



Origines de l'Alliance pour tenter de « décoder » l'agenda caché de Carlos Ghosn

Sections
RENAULT
du syndicat SM-TE

Syndicat de la
Métallurgie
Travaillons
Ensemble

Nouvelle série N°32

16 décembre 2015

1 avenue du Golf 78084 GUYANCOURT
www.travaillonsensemble.org

API : FR TCR LOG 0 52
fax : 01.76.86.90.90

sm-te@travaillonsensemble.org
06.98.05.13.80

syndicat libre et indépendant car non confédéré et financé uniquement par les adhérents

Prises de parole des militants du SM-TE lors du rassemblement du 11 décembre 2015 dans le hall de la RUCHE (Technocentre de GUYANCOURT)

http://www.travaillonsensemble.org/d01-sections/0001-renault-guyancourt/audio/SM-TE_32_Rassemblement_du_11-12-2015.mp3

Introduction par Olivier Debesse

Merci chers collègues,

Je vous remercie d'être venu ce matin dans le hall de la Ruche à l'appel du syndicat SM-TE qui est présent comme vous le savez au Technocentre au moment où se tient la réunion du Conseil d'Administration de Renault dans le contexte du bras de fer engagé entre Renault, par son PDG Carlos Ghosn, et l'Etat Français par son ministre Monsieur Emmanuel Macron. Ce qui est en jeu : c'est la prise de contrôle totale et sans partage de Renault et de Nissan par Monsieur Ghosn. (...).

Sur les dangers de la situation et de l'évolution de l'Alliance, je passe la parole à Noël Daurian, militant du SM-TE, pour vous apporter l'éclairage de notre syndicat.

Intervention de Noël Daurian

Dans la presse, Emmanuel Macron a soupçonné Carlos Ghosn d'avoir un « agenda caché ».

Revenons sur les origines de l'Alliance pour tenter de « décoder » cet « agenda caché » :

1999 : L Schweitzer, est alors PDG de Renault et donne naissance à l'Alliance Renault-Nissan par l'acquisition de 36,8% du capital de Nissan, alors en grande difficulté financière. A l'époque, il y avait d'autres candidats à la reprise qui avaient renoncé, seul Louis Schweitzer a eu le courage de relever le défi. Et pour cela, il délègue Carlos Ghosn et plusieurs cadres de haut niveau de Renault pour assurer le redressement du constructeur japonais.

2002 : C Ghosn a redressé Nissan, d'ailleurs plus vite que prévu, et il est devenu le PDG de Nissan.

Il demande alors à Louis Schweitzer une nouvelle étape de l'Alliance par, d'abord, la mise en place de participations croisées entre Renault et Nissan et aussi, la mise en place de RNBV, une société de droit néerlandais, pilotant la stratégie des 2 constructeurs. L Schweitzer finit par céder, mais, limite à 15% la participation de Nissan dans Renault, et ajoute quelques « sécurités » pour protéger Renault, pas de droits de vote pour Nissan en AG des actionnaires Renault, pour cela, il applique simplement la loi française, et droit de vote prioritaire pour le PDG de Renault au sein de RNBV. Et à l'origine de l'Alliance, il y avait aussi la possibilité pour le PDG de Renault de nommer 3 dirigeants chez Nissan.

A l'époque, la « Communication officielle » de Renault tente de justifier cette participation croisée par l'intéressement de chaque constructeur aux bénéfices du partenaire. En effet, si Nissan n'a pas de droit de vote en AG Renault, il bénéficie quand même des dividendes versés par Renault à ses actionnaires. Avec cet accord de 2002, Renault exerce aussi ses options d'achat acquises en 1999 et achète 7,6% du capital de Nissan, sa part atteint alors 44,4% (cf document de référence 2002 de Renault). Le solde de ces 2 augmentations de capital est

quasi équilibré (quelques dizaines de millions d'euros en faveur de Renault, puisque les deux augmentent et que chacun achète la part de l'autre) : c'est donc une augmentation de capital assez « artificielle » des 2 constructeurs, et, dans cette logique, on pourrait extrapoler, il aurait été possible, par exemple, que Renault achète 20% de Nissan, pourquoi pas, et passe à 56,8% permettant à Nissan de prendre 40% de Renault. C'était « gratuit » pour les deux constructeurs, pourquoi se limiter à seulement 7,6% de plus pour Renault chez Nissan et 15% pour Nissan chez Renault ?

Communiqué interne du 11 décembre 2015

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE RENAULT A APPROUVÉ À L'UNANIMITÉ UN ACCORD DE STABILISATION DE L'ALLIANCE ENTRE RENAULT ET NISSAN

http://media.renault.com/global/fr-1/fr/reaultgroup/Media/PressRelease.aspx?mediaid=74374&nodeid=117&utm_campaign=rss_communiq_ués_de_presse_et_dossiers_de_presse&utm_medium=rss&utm_source=media.renault.com

Réaction du SM-TE :

La montagne a-t-elle accouché d'une souris ?

L'Alliance était déséquilibrée, elle le reste. **Les participations croisées permettaient un pouvoir sans partage de notre PDG, et c'est toujours le cas !** Au prix que nous coûte notre PDG à mi-temps on pourrait largement s'en payer un à plein temps, et même deux qui auraient réellement défendu les intérêts de Renault en France. M. Macron aurait-il tenu bon dans son rôle d'actionnaire principal et M. Ghosn aurait-il perdu le bras de fer ? Le communiqué qui s'étend sur des éléments de second ordre, témoigne que l'Etat aurait tenu bon sur l'essentiel.

Un point d'étonnement : la confiance votée à l'unanimité par les administrateurs, dont les 4 représentants des salariés au nom des syndicats, alors que les intérêts de Renault en France sont toujours menacés. CGT, FO, CFTD et CFE-CGC, même combat ?

Tout simplement parce que ce type de « magouille » financière a un effet inacceptable pour les autres actionnaires historiques : la *dilution*, c'est-à-dire la réduction de leur part dans le capital ainsi que leurs parts dans leurs dividendes ! **En effet, les participations croisées de 2002 ont déjà pour effet de réduire d'environ 7% la part des dividendes de Renault reçues par les actionnaires historiques.**

Simplement par l'effet d'échanges de dividendes entre Renault et Nissan, l'argent, il reste chez Renault et Nissan, il ne va plus chez les actionnaires historiques. Donc, c'est le cas par exemple pour l'Etat français, principal actionnaire de Renault, qui est lésé dans l'affaire. Et puis les salariés actionnaires de Renault. Je rappelle, il y a 4% du capital de Renault qui appartient aux actionnaires salariés, on est tous lésés de 7% sur la valeur des dividendes à cause de cette participation croisée de 2002.

Carlos Ghosn a donc du se dire, qu'à ce niveau, 7%, ce serait acceptable et que personne ne s'en rendrait compte. Mais, dans le même temps, il a obtenu que l'Etat Français s'engage aussi à réduire sa part de Renault aux environs de 15% et ce sera effectivement le cas dès 2006, alors que la part de Renault était encore de 25,9% fin 2002.

2005 : L. Schweitzer, atteint par la limite d'âge, quitte la Direction de Renault. C. Ghosn, comme c'était prévu depuis longtemps, devient alors PDG de Renault, mais, et ce n'était pas prévu, il reste aussi PDG de Nissan. Conséquence : en AG des actionnaires de Nissan, il est à la fois le PDG de Nissan donc le président du Conseil d'Administration et président de l'Assemblée, mais il est aussi l'actionnaire majoritaire puisqu'il est porteur des parts de Renault en tant que PDG de Renault ! Donc, il a la double casquette, PDG, et celui qui a le plus de voix pour voter. Il est donc, à partir de cette date, en mesure d'éliminer tout contre-pouvoir chez Nissan. En particulier, c'est lui qui décide des administrateurs chez Nissan. Donc, depuis dix ans, on peut imaginer que tous ceux qui auraient pu s'opposer à lui, il ne les a pas gardés. Mais, comme PDG de Renault, il continue à devoir rendre des comptes aux actionnaires de Renault, dont l'Etat Français reste le plus important.

2015 : L'Etat Français ne veut plus être un actionnaire « passif » (ni naïf), et il obtient, lors de la dernière Assemblée Générale, les droits de vote double, en application de la nouvelle loi Florange. C. Ghosn voit alors s'éloigner la perspective de devenir aussi l'actionnaire majoritaire de Renault, même en obtenant les droits de vote pour Nissan : c'est l'objet du bras de fer avec le ministre de l'économie, E. Macron, depuis quelques semaines. Mais, ce « bras de fer », même si on n'en connaît pas encore l'issue, a au moins le mérite de faire tomber les masques : contrairement à ce qu'on voulait nous faire croire en 2002, la participation de Nissan dans le capital de Renault n'avait pas pour objectif principal l'intéressement de Nissan aux bénéfices de Renault. Le véritable objectif de C. Ghosn était bien, dès 2002, d'obtenir tôt ou tard les droits de vote pour Nissan et, ainsi,

d'être en mesure d'éliminer tout contre-pouvoir chez Renault, comme il est déjà en mesure de le faire chez Nissan depuis 2005 ! Autrement dit : comment obtenir 44% des droits de vote en AG Nissan ainsi que 15% des droits de vote en AG Renault sans dépenser le moindre euro personnel ? Il est là le scandale, ce n'est pas avec son argent, qu'il travaille Carlos Ghosn. Il travaille avec l'argent des actionnaires historiques, en tant que représentant, puisqu'il est PDG des deux entreprises.

Eh bien voilà, quand on est PDG de deux entreprises, et qu'il y a des participations croisées entre les deux entreprises, on est en mesure d'éliminer tous les autres contre-pouvoirs.

Nous, au SM-TE, nous estimons que cette situation est dangereuse et doit cesser. Il faut un équilibrage de l'Alliance, mais aussi un équilibre des pouvoirs et cela ne peut passer que par la fin des participations croisées, ou, au moins, la réduction de la participation de Nissan dans Renault sous le seuil des 3% comme c'est le cas avec Daimler.

Conclusion par Edouard Nègre

Alors merci Noël pour cet exposé historique, les enjeux, les risques que nous fait courir la situation actuelle et d'ailleurs pour les deux entreprises, on l'a vu, aussi bien Nissan que Renault. (...).

Vous savez que le Conseil d'Administration de Renault comporte 4 administrateurs qui représentent les salariés et dont 1 un spécifiquement les salariés actionnaires.

Est-ce que vous avez entendu ces administrateurs, depuis plusieurs semaines que cette crise a commencé ? Nous, nous n'avons rien entendu.

Au SM-TE nous disons, et nous avons écrit dans nos publications, dans la situation actuelle, leur silence est assourdissant !

L'année prochaine aura lieu le renouvellement, par les élections, des administrateurs représentants les salariés. Le SM-TE présentera des candidats. Soyez prêts, vous aussi, à soutenir ces candidatures, à les porter haut et fort dans tout Renault !

D'ici là, nous restons mobilisés. (...).

Parlez de cette situation autour de vous. Et puis, lisez nos analyses, sur notre site qui reprennent ces différents points : www.travaillonsensemble.org

Et si l'envie vous prend de reprendre vos affaires en mains, si l'envie vous prend de nous rejoindre par votre adhésion, avec d'autres toujours plus nombreux qui l'ont fait avant vous : vous serez les bienvenus dans l'équipe du syndicat SM-TE.

Soyez sûrs : la Direction lit nos tracts, voit notre mobilisation, et nous serons entendus.

Merci.

Donnez-vous les moyens d'agir : rejoignez le syndicat SM-TE

Pour engager des actions, vous représenter et défendre vos droits, le syndicat SM-TE invite les salariés à le rejoindre en devenant membre. Tant les « Renault » que les « prestataires » (salariés les plus fragiles).

Selon ses statuts (ART. 4 : Le syndicat affirme le principe de l'indépendance syndicale et prohibe tout financement d'origine patronale ou politique) **et la volonté de ses dirigeants, le syndicat SM-TE est libre et indépendant parce que financé uniquement par les adhérents, libre et indépendant parce que non confédéré.**