« rééquilibrer les participations croisées au profit de Nissan »* le PDG de l'alliance ait contourné l'obstacle et donné à l'Alliance, en fait à RNBV le contrôle des deux groupes. Sous un autre angle ne pouvant fusionner les deux groupes, Carlos Ghosn a décidé de s'en affranchir et de les désintégrer.

Toute l'habileté de Monsieur Ghosn aura été de créer à partir de l'Alliance hier lieu d'échanges et de concertation entre Renault et Nissan un nouvel **« outil commercial pragmatique et flexible, à même d'évoluer et d'intégrer de nouveaux projets et partenaires dans le monde entier »** selon l'orientation inscrite dans le document de l'assemblée générale des actionnaires du 30 avril 2015. Les accords dits de partenariat avec MERCEDES pour lesquels c'est l'Alliance Renault-Nissan qui est l'interlocuteur et non les constructeurs en leur nom propre, en sont l'illustration.

Manifestement cette lecture n'est pas celle des actionnaires de Renault dont l'État français. Si je pouvais faire un parallèle avec le monde de Monsieur de la Fontaine, je dirais volontiers que tel le chat Raminagrobis, Monsieur Ghosn attend son heure pour croquer tout ce petit monde¹ »

Erreur ! j'étais loin de penser que cette transformation se ferait avec la bénédiction de l'État français et des organisations syndicales ayant des représentants au conseil.

De qui Nissan est-il actionnaire ?

La première phrase du communiqué : « des discussions entre les deux actionnaires de long terme, l'État actionnaire et Nissan, ont permis d'aboutir à un accord solide qui pérennise l'Alliance et favorise son développement » laisse perplexe.

Au capital de Nissan, deuxième signataire de l'accord du 12 décembre, parmi les actionnaires de Nissan Motor on retrouve à hauteur de 43,4% son concurrent Renault et donc in fine l'État français.

RENAULT ACTIONNAIRES	%	NISSAN ACTIONNAIRES	%
Government of France	19,74%	Renault SA	43,40%
Nissan Motor Co., Ltd.	15,00%	Daimler AG	3,10%
Deutsche Bank		Dodge & Cox	2,25%
Norges Bank Investment Management	4,15%	Templeton Global Advisors Ltd.	1,48%
Daimler AG	3,10%	Grantham, Mayo, Van Otterloo & Co. LLC	1,43%
Renault SA Employee Stock Ownership Plan	2,50%	Nippon Life Insurance Co.	1,20%
Grantham, Mayo, Van Otterloo & Co. LLC	1,65%	Mellon Capital Management Corp.	1,08%
Capital Research & Management Co. (Global Investors)	1,64%	The Vanguard Group, Inc.	0,89%
The Vanguard Group, Inc.	1,56%	Norges Bank Investment Management	0,82%
BlackRock Investment Management (UK) Ltd.	1,14%	BlackRock Fund Advisors	0,82%
Alken Asset Management Ltd.	1,11%		
PUBLIC	48,41%	PUBLIC	43,53%

Cette situation ramène l'accord de stabilisation à un pacte d'associés entre l'État français, actionnaire de référence de Renault, et ce même État français actionnaire de Nissan via Renault ! Un pacte d'associés ne s'applique qu'à ses signataires. Lorsque le pacte met des obligations à la charge de la société, celle-ci est obligée de donner son accord pour être tenue des obligations qui y figurent.

Dans la configuration actuelle cet accord de stabilisation ne s'impose pas, à lui seul l'État français peut bloquer ce dispositif, quand bien même Carlos Ghosn y serait favorable. Si le gouvernement français a accédé aux exigences du PDG de Renault, quelles sont les contreparties de ce chantage ?

De quelle société Monsieur C Ghosn est-il le PDG ?

« Silence radio. Ni commentaires, ni forfanterie inutiles. Officiellement, Carlos Ghosn ne s'étendra pas sur la victoire qu'il vient de remporter, face à l'État, sur l'équilibre de l'Alliance Renault-Nissan. « Le différend est derrière nous. Nous allons nous reconcentrer sur les synergies entre les deux groupes », s'est-il contenté de déclarer en début de semaine depuis le Japon. Et pourtant, l'épisode qui s'est achevé le vendredi 11 décembre par un accord entre les deux parties, à l'issue du conseil d'administration de Renault, est une première dans l'histoire du capitalisme français. Jamais le patron d'une entreprise dont l'État est partiellement propriétaire n'avait défié à ce point sa tutelle² »

¹ et au passage digérer le vote sur la résolution 12 sur le droit de vote double pour les actions détenues depuis deux ans

² Les Echos du week-end du 18 déc. 2015, signature D FORTIN

Ces lignes du journal les Échos traduisent sous une forme, plus policée, une situation qui dans notre blog RENEW-SRTA nous a conduit certes à mettre en doute la loyauté de Carlos GHOSN vis-à-vis de son employeur, le groupe Renault.

Carlos Ghosn peut avoir le triomphe modeste. Son chantage a payé. L'accord de stabilisation répond à ses exigences. Il sort renforcé de ce conflit ; conforté dans sa fonction par son autorité de tutelle et par un conseil d'administration unanime à lui renouveler sa confiance. Cette schizophrénie a comme résultat de sacraliser la posture Carlos Ghosn. Et d'identifier plus que jamais l'Alliance à sa personne

Un silence unanime

Qu'en pense le conseil d'administration de Renault qui, à l'unanimité de ses membres, a approuvé l'accord de stabilisation conclu entre Carlos GHOSN et le gouvernement français ?

Des administrateurs dits indépendants, aux administrateurs représentant à un titre ou un autre une organisation syndicale, en passant par les deux représentants de l'État aucun(e), sauf erreur, ne s'interroge (et les institutions qu'ils représentent) sur le positionnement de Carlos Ghosn. Pas plus qu'il s'en trouve un pour critiquer un texte dont les conséquences pour l'emploi en France ne sont pas négligeables.

Si l'on s'en tient aux commentaires de 3 organisations syndicales représentatives, la synthèse tiendrait en ces mots : « un accord pour rien » :

- Le délégué central CFE-CGC de Renault a estimé pour sa part qu'il *était temps que cette histoire trouve un terme car cette situation commençait à interférer dans l'opérationnel*.
- Pour le représentant de la CGT cet accord « *ne change pas grand-chose à part éviter que l'un accapare l'autre d'un point de vue juridique ou capitalistique* »
- La CFDT estime quant à elle sa « satisfaction du renforcement de l'Alliance ».

Quelle place pour l'État dans le secteur concurrentiel ?

En filigrane la place de l'État dans une entreprise telle que Renault devrait faire l'objet d'un débat. Le sujet est complexe borné (sic) entre les adeptes du libéralisme et les nostalgiques des nationalisations. La place que cette entreprise a occupée dans le passé complique une réflexion, qui ne peut-être traitée ici.

La participation de l'État au capital de Renault est diversement appréciée y compris par son PDG. Par convictions personnelles ? alors on dira qu'elles évoluent : en 1999 la caution, que représentèrent lors du sauvetage de Nissan les 25 % de participation de l'État au capital de la maison mère, n'a pas posé de problème, de même le coup de pouce de 3 milliards en 2008. Sans oublier que les performances de l'Alliance résultent d'accords avec des partenaires qui doivent beaucoup à des parrains étatiques que ce soit en Chine ; en Russie voire en Turquie.

En vérité ce qui déplaît ce sont les interventions, parfois intempestives, de la puissance publique. Pourtant, contrairement aux apparences si l'État est un mauvais actionnaire. Il le doit davantage à la politique de la chaise vide qu'à une participation par trop intrusive dans la gestion des groupes dans lequel il place l'argent des contribuables. Comment ne pas relever l'aveu selon lequel durant ces 16 années, alors qu'il en le premier actionnaire l'État

s'est désintéressé de l'Alliance et des conséquences sur l'emploi ? La nature ayant horreur du vide le terrain est occupé par d'autres.

Un mauvais actionnaire

Que dire de la gestion de cette crise par la puissance publique ? Dans ma rubrique du 25 novembre j'écrivais :

« 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 ! »

Funeste présage : le coup de bluff est un grand chelem ! Notre Don Quichotte de l'économie eut mieux fait de s'abstenir que de provoquer son obligé ! Huit mois de bravache pour ce résultat : une autorité bafouée et un accord qui va à l'encontre de l'intérêt national !

Claude PATFOORT le 7 janvier 2016 contact@renew.srta
