

## **MONSIEUR CARLOS GHOSN ACTEUR DE LA VIE ÉCONOMIQUE ?**

### **POUR QUELS RÉSULTATS ?**

Monsieur CARLOS GHOSN vient d'être honoré par le journal les ÉCHOS pour avoir mis la main sur Mitsubishi. Ce qui vaut au PDG de l'Alliance un article dans le supplément weekend du quotidien, daté du 2 décembre, avec le titre suivant : « *le pilote de Renault-Nissan vise le podium de l'automobile mondiale. Un succès salué par le Grand prix de l'Économie des Échos* ».

Pour être précis selon la présentation qu'en fait le journal ce *grand prix récompense deux personnalités, d'une part un grand acteur de la vie économique et d'autre part un éminent économiste. En l'occurrence cette année la première distinction revient à Carlos Ghosn, la seconde à Monsieur Philippe AGHION professeur au Collège de France.*

### **Que Carlos Ghosn soit un grand acteur de la vie économique est une évidence mais pour quels résultats ?**

Dans le cadre de l'accord de 1999 les deux sociétés Renault et Nissan devaient évoluer de concert tout en restant autonomes. Pour différentes raisons Nissan a pris le pas sur son partenaire. Succinctement sous la gouvernance du premier PDG de l'Alliance, Louis Schweitzer, les forces mises pour restructurer le japonais, mais aussi des défaillances chez le français (échecs dans le haut de gamme) auront été des facteurs déstabilisants. Avec Carlos Ghosn, l'écart s'est accentué par des choix stratégiques contraires au développement du Losange un exemple : marchés chinois, nord-américain, voire japonais, interdits au tricolore. On pourrait ajouter une certaine naïveté dans les échanges au sein de l'alliance « ce qui est à Renault se partage, ce qui est à Nissan se garde ». Cette situation est allée de concert avec une marginalisation de la marque Renault au sein de son propre groupe avec entr'autres conséquences la montée et la consolidation de Dacia, mais aussi un sous engagement des usines françaises préjudiciable à leur compétitivité. Tout ceci est largement développé dans l'essai « Renault une fin annoncée » publié en ligne : blog RENEW-SRTA

### **Depuis 2014 l'accord de mars 1999 n'existe plus !**

Pendant quinze ans le discours officiel de Renault aura été de nous faire croire que la stratégie suivie était , dans la ligne droite de l'accord de mars 1999, de faire évoluer l'union du constructeur japonais et du français « en une alliance d'un type unique, composée de deux entreprises distinctes liées par une communauté d'intérêts et unies pour la performance ... dans le maintien des identités de marque et le respect de la culture de chacune des deux entreprises » ; tout cela a vécu.

Le document de référence remis aux actionnaires pour l'assemblée générale de 2015 est clair « Renault et Nissan ont franchi une nouvelle étape dans l'évolution de l'Alliance en 2014, quand elles ont décidé de faire converger les fonctions clés pour accélérer les synergies. *La convergence de ces fonctions incite également au rapprochement des directions des deux sociétés* ». La montée en puissance de RNBV la filiale commune hollandaise conduit à transférer à cette structure la gestion des actifs (volumes à produire, le développement

des études) de deux groupes. Renault - mais aussi Nissan ? - n'est plus au sens propre du terme un constructeur automobile, puisque les décisions stratégiques sont prises par RNBV.

### **Un bilan élogieux**

Le bilan de Monsieur Ghosn, sous réserve d'inventaire - voire le problème des normes environnementales - peut-être qualifié de bon. Mais les faits sont là. Nissan a bien profité de l'accord de 1999. A contrario même si ses résultats s'améliorent, le constructeur français demeure moins performant que son partenaire japonais au point qu'on accuse Carlos GHOSN de privilégier Nissan. Ainsi la Tribune en septembre 2013 : « 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 ».

Au sein du couple, Nissan est une marque mondiale, Renault une marque régionale, essentiellement européenne. Dans son article le journaliste des Échos le souligne sans ambages : « le groupe Renault s'est affirmé comme le poumon européen d'une Alliance qui ambitionne de s'emparer de la couronne de numéro un mondial »

### **La veuve de Carpentras**

Certes Renault, à ce jour, possède juridiquement 44,3% de Nissan. Mais cette valeur marchande n'est pas suffisante pour maintenir le statut quo entre les deux partenaires au niveau de mars 1999.

A diverses reprises depuis 2010 Carlos Ghosn s'est prononcé pour une révision des participations croisées entre les deux groupes pour les aligner sur leurs résultats commerciaux, donc au détriment du français. S'agit-il simplement d'un rééquilibrage ou d'une volonté d'inverser le pouvoir entre les deux partenaires ? Une tentative a échoué sous le quinquennat de Sarkozy, d'autres ont suivi avec un point d'orgue lors de l'affaire des droits de vote double en 2015. Fort habilement le PDG profita de cette dernière crise pour neutraliser son actionnaire de référence, l'État, et conforter sa mainmise sur l'Alliance avec l'accord dit de stabilisation. Celui-ci reconnaît à Nissan une autonomie complète ; mieux il offre la possibilité à la société japonaise de monter au capital du français sans limite ! L'accord de stabilisation relègue l'État français à tenir le rôle de « la veuve de Carpentras » de service.

Les réactions à cet accord sont significatives : « les observateurs japonais sont ravis de voir le constructeur japonais consolider son indépendance ». Au Japon, les médias et les élites voient dans le compromis une victoire de Nissan contre une influence française, forcément suspicieuse. « Suivant régulièrement le dossier, le « Nikkei », l'influent quotidien économique, a ainsi retenu du bras de fer que « le gouvernement français avait accepté de ne plus se mêler au management de Nissan ».

Nous touchons ici au chef-d'œuvre de Monsieur Ghosn. Parler de tour de bonneteau serait-il déplaisant et injuste, tour de prestidigitateur conviendrait-il mieux ? Toujours est-il que la transaction de 2015, dont les contours ne sont pas connus, aboutit à un curieux montage : à défaut de revoir, jusqu'à quand ?, la répartition du capital le PDG des deux groupes Monsieur Carlos Ghosn réajuste à sa convenance le mécano industriel de l'Alliance.

Dans ce sens la montée de Nissan au capital de Mitsubishi sans que Renault y soit associé pose évidemment le problème de la marginalisation du groupe français. Détenteurs de 43,4 % du capital de Nissan, les actionnaires de Renault, dont l'État français auraient dû être consultés suite à la montée de son « partenaire » dans le capital de Mitsubishi.

C'est un nouveau coup de canif aux accords qui lient les deux partenaires de l'Alliance puisque l'arrivée de Mitsubishi aura pour conséquence que le déséquilibre entre les deux constructeurs s'en trouvera amplifié avec l'apport d'un million de véhicules et qu'il va modifier la composition si ce n'est, du capital de Nissan, au moins celle de l'alliance, de ce fait le poids de Renault va s'en trouver dilué. Mais comble de cynisme le financement de cette opération mettra les actionnaires de Nissan, dont Renault, à contribution.

### **Pour quelles raisons le PDG désigné par l'État français se met-il au service du japonais ?**

Pour réussir cette mauvaise farce Carlos Ghosn a pu compter sur des figurants de premiers plans parmi lesquels un conseil d'administration qui en est resté au muet. Nous ne visons pas ici les représentants de Nissan dont le PDG de Renault : ils font le job pour lequel ils sont payés, ni même les indépendants, hautes figures de la société civile, dont l'indépendance se mesure par rapport à la proximité avec le PDG quand cette qualité n'est pas la seule requise. Mais que les représentants de l'État actionnaire et des syndicats aient pu faire cause commune avec les précédents et dépouiller Guyancourt laisse pantois.

Commentant cette situation le 28 mars 2016 j'écrivais :

*Gentiment il est demandé à Renault de laisser Nissan se gérer. A la moindre incartade, au moindre désaccord, le japonais aurait la faculté d'acquiescer des actions Renault sans accord préalable » ; combien d'actions, à quel prix, dans quelles limites ? Jusqu'au contrôle de Renault ? De plus quels sont les impacts de ce pacte sur l'Alliance : la non-ingérence dans la gestion des Nissan concerne-t-elle aussi la filiale commune RNBV, voire les directions communes comme l'ingénierie ?*

*Si telle en est la raison de l'accord, ce qui semble le cas, ce n'est plus un hold-up c'est un putsch à froid ! En caricaturant il suffirait que Carlos Ghosn dans son costume de PDG de Renault propose à son alter ego de Nissan une « résolution » que ce dernier dans un bel élan refuse, pour que le constructeur japonais contrôle l'Alliance ? Délire ? C'est à voir : n'est-ce pas Monsieur Ghosn qui derrière est à la manœuvre ?*

*Malheureusement cet avenant reflète une double réalité : celle d'une Alliance dans laquelle le constructeur japonais fait « cavalier seul » tout en bénéficiant des synergies apportées par Renault et celle d'une Alliance dont le PDG est le PDG de Nissan avant d'être celui de Renault.*

*Mais le plus surprenant reste que cet « accord », capitulation serait plus juste, oblige Renault à accepter tout diktat et à passer sous les fourches caudines de Nissan et ceci avec l'aval du Conseil d'Administration de Renault. Comment et pourquoi nos administrateurs indépendants, les représentants de l'État, voire les représentants des salariés ont-ils donné leur aval à ce qui s'apparente à une prise d'intérêts illégale ?*

La conclusion sera laissée à la société d'investissement PROXINVEST qui en avril dernier exprime son opinion en ces termes :

***Cet accord jamais vu, assurant l'irrévocabilité d'un dirigeant physique, injustifiable pour les actionnaires de Renault, va à l'encontre de toute règle de bonne gestion et de bonne gouvernance. L'abandon par les administrateurs de Renault de leur responsabilité de surveillance des actifs considérés – véritable hara-kiri sur une participation dans Nissan qui vaut environ 16 Mds \$ – pose aussi à nos yeux un grave problème de loyauté ».***

Interrogé par mes soins sur un éventuel conflit d'intérêts l'Autorité des Marchés Financiers répond « *il n'appartient pas au Médiateur de l'AMF de donner des consultations juridiques* »

Dans ce film une mention spéciale sera accordée au ministre de l'Économie de l'époque Emmanuel MACRON grâce à qui le scénario a été possible.

Quant à Monsieur Ghosn sa manœuvre pour écarter l'État français de la gestion de l'Alliance aurait pu lui permettre de concourir dans la deuxième catégorie du « Grand Prix des Échos ».

Claude PATFOORT le 13 décembre 2016  
<http://www.renew-srta.fr/blog/>