

## Comment Carlos Ghosn a été expulsé de la tête de Renault en quelques heures



Bertille Bayart et Emmanuel Egloff publient "Le piège, enquête sur la chute de Carlos Ghosn" aux éditions Kero. Carlos Ghosn a payé au prix fort sa démesure. Nissan a méthodiquement organisé son expulsion. Sa chute a plongé Renault dans le chaos et placé l'État français face à ses propres contradictions. Extrait 2/2.

Avec Bertille Bayart

Avec Emmanuel  
Egloff

La salle du tribunal est petite, l'ameublement minimaliste, l'éclairage sinistre. L'audience est restreinte. Outre la Cour, les représentants du parquet et les avocats, dix journalistes sont présents, tirés au sort parmi les centaines qui suivent l'affaire. Pas de caméra, pas d'appareil photo. Seulement des dessinateurs de presse. Et Carlos Ghosn n'a que dix minutes. Mais c'est un événement. Pour la première fois depuis cinquante jours, ce 8 janvier 2019, l'ex-président de Nissan parle publiquement. Pour la première fois depuis cinquante jours, il est vu par d'autres que ses avocats, ambassadeurs, gardiens et interrogateurs. Sa déchéance n'est plus une abstraction quand il entre dans la salle du tribunal de district de Tokyo. Carlos Ghosn a maigri, ses traits sont tirés, la racine de ses cheveux a blanchi. Il porte certes une tenue de ville assez classique, veste de costume sur chemise blanche, sans cravate. Mais il est amené une corde autour de la taille, qui lui fait comme une laisse, et ses gardiens ne le détachent qu'une fois installé à la barre. Aux pieds, il a dû conserver les sandales de plastique vert de la prison.

« Je suis innocent. » L'essentiel de son message tient dans ces trois mots. « J'ai été accusé à tort et injustement détenu sur la base d'accusations infondées », affirme-t-il. Il conteste les charges de dissimulation de revenus différés. Il dément avoir fait porter par Nissan le risque de pertes de son portefeuille financier personnel. Il soutient que al-Juffali a fourni un travail effectif justifiant sa rémunération par Nissan. Et il joue sur la corde sensible. il déclare son « amour » de Nissan auquel il a consacré « deux décennies de sa vie ».

Carlos Ghosn sait que, dans trois jours, il va de nouveau être inculpé, pour la troisième fois, concernant la route saoudienne. Avant cela, il profite d'une possibilité offerte par le droit japonais mais rarement utilisée, qui permet à un prévenu de réclamer une comparution publique et des explications sur les motifs de sa détention. Ce qu'il veut, c'est sortir de prison, obtenir une libération sous caution. Son avocat Motonari Otsuru n'est pas très optimiste. « De manière générale, dans les cas de déni des accusations, la libération sous caution n'est le plus souvent pas accordée jusqu'à la tenue du procès », dit-il le 8 janvier. Carlos Ghosn risque de rester enfermé pendant des mois au titre de la détention préventive.

Sa famille supporte mal la situation. Anthony n'hésite pas à noircir le tableau en racontant que son père « a perdu une dizaine de kilos en ne mangeant que trois bols de riz par jour » et que la justice japonaise exige qu'il signe une confession « écrite exclusivement en japonais », que Ghosn ne parle pas. Otsuru, le renard gris, doit corriger son propos pour éviter de braquer le système judiciaire. Il évoque un « malentendu » et précise que, bien évidemment, tous les documents présentés à Ghosn lui sont traduits mot à mot pendant ses interrogatoires intégralement enregistrés et auxquels participent des inspecteurs anglophones.

Il n'empêche. Ghosn veut sortir. Ses avocats déposent une première requête le 9 janvier. Refusée. Puis une autre le 11, une fois son inculpation prononcée. Refusée. Ses conditions de détention ne sont pas immédiatement assouplies malgré la fin de la garde à vue. Carole s'inquiète, quand elle apprend que son mari a eu un accès de fièvre en prison. Elle enrage, écrit à Emmanuel Macron, saisit l'organisation Human Rights Watch. « Ce qu'il subit est violent », dénonce-t-elle. « Comment une démocratie peut-elle maintenir un présumé innocent aussi longtemps en détention et dans de telles conditions ? [...] La vie en isolement est une camisole de pressions destinée à le faire craquer. »

Le système japonais, lui, ne craque pas. En France en revanche, l'évidence s'impose : il est plus que temps de remplacer Carlos Ghosn à la tête de Renault. Le gouvernement français et l'entreprise en ont en réalité conscience depuis des semaines. La ré-arrestation du PDG le 21 décembre a achevé de convaincre les derniers naïfs qui croyaient encore possible le retour de Ghosn aux commandes, façon patron prodigue. Ghosn, c'est certain, va quitter son poste. Reste à savoir quand et comment.

Le « qui », en revanche, est une question déjà réglée. Le vendredi 14 décembre, Bruno Le Maire a reçu dans son bureau du sixième étage de Bercy Jean-Dominique Senard, le patron de Michelin. L'industriel de 65 ans quittera au printemps la direction du groupe de pneumatiques. Il est – presque – disponible, et il a terriblement envie de ce dernier job. Il n'a plus de doutes le dimanche 16 quand Alexis Kohler, le secrétaire général de l'Élysée, lui confirme par téléphone qu'il sera en effet vraisemblablement le prochain patron du Losange. Senard fait partie de ces grands patrons pour lesquels la réussite professionnelle ne suffit pas tout à fait ; il leur faut aussi la reconnaissance de la nation pour se sentir réellement accompli. Renault, ce ne sera pas une fonction pour Senard, ce sera une mission. L'industriel, prompt à s'exalter, a déjà des étoiles dans les yeux.

Reste à convaincre Renault et à se séparer de Ghosn. La direction du groupe et son conseil d'administration n'auront guère le choix. Bien sûr, l'État n'a que 15 % du capital et n'est pas censé faire la pluie et le beau temps dans l'entreprise. Mais dans ces circonstances, les décisions se prennent autant entre l'Élysée, Matignon et Bercy qu'à Boulogne-Billancourt. Le conseil d'administration de Renault peut bien faire mine de solliciter des chasseurs de têtes – Korn Ferry et Emeric Lepoutre – et son président intérimaire Philippe Lagayette rappeler que « c'est la gouvernance de Renault qui décide, pas l'État » – ils se feront une raison.

Avec Carlos Ghosn, la situation est évidemment plus complexe et pas seulement parce que les contacts sont rendus difficiles par son incarcération. Pour l'industriel, le fait que Renault ne l'ait pas encore lâché, que l'entreprise le dise seulement « empêché » et que la France campe sur la présomption de son innocence est un élément de défense. Au fond de la prison de Kosuge, Ghosn n'est pas seulement un justiciable, il est encore le PDG d'une multinationale française.

Justement. Dans le courant du mois de janvier, « les Japonais nous ont fait comprendre qu'il serait plus facile pour Carlos Ghosn d'obtenir une libération sous caution s'il n'était plus le patron de Renault », affirme une source proche du dossier, côté français. « Il fallait qu'il ne soit plus ni puissant, ni influent », confirme une autre. Dans ce contexte, les intérêts de tous s'alignent. Renault a besoin d'une gouvernance pérenne. Ghosn veut sortir de prison. La justice japonaise obtiendrait une première victoire. Et Nissan aussi, bien sûr. En janvier 2019, les échanges s'intensifient pour organiser le départ de Carlos Ghosn. Le sujet est au menu du rendez-vous que Claudine Pons parvient à avoir au parloir de Kosuge avec le célèbre détenu. Il fait aussi partie des discussions que Martin Vial et Emmanuel Moulin ont, pendant leur séjour à Tokyo les 17 et 18 janvier, avec des responsables du gouvernement japonais et Hiroto Saikawa chez Nissan. Les avocats du Losange et ceux du patron négocient les conditions.

La tête de Ghosn va tomber, pour le bien de tous. Renault, l'État et le patron entendent faire les choses proprement, « avec élégance » disent même plusieurs sources. Mais pour ne pas faire de remous, il faut trouver le moyen de ne pas parler du sujet qui fâche : l'argent, forcément.

C'est un casse-tête. D'ordinaire, quand une entreprise veut se débarrasser de son patron sans faire de vagues, elle dit qu'il part en raison de « divergences stratégiques ». C'est l'euphémisme auquel on recourt pour virer un PDG, mais en lui payant ce qui lui est dû. Dans le cas de Carlos Ghosn chez Renault, ce serait peut-être possible d'appliquer la même méthode, mais pour cause « d'empêchement ». Sauf que le sujet des indemnités de départ, inflammable dans l'opinion française, est explosif dans ce cas-ci. Pour le gouvernement français, il est hors de question de faire dans le contexte actuel un chèque à sept zéros à Carlos Ghosn. Mais ni l'État, ni Renault ne veulent non plus le démettre. Cela serait contraire au principe de présomption d'innocence défendu depuis le début. Ce serait aussi mettre Renault en situation de faiblesse vis-à-vis de Nissan. Reste la démission. Mais s'il démissionne, Ghosn abandonne ses droits à une partie des actions de performance qui lui ont été attribuées ces dernières années. Et, même dans ces circonstances, même derrière les barreaux de Kosuge, « Ghosn n'est pas du genre à abandonner ses droits », dit un de ses proches. Entre ses actions de performance, sa clause de non-concurrence et son allocation retraite, il y a plus de 30 millions d'euros en jeu.

Le 24 janvier à 8 h 10 du matin, le suspense prend fin. « Philippe Lagayette a reçu hier soir la lettre de démission de Carlos Ghosn », annonce à l'AFP Bruno Le Maire depuis le forum de Davos où, pour la première fois depuis près de vingt ans, Ghosn n'est pas présent.

Plus tard dans la journée, le conseil d'administration de Renault est réuni pour décider ce qui est déjà connu : Carlos Ghosn ne sera plus PDG ; il va être remplacé par le tandem Jean-Dominique Senard-Thierry Bolloré. Le premier est nommé président du conseil, le second est promu directeur général. L'instant est solennel pour ce conseil d'administration qui a été l'un des remparts les plus solides de la forteresse du pouvoir de Carlos Ghosn. Lagayette fait la lecture de la lettre de Carlos Ghosn, dont chaque administrateur a une copie sous les yeux. Puis il récupère tous les exemplaires. La lettre ne sera pas rendue publique. A-t-il démissionné ? « Euh... oui », répond, embarrassé, un administrateur dans la soirée. « Pas vraiment, affirme un autre, le moins qu'on puisse dire, c'est que sa lettre n'était pas franchement grand seigneur. » Le communiqué de presse publié dans la soirée par le Losange est en tout cas sans ambiguïté : « Le conseil a pris acte de la démission de son actuel président directeur général. Il salue le parcours de l'alliance qui lui a permis de se hisser au premier rang des constructeurs automobiles mondiaux. »

« En raison du prolongement de mon empêchement d'exercer mes fonctions, je soussigné Carlos Ghosn, ai l'honneur de vous faire part de ma décision de mettre un terme à mes mandats de Directeur général et de Président du conseil d'administration de Renault [...] avec effet immédiat. Je décide également de mettre un terme, avec effet immédiat, à l'ensemble des mandats que j'exerce au sein des sociétés du groupe Renault, à l'exception de mes mandats d'administrateur. Ma décision est dictée par un empêchement indépendant de ma volonté et par mon souci de permettre à Renault de mettre à jour sa gouvernance et d'assurer la bonne marche de l'entreprise. Il va sans dire, sans pour autant que ceci constitue une condition de la fin de mes mandats, que l'intégralité de mes

---

droits tels que reconnus dans les documents sociaux et par la loi sera préservée et je demande à faire valoir, à ce titre, mes droits à l'attribution d'actions de performance, à la part de la rémunération variable différée ainsi que tout autre droit qui me revient en raison de l'exercice de mes fonctions, et à terme mes droits à la retraite. Mon engagement de non-concurrence au profit de Renault prendra effet dans le cadre de la reconnaissance de mes droits. » La lettre, paraphée de la grande signature de Carlos Ghosn Bichara à Tokyo le 23 janvier, tient en une page. Et dans l'esprit de Carlos Ghosn, ce n'est manifestement pas une démission, et encore moins un désistement de ses droits. « Le gouvernement préfère prendre le risque juridique d'un procès ultérieur entre Renault et Carlos Ghosn, plutôt que de payer le prix politique immédiat de lui faire un gros chèque », analyse un proche du dossier.

Le 13 février, le conseil d'administration décide de ne verser aucune clause de non-concurrence à son ancien PDG, et considère qu'il perd ses droits aux actions de performance attribuées de 2015 à 2018 et à la part différée de sa rémunération variable pour 2014 à 2017. Dans les deux cas, l'attribution définitive de ces éléments de rémunération est soumise à une condition de présence dans l'entreprise. Le 3 avril, il enfonce le clou. il réduit au maximum la rémunération de Carlos Ghosn pour l'année 2018 et recommande – le cas est inédit ! – aux actionnaires de voter contre la résolution que le conseil est juridiquement contraint de présenter pour attribuer une rémunération variable de 224 000 euros à l'ex-PDG.

Carlos Ghosn semble s'être fait rouler. Et un jour, très probablement, Renault et lui se retrouveront au tribunal. Mais le 24 janvier, pour le désormais ex-PDG du Losange, l'important n'est pas là. Ce qui compte, c'est qu'il espère maintenant pouvoir sortir de sa cellule de Kosuge. Mais si on lui a laissé penser, ainsi qu'aux autorités françaises, que la fin de son mandat chez Renault permettrait de débloquer sa situation judiciaire, là aussi, rien ne s'est passé comme prévu.

***Extrait du nouveau livre de Bertille Bayart et Emmanuel Egloff, "Le piège : enquête sur la chute de Carlos Ghosn ", publié aux éditions Kero.***

Lien vers la boutique Amazon : [ICI](#)

□