

## Renault en plein chaos post Ghosn



Renault a annoncé jeudi soir qu'il revoyait à la baisse ses objectifs financiers. Cette annonce intervient après le récent limogeage de son directeur général Thierry Bolloré. En Bourse, le titre s'est effondré de 12%.

Avec Aude Kersulec
Avec Jean-Marc Sylvestre

*Après le départ de Bolloré la semaine dernière, nouveau coup dur pour le constructeur qui avertit sur ses résultats et désespère la Bourse.*

A peine installée, la nouvelle Directrice générale par intérim, Clotilde Delbos n'a pas pu éviter d'annoncer de mauvaises nouvelles. Le ton sombre, la dirigeante a prévenu que Renault devait réduire ses perspectives de chiffre d'affaires par rapport au chiffre annoncé initialement (qui prévoyait déjà une stabilité de chiffre d'affaire pour 2019) et surtout une baisse de bénéfice.

Officiellement, c'est l'affaiblissement de l'économie mondiale qui pèse sur les ventes. Et c'est vrai que beaucoup de constructeurs automobiles dans le monde sont touchés par des baisses d'activités et particulièrement en Europe, où le durcissement de la réglementation contre la pollution est venu toucher directement la rentabilité des constructeurs.

Mais officieusement, il est évident que les difficultés internes et les incertitudes ont empêché l'entreprise de réagir et de répondre aux déséquilibres.

D'abord, la disparition de Carlos Ghosn a évidemment traumatisé le monde de l'automobile **quand, du jour au lendemain, la tête pensante de Renault et de Nissan depuis 15 ans a disparu**, quand le management de transition a mis du temps à être institué et que malgré ça, on voit que le binôme Jean-Dominique Sénard, dirigeant expérimenté de chez Michelin et Thierry Bolloré, dont on peut penser qu'il avait été coaché par Ghosn, n'a pas fonctionné. Il aura fallu que les deux hommes ne s'entendent vraiment pas pour que le premier apprenne à l'autre sa révocation probable par voie de presse.

Ce que Jean-Dominique Sénard aurait reproché à Thierry Bolloré, c'est d'avoir une gestion brutale : un manque de communication, une défiance affichée vis-à-vis des partenaires japonais de Nissan. Le tout mêlé à une stratégie non convaincante : afin de garder un niveau de cash disponible, il avait été lancé des plans d'économies tous azimuts mais surtout, l'entreprise payait ses fournisseurs avec des retards de paiement pour stopper l'hémorragie de cash.

Et à côté, des dépenses jugées trop importantes avec un recours massif à des consultants extérieurs, venant de chez BCG. Ce qui a largement été critiqué en interne : trop cher, trop invasif et même déstabilisant pour l'entreprise, car certains consultants sont même venus prendre la place de certains managers. Sauf qu'on leur reproche de ne pas être des « car guys », des « gars de l'automobile ».

**On a donc assisté à une « fuite des talents »** Renault devient bien moins attractif que son concurrent Peugeot-Citroën, dont la gouvernance est maintenant stabilisée et particulièrement prometteuse avec Carlos Tavares.

---

Deuxième élément, **la crise conjoncturelle, liée au ralentissement mondial. Renault avait misé beaucoup sur les pays émergents**, parce que c'était là qu'il y avait des leviers de croissance. Mais les émergents sont plus touchés par le ralentissement mondial que les pays riches, donc sur ces marchés, Renault est particulièrement vulnérable, comme c'est le cas en Turquie ou en Argentine.

Enfin, **la crise au sein de l'Alliance Renault Nissan**. Les directions des deux entreprises ont toutes les deux changé plusieurs fois dans l'année après le départ de Carlos Ghosn, qui assurait la cohésion. Les liens qui existaient entre managers sont donc à reformer à chaque nouvelle direction, ce qui prend du temps et ne permet de prendre les décisions adéquates au bon moment.

Nissan est dans une mauvaise posture, se prenant en pleine face le ralentissement du marché chinois, sur lequel il est très implanté. En juillet, Nissan a déclaré que ses bénéfices pour le premier trimestre étaient en baisse de 99 % par rapport à l'année précédente et qu'ils allaient devoir supprimer des milliers d'emplois dans le monde entier. Sauf que Renault est actionnaire à hauteur de 45% de Nissan, donc la mauvaise santé de Nissan engendre de mauvais dividendes pour Renault et des difficultés de revenus.

Sans compter **l'affaire de la fusion avec Fiat n'a fait que raviver le feu entre les deux partenaires** Renault a commencé les négociations sans en avertir Nissan, ce que Nissan a mal pris et a donc fait savoir que de leur côté, ils étaient hostiles à cette fusion. D'autant que l'Etat français, principal actionnaire n'aura pas été d'une habileté suprême,

Dans ce contexte, la nouvelle direction a de nombreux défis devant elle.

Clotilde Delbos, directrice générale par intérim, a demandé une révision de la stratégie et a dit au personnel que l'entreprise devrait " faire certains choix " en matière de dépenses.

*"Nous supposons une réduction significative du dividende et pensons que Renault pourrait devoir envisager de vendre des actifs, y compris des actions Nissan, pour défendre son bilan"* analyse un expert de chez Jefferies.

**Vendre des actions Nissan, pour mieux se reprocher de l'Italie ? La fusion avec Fiat est encore plus que jamais dans l'air du temps.**

**Dans l'industrie automobile, il faut produire en quantité pour faire des économies d'échelle, encore plus quand les nouveaux sont technologiques avec l'autonomie, la connectivité, l'énergie...**