

Renault-Nissan : Equilibre ou équilibrisme

LE MONDE ECONOMIE | 28.04.2015 à 12h04 • Mis à jour le 28.04.2015 à 12h18 |

Par **Stéphane Lauer** ([journaliste/stephane-lauer/](#)) (New York, correspondant)



Francois Hollande et Carlos Ghosn, PDG de Renault et Nissan, lors du Salon de l'automobile, le 3 octobre 2014 à Paris. REUTERS / POOL

Voilà bien longtemps qu'on avait entendu Louis Schweitzer prendre la parole sur Renault. Depuis qu'il a quitté la direction de l'entreprise, en 2005, puis la présidence non exécutive quatre ans plus tard, l'actuel commissaire général à l'investissement s'était fixé pour règle de ne pas commenter les faits et gestes de son successeur, Carlos Ghosn.

Le fait que M. Schweitzer ait dérogé, lundi 27 avril, à ce principe tout à fait louable n'a donc rien d'anodin. Sur France Inter, l'ex-PDG n'a pas hésité à monter au créneau pour défendre l'initiative du gouvernement d'augmenter la participation de l'Etat au sein du constructeur, en passant de 15 % à 19,7 % du capital. Le but : s'assurer une minorité de blocage lors de l'AG du 30 avril pour faire passer une résolution qui donnera le droit aux actionnaires présents depuis plus de deux ans de bénéficier de droits de vote double.

« Une idée juste »

Pour M. Schweitzer, favoriser l'actionnariat de long terme est « *une idée*

juste ». Il prend ainsi le contre-pied de M. Ghosn, qui justement s'y oppose, arguant que cette initiative va rompre l'équilibre de « L'Alliance » avec Nissan.

Mais cet équilibre, M. Schweitzer le connaît par cœur : c'est lui qui en est à l'origine. En 1999, il avait basé le rapprochement sur le respect des identités, le principe a fait son succès. Par ailleurs, on peut difficilement taxer M. Schweitzer d'étatisme rampant. C'est aussi lui qui a privatisé l'ex-Régie après avoir vécu douloureusement l'interventionnisme de la puissance publique, qui avait précipité l'échec de la fusion entre Renault et Volvo en 1993.

En fait, le vrai sujet dans cette polémique n'est pas plus ou moins d'Etat dans Renault ou renforcer l'un des actionnaires au détriment de l'autre. Comme l'a rappelé M. Schweitzer, ce qui est important, c'est que Renault « *préserve ses racines françaises* ». En y veillant, l'Etat est tout à fait dans son rôle.

Quant au concept d'équilibre, on peut en discuter. D'abord, il n'existait pas à l'origine : Nissan a dû attendre deux ans pour monter à hauteur de 15 % dans le capital de Renault. Ensuite, cette participation n'est assortie d'aucun droit de vote. Enfin, la notion d'équilibre ne se mesure pas seulement au nombre d'actions. La performance de chacun des deux groupes et la structure de gouvernance concourent autant, sinon plus, au respect des équilibres.

Sur le premier point, voilà bien longtemps que la balance penche en faveur de Nissan. Sur le second point, le futur semble bien incertain pour ne pas s'en occuper. Considéré comme le sauveur de Nissan, M. Ghosn est aujourd'hui le ciment de « L'Alliance ». Lui parti, qui garantira la loyauté de Nissan et la volonté des Japonais de rester dans un attelage où ils sont les plus puissants, mais pas les décideurs ? On attend toujours les idées de M. Ghosn sur l'évolution d'une gouvernance qui permettra à Renault d'avoir encore voix au chapitre. En attendant, l'Etat a bien raison de prendre ses précautions en ne confondant pas équilibre et équilibrisme.

Stéphane Lauer ([journaliste/stephane-lauer/](#)) (New York, correspondant)
Correspondant à New York

Suivre

