

UNE DÉCLARATION OPPORTUNE

La gouvernance de Carlos GHOSN mis en cause par des **fonds** de pension ?

PARIS agence REUTERS 1^{er} juin 2017

Des actionnaires de Renault et leurs représentants ont annoncé avoir demandé à l'Autorité des marchés financiers (AMF) d'enquêter sur l'évolution passée de la gouvernance de l'Alliance Renault et de Nissan qu'ils ne jugent pas assez transparente.

Des fonds de pension américains - dont celui des retraités de syndicat l'UAW ; l'agence de conseil aux actionnaires Proxinvest et l'association RAIR (Réseau des administrateurs pour l'investissement responsable) ont adressé un courrier à l'AMF dans lequel selon Reuters, ces organisations s'inquiètent du fait que **la relation qui a établi l'alliance Renault-Nissan ait évolué depuis 2002 en une structure disposant de pouvoirs de décisions stratégiques propres étendues sans la mise en place de mécanismes de gouvernance et de protection des actionnaires de Renault adéquats et sans nouvelle décision de l'AMF** ; du manque de transparence dans la structure de Renault-Nissan et conflits d'intérêt présumés résultant du fait que Carlos Ghosn préside à la fois Renault, Nissan, dont le groupe français détient 44,04%, et la holding de tête RNBV

Cette déclaration a évidemment un intérêt par son existence et les développements qu'elle pourrait inspirer. Le manque de transparence et les conflits d'intérêts ayant été soulevés à maintes reprises sans avoir fait l'objet de réponse on peut être surpris que des interventions similaires n'aient pas percées plus tôt. Sans revenir sur toute la période qui a précédé la signature on relèvera aux regards des enjeux et de la situation respective des deux constructeurs (voire la faillite de NISSAN) que la position de Renault n'a pas été défendue avec beaucoup de conviction.

En 2002 : les pouvoirs de décision et de propositions dans le domaine de la stratégie et de la planification ont été attribués à Renault-Nissan bv pour une durée de dix ans n'ont pas été prolongés. Contre toute logique, malgré que ce délai de dix ans ait été dépassé des décisions importantes ont été avalisées par le conseil d'administration de Renault dont : la mise en place de directions convergées, la signature du pacte de stabilisation, l'adoption sous la forme des conventions 5et 6 de l'accord de compensation signé en décembre 2015 si les représentants des actionnaires voire le conseil avait fait valoir cette situation la position de Renault serait meilleure

L'accord de mars 1999 définissait l'ALLIANCE de Renault et Nissan sous l'angle de deux sociétés distinctes, autonomes, chacune gardant le contrôle de sa gestion opérationnelle. Le rapprochement, en 2014, des fonctions communes a tous les aspects d'une fusion, qui se fait par le bas et qui fort logiquement « incite également au rapprochement des directions des deux sociétés » selon les écrits du groupe pour l'assemblée des actionnaires de 2015. Aux antipodes du discours officiel qui réfute régulièrement l'idée de fusion

In fine le mécano qui se met en place fait voler en éclats le principe de deux groupes autonomes, mythe fondateur de l'Alliance défini par des accords en 2002. En effet la relation entre les partenaires de l'Alliance et la filiale hollandaise RNBV a été approuvée par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de Renault qui s'est tenue le 28 mars 2002. Sauf à considérer nulles et non avenues, les décisions prises par les actionnaires, on peut rappeler qu'à cette occasion il a été spécifié entr'autres les points suivants : Renault s.a.s. ne déléguera pas sa gestion opérationnelle à Renault-Nissan bv.- Renault s.a.s. de Nissan Motor Co., Ltd. demeurent strictement indépendants, Renault, d'une part, et Nissan, d'autre part, poursuivent chacune leurs activités comme deux sociétés distinctes,

Les accords passés en février 2002 par MM. Louis SCHWEITZER et Carlos GHOSN qui ont conduit à l'accord du 27 mars 1999 connu sous l'appellation ALLIANCE RENAULT NISSAN ont-ils eu les résultats attendus, définis dans la chartre signée par les deux parties ?

Nissan a en mains tous les pouvoirs pour réduire le constructeur français au rôle de supplétif du japonais. L'Alliance voulue par Monsieur Louis SCHWEITZER n'est plus. L'ambition initiale de faire des constructeurs un groupe binational disparaît au profit d'un conglomérat de marques. Manifestement Carlos GHOSN est le PDG de NISSAN avant de servir RENAULT, quelles raisons peuvent expliquer que les autorités telles que l'AMF ou l'organisme qui gère les participations de l'état ne protègent pas les intérêts de RENAULT

Sur les conflits d'intérêts je reprends une chronique antérieure

La position de Monsieur Carlos Ghosn comme aurait pu le souligner à juste titre la Cour des comptes dans son rapport sur l'Etat actionnaire, est « polycéphale » puisqu'il a cumulé jusqu'au 1er avril dernier quatre fonctions, PDG de Renault, de Nissan, de Mitsubishi et de l'Alliance Renault Nissan ; fonctions porteuses de contradictions et de conflits d'intérêts qui peuvent télescoper l'intérêt social de Renault. La concurrence entre ces fonctions et la complexité qu'elles suscitent trouvent à s'illustrer : il est actionnaire et siège au Conseil d'Administration de Renault, de Nissan voire de Mitsubishi, il est soumis à des contraintes budgétaires ; il est enfin législateur et régulateur. Monsieur Carlos Ghosn dispose, grâce à sa représentation au Conseil d'Administration de Renault et dans ses comités, d'informations stratégiques alors qu'il est dans le même temps actionnaire et administrateur de Nissan et qu'il prend, en tant que PDG, des décisions dont le contenu pourrait être inspiré par les informations confidentielles qu'il détient ; c'est ainsi que la révision des participations croisées au capital de Renault et au capital de Nissan pourrait s'effectuer en situation d'initié. Et parce qu'un tel scénario existe, la question d'un conflit d'intérêt devrait être posée, pour donner à monsieur Ghosn la réponse à la question suivant « dans une fusion, qui est perdant

L'AVENIR POUR RENAULT EST SANS CARLOS GHOSN

Il serait temps pour les organisations syndicales et aux actionnaires de Renault, et en particulier l'État français de demander des comptes à Monsieur Ghosn lequel depuis dix ans manœuvre contre les intérêts du constructeur de Billancourt au sein de l'Alliance PDG de Nissan et de Renault il travaille manifestement pour la première société au détriment de la seconde : il est directement à la manœuvre derrière la sollicitation de Nissan. Ce conflit d'intérêts n'a que trop durer. Vis-à-vis du groupe français cette attitude est inadmissible. C'est un acte d'incivisme qui s'accompagne d'une manœuvre dilatoire, le terme de trahison pourrait être plus approprié.

RECONSTRUIRE LE GROUPE RENAULT : UNE EXIGENCE

Renault possède une participation dans Nissan. Pour reconstruire un groupe automobile, l'emploi des ressources issues de cette participation doit être envisagé. Le constructeur peut aussi utiliser ses capacités d'emprunt. Ces solutions qui s'offrent à Renault ont leurs avantages et leurs inconvénients, elles n'ont pas la même signification politique, la vente d'actions Nissan n'est pas neutre, mais la poursuite de l'alliance dans sa forme actuelle doit être discutée. Dans l'immédiat, le groupe Renault doit investir dans le développement de modèles positionnés dans les segments les plus en vogue – cross over, berline, etc. — et reconstruire un outil industriel pour conformément à l'Alliance redevenir un constructeur autonome et réfléchir à une autre stratégie que celle d'une nissanalisation promise par Carlos Ghosn. La confrontation sur le rééquilibrage si elle ne produit pas le débat sur l'orientation de l'Alliance laisserait les mains libres à Carlos Ghosn. Nous sommes certains que le PDG, s'il ne change pas fera le forcing, la puissance publique peut-il s'y opposer, sur quelle période ?

Si la confrontation n'a pas lieu, si la puissance publique et ses représentants la refusent et si les organisations syndicales ne prennent pas leurs responsabilités, que restera-t-il de Renault, sinon une banale sous-marque d'une

holding internationale ? Au-delà du sauvetage d'une entreprise emblématique, il serait temps que la France s'engage dans une véritable politique industrielle. Pour quelles raisons alors même que Renault est l'actionnaire principal de Nissan, cette filiale pourrait-elle prendre le contrôle de sa société-mère ? Cosignataire de l'accord de stabilisation Monsieur Macron pourrait nous éclairer sur le sujet. L'épilogue du différend évoqué plus haut n'augure rien de bon sur la capacité de l'ancien ministre de Hollande à manager des situations délicates, voire à se faire respecter. Prétendant à la magistrature suprême, le candidat MACRON est fort en verbe. La gestion du conflit qui l'a opposé au PDG de Renault laisse craindre qu'il ne s'agisse que de gesticulation. C'est du reste le qualificatif qui s'applique à la pantalonnade relative à la rémunération de Monsieur Ghosn. Les menaces de « légiférer » prodiguées pour la circonstance par le ministre n'ont pas eu beaucoup d'effets.

Claude PATFOORT 3 juillet 2017
contact@renew-srta.fr