

## RENAULT NISSAN MITSUBISHI, 25 ans après le MYTHE est toujours présent

Le mercredi 29 novembre 2017, s'est tenu un colloque sur « *Renault, 25 ans après la fermeture* », dans les locaux de l'Amicale du Groupe Renault, rue des Abondances à Boulogne Billancourt. À cette réunion, sous les auspices de la Revue HISTOIRE RENAULT étaient invités des historiens, des chercheurs, des représentants des deux associations, qui se « partagent » la mémoire des lieux, ATRIS et AMETIS. Aucun représentant officiel du Groupe RENAULT-NISSAN-MITSUBISHI n'était présent.

25 ans après « Que restera-t-il de la présence de Renault à Billancourt ? ». Peu de choses pour se souvenir de la présence de ce qui fut l'un des berceaux de l'automobile : ni musée ni trace mémorielle. Rien pour rappeler un tant soit peu que Billancourt, c'était Renault : « du passé faisons table rase ! » Tout au plus du centre automobile qui s'étendait sur 100 hectares subsisteraient un carré de la taille d'un monument aux morts, pour « l'atelier » de Louis Renault, des ruines éparses signes d'une puissance disparue. À ces reliques s'ajouterait, s'il n'est pas vendu, le bâtiment X qui abrita des bureaux de la direction.

Curieusement une tradition est, elle, toujours vivace, celle du mythe. Au temps de sa splendeur Billancourt en étant fort friand, par exemple celui de la « forteresse ouvrière » disparue avec elle. Certains mythes ont une dimension sociologique et puisent leurs racines dans l'inconscient collectif en prenant une valeur symbolique. On retrouve par exemple le mythe du surhomme invincible dans les personnages de super-héros (Superman, Batman) dans les BD hier, aujourd'hui dans les consoles de jeux. Tant qu'il n'y a pas confusion entre le jeu et la réalité, tout va bien.

Nous pouvons nous demander si cette transgression ne reste pas une réalité chez Renault. Passons sur le mythe du PDG super start sans qui l'alliance n'existe plus ; nous savons que la réalité, tôt ou tard, reprend ses droits.

Plus inquiétant est le devenir de Renault.

Depuis 2014 la stratégie poursuivie tend à « vider » le groupe Renault de ses compétences en les transférant sous l'autorité de la filiale commune basée en Hollande. Aujourd'hui toutes les directions opérationnelles de Renault et de Nissan sont fusionnées. D'un point de vue industriel Monsieur Ghosn réalise l'alchimie dont rêvent tous les constructeurs : la transformation de plusieurs groupes en autant de marques réunies sous la même autorité, dans un même ensemble. Et de fait, les produits badgés Renault sont ou seront des clones des produits Nissan et inversement. De quels bureaux d'études seront-ils conçus ? Le problème est réglé avec la filiale R et D. Dans quelle usine quelle(s) usine(s) seront assemblés ces véhicules ? la filiale commune qui attribue les modèles aux sites de fabrication y pourvoira.

Le résultat est d'autant plus remarquable que l'Alliance était basée sur le mythe de **deux entreprises distinctes**

Pour construire leurs relations en mars 1999 « *Renault et Nissan ont choisi d'édifier ensemble une alliance d'un type unique, composée de deux entreprises distinctes liées par une communauté d'intérêts et unies pour la performance. Les mécanismes de*

*l'Alliance ont été conçus pour veiller au maintien des identités de marque et au respect de la culture de chacune des deux entreprises »<sup>1</sup>*

La notion de deux entreprises indépendantes est soulignée avec force dans le document publié à l'occasion des dix ans de l'Alliance : « *dans les coulisses de l'alliance Renault-Nissan - Automobile\_files Alliance Press Kit mars 2009, intranet Renault :*

*« Renault et Nissan sont des sociétés séparées dotées chacune de sa propre équipe de direction et de son propre siège social. Elles sont indépendantes l'une de l'autre. Leurs services d'ingénierie, de design et de marketing et leurs activités de fabrication (encore que ces dernières soient mises en commun sur quelques marchés étroits) sont tous autonomes »<sup>2</sup>*

**Derrière le mythe se cachent les raisons un mensonge. Aujourd'hui, la fusion des deux groupes est en passe d'être achevée au niveau industriel. Le fonds du problème est maintenant la gouvernance et la répartition des pouvoirs économiques du nouvel ensemble, au profit de qui ? De Renault ? que nenni ; de Nissan ? la ficelle serait un peu grosse, revoir les participations croisées devrait suffire, reste le pilotage par la filiale RNBV !**

Nous entendons ici et là moult compliments sur les résultats de groupe Renault Nissan Mitsubishi dont acte. Sans nous joindre aux cortèges de louanges nous saluons la performance qui peut être relativisée. Sur deux marchés, Nissan fait plus de la moitié de ses ventes, sur l'ensemble des autres pays le français est plus performant

Top 10 des marchés du Groupe Renault

Pays	Ventes totales*
France	673 852
Russie	448 270
Allemagne	228 046
Italie	215 901
Espagne	185 760
Inde	178 646
Brésil	167 147
Iran	162 079
Royaume-Uni	115 262
Argentine	115 243
Monde	3 761 634

Top 10 des marchés de Nissan

Pays	Ventes totales
Etats-Unis	1 593 464
Chine*	1 519 714
Japon	590 905
Mexique	366 544
Royaume-Uni	167 379
Canada	146 677
Russie**	107 168
France	81 293
Brésil	78 823
Allemagne	76 133
Monde	5 816 278

Claude PATFOORT le 5 mars 2018

<http://www.renew-srta.fr/blog/>

<sup>1</sup> Document de référence Renault 2012 page 223

<sup>2</sup> Doc intranet RENAULT