

« L'Alliance est un combat ».

« L'Alliance Renault-Nissan n'est pas une idylle, mais un combat entre deux constructeurs alliés, le second voulant contraindre le premier à renoncer à son leadership. Pour cela, l'union/l'Alliance appelle à un renforcement de Nissan. Or, si une alliance inter partisane constitue bien une façon pour les partis/sociétés alliés de se concurrencer dans un nouveau cadre, l'étude de l'Alliance de 1999 à 2018 montre que l'alliance n'annihile pas non plus les conflits intra-partisans Plus, ceux-ci se cristallisent souvent sur l'alliance, et empruntent volontiers le registre de l'indiscipline partisane »

Nissan semble avoir fait sienne cette définition, détournée, du slogan « l'Union est un combat »¹ Elle illustre bien l'état des relations entre Renault et Nissan au sein de l'Alliance teintées d'une méfiance réciproque.

« **Un nouveau départ** » : c'est ainsi que les quatre dirigeants de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi ont intitulé le protocole d'accord signé mardi 12 mars à Yokohama et présenté lors d'une conférence de presse par Jean-Dominique Senard, président de Renault, Thierry Bolloré, son directeur général, Hiroto Saikawa, patron exécutif de Nissan, et Osamu Masuko, PDG de Mitsubishi Motors. « C'est un jour très spécial pour l'Alliance, a déclaré M. Senard, qui a multiplié les gestes et les paroles d'amitié envers les dirigeants japonais. Nous souhaitons recréer l'esprit de notre coopération telle qu'elle était à sa création, à la fin des années 1990. »

Avec force persévérance et beaucoup d'humilité, voire une certaine candeur, nos dirigeants continuent d'en appeler à l'Alliance pour « le bien de Renault » Nous ne sommes plus en 1999 ... mais faisons comme si ... Manifestement ils en sont restés à ces jours de mars de 1999, quand fut signé l'accord qui consacra l'Alliance de Renault et de Nissan. Savent-ils que ces vingt dernières années furent celles qui virent Monsieur Carlos Ghosn diriger, d'une façon ou d'une autre l'une et l'autre société et leur alliance ? Cette gouvernance a engendré des « malversations » (qui demandent à être vérifiées) provoquant non seulement des dommages directs, mais aussi des dégâts collatéraux dont la portée ne nous est pas encore connue. L'un des moindres n'étant pas les interrogations qu'entraînent « les dérives financières » sur les comptes des deux entreprises dont « la sincérité » est à revoir.

Dans la croisade qu'il mène contre son ancien parrain, l'actuel directeur général de Nissan Monsieur Hiroto Saikawa, n'hésite pas à rendre Renault responsable des écarts de Carlos Ghosn dans cet entretien aux Echos ... « *il faut comprendre que monsieur Ghosn du fait de ce qu'il a accompli avait un grand crédit au sein du groupe. Il était respecté et avait acquis encore plus de pouvoir. Encore plus parce qu'il représentait d'une certaine façon Renault qui représente le principal actionnaire de Nissan. C'est un fait culturel qui n'excuse pas un défaut de surveillance, mais qui peut expliquer le fait qu'il n'y ait pas eu d'alerte plus tôt...* ». Que voilà un beau sujet à méditer que cette version nipponne du fameux « à l'insu de son plein gré »

¹ Très prisée dans la sphère communiste pendant les années du programme commun, dans les années 70. Le 12 mai 1975, Etienne Fajon, alors membre du secrétariat national du PCF, explique que l'union de la gauche « n'est pas une idylle, mais un combat » entre les partis alliés, dans lequel le PCF doit contraindre le PS à renoncer à son réformisme. Pour cela, l'union appellerait un renforcement électoral du PCF. Or, si une alliance inter partisane constitue bien une façon pour les partis alliés de se concurrencer dans un nouveau cadre, l'étude de la coalition d'union de la gauche à direction communiste qui a dirigé la ville de Calais de 1971 2008 montre que l'alliance n'annihile pas non plus les conflits intra-partisans Plus, ceux-ci se cristallisent souvent sur l'alliance, et empruntent volontiers le registre de l'indiscipline partisane.

Qui connaît l'histoire ne sera pas étonné de cette réaction. Elle n'est que le point d'orgue des exigences de Nissan qui veut revenir sur les accords de 1999. Ce qu'on peut dire de l'alliance Renault-Nissan, c'est qu'elle n'a pas évolué... comme cela se devait. Le pari originel était ambitieux : faire évoluer de concert les deux constructeurs automobiles chacun gardant son autonomie n'a pas répondu aux attentes : les synergies n'étaient pas à la hauteur des espérances. La création des fonctions convergées en 2014 fera des synergies la raison d'être de l'Alliance. La mise en place des fonctions convergées depuis cette date est de fait une fusion des fonctions techniques de deux sociétés en contradiction avec le discours officiel.

Regarder la réalité en face

Que restera-t-il de la gestion de Carlos Ghosn. Il est maintenant acquis, que derrière les cris poussés par les « vieux amis de 20 ans » du Cost killer, se profilent les participations croisées et le leadership de l'alliance. Tout laisse à penser que la modification des rapports capitalistiques qui lient les deux sociétaires est à l'origine du psychodrame, provoqué par des actionnaires de Nissan. Depuis les débuts de l'Alliance ce sujet est tabou, cette situation doit-être abordée.

De l'Alliance à la mésalliance

Y-a-t-il encore un avenir désormais pour le couple Renault- Nissan alors que la relation entre les deux constructeurs s'est fortement détériorée en quelques semaines ? Le nouveau PDG de Renault répond positivement. C'est un pari risqué au regard des événements passés. Quel crédit peut-on accorder à un « partenaire » qui pendant des années à couvert voire profité d'un système qu'il dénonce maintenant ?

A ce sujet le rapport du comité désigné par Nissan pour réfléchir à la nouvelle gouvernance du groupe automobile japonais après l'affaire Carlos Ghosn est révélateur. Selon les sept membres qui composent ce comité, Carlos Ghosn décidait tout lui-même à la tête de l'entreprise. Il avait placé des proches pour éviter que ses agissements ne soient découverts et créé une situation dans laquelle il était difficile de détecter son appât du gain. Le comité reprend à son compte l'ensemble des accusations qui dépeignent un dirigeant utilisant à son profit l'argent de l'entreprise. L'organisation était telle qu'il était impossible de s'opposer au grand patron. Les membres de la commission décrivent un Carlos Ghosn "*défié au sein de Nissan en tant que sauveur du groupe et dont les activités étaient considérées comme un territoire imprenable*". En peu de mots : une façon de diriger totalement autoritaire.

Bref un rapport à charge qui par la même occasion blanchit les contradicteurs de Monsieur Ghosn dont le premier d'entr'eux son successeur Monsieur Hiroto Saikawa . Pourtant les questions ne manquent pas. Une erreur serait de ne pas faire l'inventaire des vingt années de l'alliance et de s'en tenir au superficiel. 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. On peut regretter que Monsieur Senard revisite les accords entre Renault et Nissan avec un conseil d'administration qui brûle aujourd'hui ce qu'il adorait hier

Le ressentiment des dirigeants de Nissan à l'égard de leur ancien patron doit être conséquent pour que la mise hors jeu de ce dernier ait donné lieu au décorum que nous avons vécu. La persistance avec laquelle Carlos Ghosn clame son amour pour Nissan du fond de sa prison a de forts accents du benêt qui s'est fait doublé, tout cela mérite réflexion.

- Avons-nous affaire à une passion avortée ou dans un registre moins romantique à une « relation » contrariée. ?
- La gestion de l'Alliance Renault Nissan a-t-elle été « contaminée » par les frasques prêtées à Monsieur Ghosn ? Autrement écrit la gouvernance des deux groupes a-t-elle été impactée par « la générosité » dont aurait bénéficié le PDG, des deux marques pour les remboursements de ses « frais divers » et les accessoires » de salaire. Sous une autre forme l'un des deux partenaires de l'alliance a-y-il été privilégié et donc l'autre discriminé ? ces questions sont ouvertes

Nissan, plus exactement ceux qui parlent en son nom², ont une vision manichéenne de l'accord de 1999 : « ce qui est à moi est à moi, ce qui est à toi est négociable ». En élargissant la sphère de décision à Mitsubishi, cette dernière étant une filiale de Nissan, et faisant du consensus la règle. Renault ne fait-il pas preuve d'angélisme ?

Nos relations avec Nissan doivent-être redéfinies (Extrait d'un article mis sur le blog RENEW SRTA le 25 novembre 2015)

Si le départ de Carlos Ghosn est souhaitable il ne règlera pas tous les problèmes. Le discours officiel nous rabâche les oreilles avec les racines historiques de l'entreprise alors que la lecture de son arbre généalogique montre une branche française dont la plupart des rameaux sont des bras morts. C'est une remise de la stratégie suivie ces dernières années qui s'impose. Nous devons mener une évaluation sans concession de la période écoulée. Il nous faut éviter tout clash qui serait dommageable pour les deux parties mais la réalité ne doit pas être sacrifiée à une quelconque chimère : l'Alliance mène à une vassalisation (une nissanalisation) de Renault.

Renault possède une participation importante dans Nissan. Pour reconstruire un groupe automobile, l'emploi des ressources issues de cette participation doit être envisagé. Il est urgent pour le groupe Renault de s'affirmer vis-à-vis de son partenaire de l'Alliance et pour la marque éponyme, de retrouver une place de leader face aux autres marques de son groupe. Il faut à la fois restaurer l'autonomie de Renault sur le plan industriel, mais aussi sur le plan financier. Trois hypothèses sont à étudier : la continuité, la séparation, la fusion. Dans ce cadre plusieurs solutions s'offrent à Renault : réinvestir les sommes perçues dans le cadre des participations croisées, vendre des actions de Nissan, voire utiliser les liquidités du groupe. L'une ou l'autre ont leurs avantages et leurs inconvénients, elles n'ont pas la même signification politique. Les deux premières même adaptées sont synonymes de rupture... La troisième laisse une porte ouverte à l'alliance. Mais dans la situation actuelle, la raison et l'intérêt de Renault plaident pour une séparation devenue inéluctable : difficile de faire comme si rien ne s'était passé.

Depuis cette date Monsieur Ghosn a quitté l'entreprise. Mais cette conclusion garde sa pertinence

Le 11 avril 2019

Contact : claud.patfoort@orange.fr & <http://www.renew-srta.fr/blog/>

² Nissan, la société ? les actionnaires ? les employés ?

Par facilité, coupable, il est dit que Nissan s'oppose à la mainmise de Renault. il serait plus correct d'écrire que des responsables (en l'occurrence son directeur général) de la société Nissan dont Renault possède 43,4% du capital s'oppose à Renault. Le raccourci utilisé par les opposants de Carlos Ghosn laisse croire que dans ce cas la société Nissan s'oppose à la société Renault, majoritaire dans la précédente, ce qui est inexacte).