

LUCIDITÉ D'UN MINISTRE, QUAND TOUT DISPARAÎT

Contrairement à une légende tenace l'État français est loin d'être aussi intrusif qu'il y paraît dans la gouvernance de Renault. C'est une constance, qui dépasse les clivages politiques. Certes par ci par là, un ministre se rappelle que pour assembler des voitures il faut des bras alors dans une indifférence générale il pousse une gueulante. Aujourd'hui le Ministre de l'Économie « découvre » que le prêt de 5 milliards que sollicite Renault servira à fermer des sites, dont l'emblématique usine de FLINS.

Renault peut disparaître. Il faut être lucide", a affirmé vendredi 22 mai le ministre de l'Économie, Bruno Le Maire. La lucidité ? Une denrée plutôt rare à BERCY ; qu'on en juge :

En plein psychodrame pendant l'affaire sur la loi Florange , à l'automne 2015 et alors que le PDG de Renault prend fait et cause pour Nissan contre son actionnaire, ce dernier, l'État français accuse le coup. Mieux il donne quitus au PDG félon :

« M. Ghosn a la pleine confiance du gouvernement, a déclaré sur la chaîne Public Sénat, le ministre de l'économie Emmanuel Macron. « Sa stratégie, nous la soutenons, nous sommes à ses côtés ». Michel Sapin, ministre des finances, indique en écho sur France Inter que « l'État n'a absolument ni le pouvoir ni la volonté de prendre le pouvoir » chez Renault ;

C'est un autre locataire de BERCY Monsieur le MAIRE, qui en janvier 2020 était près de donner le pouvoir de l'Alliance à Nissan.

Le Conseil d'Administration dans lequel siègent des représentants de l'état et des syndicats ne peut ignorer que le désengagement de Renault de France est « une variable d'ajustement ».

Gouverner c'est prévoir

Les usines françaises sont sous engagées

En 2019 les usines en périphérie de Flins ont assemblé : Palencia 240 194 voitures ; Valladolid 237 006 ; Slovénie 199 116 ; Tanger 303 647, Bursa (Turquie) 342 141 véhicules tandis que Flins produisait 160 110 véhicules (dont 54 116 Micra) et Douai 91 374.

L'État actionnaire de référence « découvre » une situation qui ne date pas d'hier

	2 000	2 008	2 013	2 018	2 019
Production mondiale	2 413 163	2 675 484	2 708 206	4 120 063	3 818 411
Production en France	1 407 717	716 691	505 910	750 271	686 020
Ratio France / monde	58 %	27 %	19 %	18 %	18 %
Production Véhic Renault	1 346 416	712 493	488 206	524 128	494 681
Ration prod Renault Fr	56 %	27 %	18%	13%	13%

Renault ne respecte pas ses engagements pris dans le cadre du plan de compétitivité

« ... à l'horizon de 2016 Renault s'engage à une activité minimale de 710 000 véhicules en France dont 80 000 de partenaires... Renault se donne comme cible un volume de 820 000 véhicules fabriqués en France par an au-delà de 2016 ». Accord de 2013

Dans un environnement identique Toyota fabrique deux fois plus de véhicules

	2 000	2 015	2 016	2 017	2 018	2 019
Toyota Valenciennes	0	228 033	237 851	233 506	248 548	
Renault Flins	380 002	146 864	160 415	92 81	123 438	105 992

Une rétrospective met en évidence une spécialisation de la fabrication en France d'utilitaires

GRUPE RENAULT	2 000	2 005	2 010	2 015	2 017	2 018
Prod monde VP+VUL	2 426 316	2 616 818	2 716 286	3 032 652	4 153 589	4 120 954
Prod France VP+VUL	1 407 709	1 268 259	636 818	661 580	778 504	750 274
Ratio France /monde	58%	48%	23%	22%	19%	18%
Production monde VUL	325 381	421 656	320 410	415 878	460 909	505 752
Production France VUL	240 985	225 648	161 633	311 956	355 760	364 324
Ratio France /monde	74%	54%	50%	75%	77%	72%
Production monde VP	2 100 935	2 195 162	2 395 876	2 616 774	3 692 680	3 615 202
Production en France VP	1 166 724	1 042 611	475 185	349 624	422 744	385 950
Ratio France /monde	56%	47%	20%	13%	11%	11%
Ratio VUL	13%	16%	12%	14%	11%	12%
Ratio VP	87%	84%	88%	86%	89%	88%

Sans lire dans une boule de cristal, un peu de lucidité aiderait le ministre à voir, que dans le schéma actuel une usine pour l'assemblage des Kangoo, une autre pour les Traffic suffisent. A la rigueur pourrait rester, pour calmer les syndicats, une ligne pour les petites séries exotiques.

La réduction d'emplois à laquelle fait allusion Bercy n'est pas la seule qui mérite notre lucidité

ÉPILOGUE : Un nouveau départ ? :

C'est ainsi que les dirigeants de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi ont intitulé le protocole d'accord signé le mardi 12 mars 2019 à Yokohama « *C'est un jour très spécial pour 'Alliance* » avait déclaré M. Senard, qui à cette occasion 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 ! »

Monsieur Senard épousera-t-il la conclusion à laquelle est parvenu son prédécesseur pour lequel ce qui est bon pour l'Alliance est bon pour Renault ?

Saugrenue cette affirmation ? C'est pourtant la conclusion à laquelle nous sommes conviés à la lecture du document remis à l'occasion de l'assemblée générale des actionnaires qui trace les perspectives pour les mois à venir.

Dans le *DOCUMENT D'ENREGISTREMENT UNIVERSEL 2019 (NOUVELLE VERSION DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE)* on peut prendre connaissance des dispositions suivantes :

« ... 2020 sera également une année décisive pour l'Alliance. En 2019, nous avons posé les bases d'une nouvelle coopération, avec la création du Conseil opérationnel de l'Alliance ...

Le nouveau Conseil opérationnel de l'Alliance a été créé le 12 mars 2019. Il est chargé de la coordination opérationnelle entre Renault, Nissan et Mitsubishi Motors et des nouvelles initiatives de nature à créer de la valeur pour leurs actionnaires et salariés respectifs

Ce nouveau Conseil opérationnel de l'Alliance supervise les opérations et la gouvernance de l'Alliance entre Renault, Nissan et Mitsubishi Motors. En pratique, le Conseil remplace RNBV dans ses fonctions de gouvernance. Pour autant, RNBV continue à exister et intervient en support du Conseil de l'Alliance, notamment pour les décisions et propositions qui sont déléguées à RNBV aux termes du RAMA, des Management Agreements et des statuts de Renault s.a.s. et de RNBV.

Début 2020, le Conseil a décidé de franchir une nouvelle étape en présentant un nouveau cadre de travail pour tirer le meilleur parti des forces de chacun. À titre d'exemple, il a été décidé qu'une entreprise prendra la tête de l'Alliance pour chaque technologie clé, qui sera ensuite répartie entre les partenaires de l'Alliance.

Le Conseil opérationnel de l'Alliance a ainsi décidé que :

- pour les Régions, chacune des trois entreprises sera référente pour une région dédiée : Nissan pour la Chine, Renault pour l'Europe, Mitsubishi Motors pour l'Asie du Sud-Est

- l'ingénierie travaillera sur un modèle leader/follower, en étendant ce schéma aux plateformes, aux groupes motopropulseurs et aux technologies clés. Ainsi, une entreprise prendra la tête de l'Alliance pour le développement de chaque technologie clé, qui sera ensuite répartie entre les partenaires de l'Alliance ; les trois entreprises

mettront en commun leurs crédits CAFE¹ en Europe dès 2020. - en ce qui concerne les véhicules utilitaires (VU), Renault développera et fabriquera, dans l'usine de Sandouville, le véhicule utilitaire léger de Mitsubishi basé sur la plateforme de Renault Trafic qui sera commercialisé en Océanie

- nous visons une réduction de nos coûts de structure d'au moins 2 milliards d'euros au cours des trois prochaines années ... »

Deux lectures de ce texte sont possibles,

- 1- Ce texte qui est donc le conducteur pour les mois à venir se caractérise d'abord par un amateurisme qui ne laisse envisager rien de bon pour Renault. Il donne une impression de fuite en avant dangereuse quand on connaît un tant soit peu le rapport des forces en présence au sein l'Alliance.
- 2- Ce texte qui est donc le conducteur, pour les mois à venir, indique qu'un accord a été trouvé qui laisse envisager une reprise « normale » des relations au sein de l'Alliance. Il donne l'impression, rassurante, qu'il est tenu compte du passé

Il serait prématuré d'avoir une position arrêtée à partir d'une simple feuille de route. Je me permettrais de faire quelques commentaires.

Ce texte montre qu'un accord a été passé entre les alliés de l'alliance. Qu'un tel document puisse exister confirme « une tare congénitale » la triste habitude pour les PDG de Renault de ne pas respecter les salariés et les actionnaires en faisant fi des textes ou accords en vigueur. Le Conseil d'Administration qu'en dit-il ? Le simple fait que ce texte ait été élaboré sans tenir compte des accords de 1999 et de 2002 n'augure rien de bon.

Monsieur Senard s'engage dans une collaboration avec un partenaire qui n'a eu de cesse d'oublier l'accord de 1990 libellé ainsi :

« 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 »².

Il est regrettable que la nouvelle Direction du groupe n'ait pas fait le bilan des années Ghosn. Ce qui, encore une fois, serait bien utile pour remettre à sa juste place un partenaire bien ingrat et rabattre ses prétentions. Ce manque de lucidité n'annonce rien de bon pour le Losange.

« L'Alliance est un combat »

« L'Alliance Renault-Nissan n'est pas une idylle, mais un combat entre les deux constructeurs alliés, le second voulant contraindre le premier à renoncer à son leadership. Nissan semble

¹Le « CAFE » (Corporate Average Fuel Economy) représente les émissions de CO2 moyennes de l'ensemble des véhicules particuliers vendus par un constructeur automobile

² Document de référence Renault, 2012, p. 223

avoir fait sienne cette définition, détournée, du slogan « l'Union est un combat : ce qui est à moi m'appartient, ce qui est à toi est négociable »

Nous avons critiqué à diverses reprises la stratégie de Carlos Ghosn. Celle qui se dessine est du même acabit en modèle miniature. Hier on parlait d'empire aujourd'hui le champ se réduit à une province.

- L'annonce du désengagement de Renault de la Chine n'est pas une bonne nouvelle ; refuser d'affronter le premier marché mondial et le laisser à Nissan est une erreur.
- Monsieur Carlos Ghosn avait pris des décisions contestables :

Qu'en est-il des fonctions convergées ? Rien ne nous est dit de la continuité ou non de cette nouvelle orientation avec la gouvernance précédente. Que deviennent les filiales R & D, véhicules utilitaires, etc. ?

Le document fait l'impasse une fois de plus sur le problème de fond : quelle structure pour juridique pour l'ensemble, bref depuis 1999 le sujet n'est pas neuf.

Il est fait allusion au développement du véhicule utilitaire ; pour les autres gammes quel est le schéma directeur ?

- En termes d'emplois et de sites : quid de la « *réduction de nos coûts de structure d'au moins 2 milliards* ». Etc., etc.

-

Alors Monsieur le ministre votre lucidité est-elle passagère ?

Si le but est d'obtenir le titre honorifique de président d'une alliance et laisser l'appareil industriel au concurrent japonais cela revient à condamner Renault à n'être qu'une marque.

Monsieur Sénard tresse une couronne de lauriers à son prédécesseur, à quand la quête pour le mausolée ?

Le 25 mai 2020