

Crise du coronavirus : "Renault va vivre un des moments clés de son histoire"

[marianne.net/economie/crise-du-coronavirus-renault-va-vivre-un-des-moments-cles-de-son-histoire](https://www.marianne.net/economie/crise-du-coronavirus-renault-va-vivre-un-des-moments-cles-de-son-histoire)

22 mai
2020



Marianne : Selon vous, Bruno Le Maire a-t-il raison lorsqu'il déclare que "Renault peut disparaître" à cause de la crise économique actuelle ?

Bernard Jullien : Oui, l'alliance Renault-Nissan connaît depuis l'année dernière un trou d'air dû à des choix stratégiques malheureux qui lui font aborder la crise du Covid dans une situation moins favorable que ses concurrents. Sans cette crise du coronavirus, le mauvais exercice 2019 ne s'avèrerait pas dramatique car Renault-Nissan garde des fondamentaux robustes : un niveau d'internationalisation important, supérieur par exemple à PSA, et des actifs tels Dacia et un positionnement *lowcost* qui sont extraordinaires. Mais la crise du Covid-19 vient aujourd'hui affecter durement les volumes de ventes. Et ces fondamentaux pèseront peu si l'alliance subissait cinq à six semestres consécutifs de pertes.

Comment expliquer ce trou d'air en 2019, qui met le constructeur automobile dans une situation inconfortable ?

Si tout allait plutôt bien pour Renault-Nissan jusqu'en 2018, la dynamique s'est dégradée l'année passée où l'alliance a publié un résultat annuel négatif pour la première fois depuis dix ans. La faute à une "politique produits" déficiente en France avec certains

modèles pas au rendez-vous, tels le Kadjar ou les monospaces (Espace et Scénic) qui ne pèsent pas suffisamment face à la concurrence agressive de Peugeot.

Malheureusement, Renault n'a pas pu compenser ses pertes sur les marchés internationaux, tel le Brésil. En parallèle, les résultats de Nissan, qui a perdu des parts de marché aux Etats-Unis – sa vache à lait historique – ne sont plus là pour soutenir la croissance du groupe. Enfin, Dacia, un actif pourtant très puissant, a également moins contribué qu'habituellement.

Pourquoi les prochaines semaines seront-elles décisives pour Renault ?

Même sans le Covid-19, le contexte automobile international est en plein chamboulement : d'une part, on sait que l'électrification des voitures va coûter très cher en investissements. D'autre part, la Chine, qui a permis à l'industrie automobile de croître sans discontinuité ces dix dernières années, voit sa croissance économique ralentir. Il y a donc une pression à la hausse sur les coûts et en parallèle des volumes qui baissent. S'il est évident que Renault va subir une nouvelle année de pertes en 2020 après 2019, sa rentabilité pour 2021 et pour les années suivantes est donc loin d'être assurée.

Tout cela va certainement l'amener à radicaliser ses choix stratégiques. C'est pourquoi Bruno Le Maire a raison de dire que Renault joue sa peau dans les deux mois qui viennent. Indéniablement, lors de l'annonce de son plan stratégique le 29 mai, le groupe va vivre un des moments clés de son histoire.

Quels seront les choix qui vont s'imposer à Renault ? On voit que Nissan envisage de supprimer 20.000 emplois dans le monde...

Evidemment, des questions se posent autour de l'outil industriel. Quid des sites en surcapacité de production ? Par le passé, Renault a réussi à réduire ses capacités sans pour autant fermer des usines. Mais sera-ce possible cette fois-ci face à une telle baisse des volumes de ventes ? Certes, il faut rappeler que Renault est le leader de l'alliance sur les sites de production européens. Il aura donc les pleins pouvoirs pour privilégier la sauvegarde des sites français par rapport à ceux, par exemple, situés en Angleterre qui souffrent du Brexit.

Ce sont donc des choix socialement violents qui risquent de se décider...

Oui, car soyons clairs : ce sont des baisses des volumes de ventes de 35 à 40%, plutôt que de 20% comme prévu initialement, qui devraient se produire. Le marché européen, qui tourne habituellement à 17 millions de voitures vendues par an, risque de voir les volumes se réduire à entre 10 et 13 millions. Reste à savoir si on pourra remonter rapidement autour de 15 ou 16 millions de véhicules vendus par an. Mais il y a un fort risque que d'ici là des usines ferment.

En outre, il ne faut pas oublier que Renault est cotée en bourse, et que son cours a déjà perdu près de 60% depuis le début de l'année. Quelle est l'ampleur de la pression des marchés financiers en cette période de crise ?

Elle est forte. En effet, comme ses concurrents, Renault-Nissan devra réaliser des investissements pour électrifier sa production. Cela passera pas une augmentation de capital. L'alliance devra donc retrouver une crédibilité sur les marchés.

Dans ce cadre le rôle de l'Etat, actionnaire à hauteur de 15% de Renault, et qui est sur le point de lui accorder une prêt garanti (PGE) de 5 milliards d'euros, s'annonce central...

Exact, d'autant que le PGE n'est qu'une première étape : les 5 milliards sont là pour faire face aux pertes accumulées lors des 2 ou 3 mois de confinement. S'il y a retour à meilleure fortune, une partie des profits servira au remboursement de la dette. C'est pourquoi il va falloir augmenter le capital pour réinvestir. Et personne ne mettra de l'argent dans Renault si l'Etat n'en met pas, et ainsi faire passer le message qu'il est là pour assurer la pérennité du constructeur automobile.

La question des contreparties aux aides de l'Etat en termes de relocalisation et d'emprunte environnementale va également se poser.

Je pense que le jeu du gouvernement sera d'imposer comme contreparties que les sites d'assemblage des voitures électriques – au premier rang desquels la Zoé – soient maintenus en France, avec deux unités à Flins et à Douai. Il va certainement en parallèle améliorer le bonus écologique et abaisser la TVA pour soutenir le secteur.

Donc la relocalisation, en l'état actuel des choses, se présente davantage comme une fin des délocalisations...

Effectivement, car Bercy marche sur des œufs. Comprendre : si l'Etat était très exigeant sur les relocalisations, cela serait ressenti comme un mauvais signal par les marchés financiers. Bercy va donc devoir se positionner intelligemment entre la nécessité politique d'une production plus locale, tout en permettant à Renault de présenter un plan stratégiquement crédible. En outre, si l'Etat français reprenait trop la main, il y aurait aussi un risque de voir le front japonais se reformer du côté de Nissan. Bref, un tel plan réclame un doigté que Bruno Le Maire n'a pas forcément eu jusque là...

Au reste, je ne vois pas comment Renault pourra relocaliser la production de certains modèles en France. C'est le cas de la Clio 5, par exemple, qui est fabriquée en République Tchèque et en Turquie – *où les coûts de production sont bien moindres, ndlr.* D'ailleurs, si comme Bruno Le Maire le dit, le problème numéro 1 est la survie de Renault, l'axe stratégique numéro 1 ne sera pas la relocalisation de la production en France.

L'Etat devra enfin être vigilant à ce que ses conditions soient respectées par la direction de la firme ...

Assurément, car si la crise est plus dure et plus durable, les constructeurs seront tentés de faire pression pour revenir sur leurs engagements. On se souvient qu'avant l'élection présidentielle de 2012, la direction de PSA jurait qu'elle ne fermerait pas l'usine d'Aulnay-sous-Bois, ce qu'elle a finalement fait quelques mois plus tard. On dit souvent que les politiques sont de remarquables menteurs, mais les industriels sont parfois pires !

Lire aussi Renault : ce que Bruno Le Maire doit exiger en contrepartie des 5 milliards prêtés