

« AFFAIRE CARLOS GHOSN » TOUS RESPONSABLES ?

La non-interférence

Inscrite dans le pacte de stabilisation de décembre 2015 dégage Renault de toute responsabilité dans les errements de Nissan.

Présentée jusqu'au 19 novembre 2018 comme une relation idyllique l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi va-t-elle se terminer en vaudeville, voire en psychodrame ? Tous les ingrédients sont réunis pour écrire une « Comédie humaine » version internet : le pouvoir, l'argent, sans oublier un relent de nationalisme, etc. ne manque à ce jour que le sexe et le tableau sera complet. Aujourd'hui plusieurs fins se dessinent, la moins probable étant celle du retour « en grâce » de Monsieur Ghosn, mais l'avenir n'est pas écrit...

Tous les dix jours, depuis son arrestation le 19 novembre, Monsieur Ghosn se voit octroyer une prolongation de son séjour au Pays du Soleil Levant pour « mauvaise conduite ». Nous verrons si et comment Monsieur Ghosn sera capable « de digérer et de comprendre la situation complexe » dans laquelle son successeur, avec l'aide du fisc japonais, l'a placé. Parlant de son ex mentor, avant de lui offrir un aller, pour l'instant sans retour, dans le milieu carcéral japonais, Monsieur Hirito Saikawal, à ce jour PDG de Nissan, disait le 5 juillet 2017 au Nouvel Observateur : « *C'est le meilleur manager pour lequel j'ai travaillé. Je n'ai pas besoin de dire à quel point il est bon. Un grand leader doit être capable de digérer et comprendre une situation complexe : puis, ensuite, de donner des instructions très claires et très simples. Pour cela, c'est un génie. C'est le meilleur.* ». Autant de claire voyance (ou clairvoyance) étonne de la part de quelqu'un dont le rôle dans « l'affaire Ghosn » reste trouble : lanceur d'alerte, traître ... ?

Jusqu'à nouvel ordre et nouvelle inculpation Carlos Ghosn est mis en cause pour avoir certifié, en tant que PDG de Nissan, des rapports financiers inexacts et deuxièmement pour abus de biens sociaux au détriment de Nissan. Sous un autre angle il lui est reproché d'avoir failli à sa fonction de PDG et d'avoir causé un préjudice à Nissan. Nous attendons l'audit en cours chez Renault pour savoir si les mêmes situations s'y sont produites.

La coïncidence est trop fortuite, la brutalité de la méthode trop propre pour ne pas penser que celui qui était encore le Président du conseil d'administration de Nissan avant d'atterrir sur le sol japonais ce 19 novembre 2018 est tombé dans une embuscade sous l'œil intéressé de l'administration japonaise. Personne n'a vu le coup venir. Les révélations sur ses frasques, supposées, sont venues fort à propos pour neutraliser « l'imperator » et consolider une accusation, légitime au regard de la loi locale, mais qui a elle seule ne justifiait pas de diaboliser celui qui fut mis sur un piédestal, à l'égal d'un dieu.

Quelles raisons ont motivé des salariés de Nissan à documenter à charge ? La question n'est pas sans importance. Le résultat est là : la gouvernance va être décortiquée et mise à plat. On pourra toujours faire remarquer que tout ce bruit et ces cris permettent aux

contradicteurs de Carlos Ghosn de nettoyer la place et d'impliquer la société mère. Inévitablement en effet les regards se tournent vers Renault Les dégâts collatéraux risquent d'être importants ... les amabilités dans la transition qui s'ouvre sont de pure forme... Empressons nous d'écrire que nous sommes devant un conflit d'ordre commerciale, même si le politique n'est pas loin. L'écueil serait de le transformer en querelle nationaliste Deux domaines celui de la nationalité de la holding et de l'équilibre entre les deux associés ne sont pas les plus faciles à trancher.

Les données du problème sont simples. Renault possède, depuis 2002, 43,4% de Nissan et, inversement, cette seconde 15% de la première. Ce montage le conseil d'administration de Nissan ne l'accepte plus, au nom d'un nationalisme suranné Ce qui n'est pas nouveau. Régulièrement les dirigeants japonais demandent un réajustement des participations croisées entre les deux groupes. L'objectif affiché est de mettre fin à la prépondérance, consécutive à l'accord de 2002, du constructeur de Billancourt au sein de l'Alliance... !

« On ne demande pas, dans le système capitaliste, à un actionnaire de se retirer pour la seule raison qu'il pèserait moins lourd que la société dont il détient des parts. Ni parce qu'il en tirerait un bénéfice; c'est même le moteur du système... Et il ne viendrait à personne l'idée de contester la légitimité d'un investisseur au capital d'une entreprise au seul prétexte que celle-ci s'est redressée et n'a plus besoin de son soutien »¹

Aujourd'hui mise en cause, l'opacité de RNBV a été dénoncée, entre autres, soyons modeste, par l'auteur de cet article depuis plusieurs années. Fort justement, la gouvernance exercée par Monsieur Ghosn est critiquée. Mais il faut reconnaître, que celui qui fut nommé par ses pairs d'imperator ne s'en est jamais caché : le passage d'une Alliance à une holding est explicite dans les documents remis aux actionnaires. L'hypothèse d'une gestion dont le leadership dont n'est ni chez Renault ni chez Nissan mais dans la filiale RNBV donc le directoire a fait l'objet de plusieurs articles.

Cette structure est devenue l'organe de décision prélude à une fusion complète au sein d'un groupe mondial intégré basé à Amsterdam était envisagée. Jusqu'alors simple organe de réflexion la filiale commune RNBV devient une société, dont le contrôle échappe aux deux constructeurs. Pourtant, Monsieur Carlos Ghosn a démenti « avoir proposé une structure intermédiaire qui verrait le management de Renault, Nissan et de Mitsubishi Motors placé directement sous la supervision d'une fondation néerlandaise, ce qui serait le prélude à une fusion complète au sein d'un groupe mondial intégré basé à Amsterdam ».

La complexité des relations entre les deux « partenaires » est telle qu'il difficile de dire quelle forme pourrait prendre à l'avenir l'alliance entre Renault et Nissan tant les liens entre les deux constructeurs sont devenus étroits après 20 ans de collaboration. Ils sont d'autant plus imbriqués que de fait la position de l'un et l'autre groupe tient de la holding dite active. Chacune des deux sociétés, en plus de la détention et de la gestion de portefeuilles, dans l'alliance, exerce une activité commerciale propre en l'occurrence la vente de véhicules. A un détail près si nous connaissons les participations croisées entre les deux partenaires, nous ignorons tout de la relation qui lie et Renault et Nissan à la filiale RNBV. Comment les apports de l'un et l'autre groupe dans les différentes fonctions convergées ont-ils été

¹ slate.fr

concrétisés. Inversement comment les résultats sont-ils valorisés vers les comptes des deux sociétés ?

Je pourrais conseiller la lecture de mon blog RENEW-SRTA, je renvoie le lecteur aux questions déposées par écrit avant chaque AG. Ce qui est surprenant, c'est que la mise en cause de la gouvernance vienne de Nissan et non de Renault. Une erreur serait de ne pas faire l'inventaire des vingt années de l'alliance et de s'en tenir au superficiel comme, par exemple, les résultats commerciaux de l'une et l'autre marque. Enfin il faut rappeler qu'une telle situation a été rendue possible par la présence dans les comités de direction de Renault, de Nissan et de RNBV d'hommes et de femmes qui par leur silence ont cautionné ce qui est dénoncé aujourd'hui, quand ils n'en n'étaient pas les bénéficiaires. Ainsi la mise en place au profit des dirigeants de RNBV d'une « prime de présence », « le super bonus », dénoncé en 2017 par la presse est une réalité. En effet cette disposition est écrite à l'article 23 dans les statuts de RNBV que voici :

- 1. Sur le bénéfice distribuable – l'excédent du compte de résultat – un dividende préférentiel est tout d'abord versé dans la mesure du possible sur chaque action de préférence, dont le montant est égal au pourcentage de la facilité de dépôt de la Banque centrale européenne le dernier jour ouvré de l'exercice précédant l'exercice durant lequel le dividende est distribué, majoré d'un pour cent et demi (1,5 %), calculé sur le montant nominal libéré des actions de préférence...
- 2 Sur le bénéfice distribuable qui demeure après la distribution du dividende visé à l'alinéa 1, un dividende de six pour cent (6 %) du montant nominal libéré sur l'action de priorité sera versé au détenteur de ladite action...
- 3 Le directoire déterminera chaque année quelle partie du bénéfice distribuable demeurant après les distributions de dividendes visées aux alinéas 1 et 2, sera affectée aux réserves.

Les administrateurs de Renault, qu'ils soient des représentants de l'Etat, des syndicats ou indépendants ne pouvaient ignorer la situation, du moins si l'on en croit l'article 21 des statuts de RNBV

Le directoire (de RNBV ndlr) met à disposition les comptes annuels de la société... Le rapport annuel comprend, outre les sections prescrites par la loi, une partie spéciale adressée aux Conseils d'administration de Renault S.A. et de Nissan Motors Co., Ltd., au sein de laquelle sont décrits la position de la société, ses activités, les résultats de ses activités, les développements prévus et les perspectives d'avenir

Il ne fait pas de doute que monsieur Ghosn ait offert aux japonais une occasion d'effacer l'accord de 1999 et de se « débarrasser » d'une tutelle à leur yeux, désobligeante. C'est le moment de rappeler que Nissan a largement bénéficié : d'une présidence de Renault complaisante, d'un conseil d'administration de Renault déficient, d'un actionnaire, l'Etat français absent. L'exemple, caricatural, de cette situation est, en 2015, l'acceptation par ce même Conseil, à l'unanimité des administrateurs, du pacte de stabilisation et de l'engagement imposé à Renault :

« de ne pas soumettre à l'assemblée générale de Nissan ou de ne pas voter en faveur d'une résolution qui n'aurait pas été approuvée par les membres du conseil d'administration de

*Nissan ...à défaut Nissan aurait la faculté **d'acquérir des actions Renault sans accord préalable** ».*

De même était-il état d'un contrat entre Renault et Nissan ayant pour objet la non-interférence de Renault dans la gouvernance de Nissan, « *conservant une pratique en vigueur depuis 16 ans* » ?

Cet accord imposé par Nissan avec l'accord de Ghosn donne de fait aux japonais une indépendance vis-à-vis de la maison mère. A contrario il ne peut être reproché à Renault d'avoir influencé de quelque manière que ce soit une quelconque décision de son vassal. Voilà un beau sujet de plaidoirie.

Claude PATFOORT le 6 janvier 2019
Contact claude.patfoort@orange.fr