

Bloc-notes de L'Opinion, L'Etat actionnaire et l'affaire Renault-Ghosn, 15 janvier 2020



[Télécharger l'article](#) ^[1]

L'affaire Renault-Ghosn doit être replacée dans un contexte de gestion catastrophique par l'Etat actionnaire de certaines entreprises?

L'histoire de l'Etat actionnaire est ponctuée d'échecs retentissants et particulièrement coûteux pour l'Etat, les actionnaires privés, et les contribuables. On se souvient du Crédit Lyonnais, nationalisé en 1982 et géré par Jean-Yves Haberer, ancien directeur du Trésor, qui laisse en 1993 un déficit abyssal, un scandale judiciaire, et finalement l'absorption de ce qui restait de l'établissement par une autre banque. Les actionnaires ruinés n'ont pas oublié Dexia, ancien Crédit Local de France, confié à un ancien directeur général des Collectivités locales et qui leur a coûté 6,6 milliards d'euros en 2007. Areva perd 10 milliards d'euros et une partie importante de ses actifs et même son nom, devenu Orano en 2018, sans doute pour se faire oublier.

En 1995, Renault est privatisé, l'Etat ne conservant que 46 % du capital. En 2001, Nissan ayant acquis 15 % du capital, la participation de l'Etat est réduite à 37,6 %. Au début 2002, l'Etat cède un peu plus de 10 % du capital, puis 8,5 % en 2003, il se retrouve à 15 % du capital. L'Etat et Nissan sont donc à parité dans le capital de la société Renault, laquelle détient 43,4 % de Nissan.

Loi Florange. Mais en 2014, la loi Florange institue le droit de vote double pour les actions détenues depuis plus de deux ans. L'Etat rachète sur le marché 4,7 % du capital, atteint donc 19,7 %, et prend ainsi l'avantage sur Nissan lors de l'assemblée générale de la société

du 30 avril 2015 où il impose le vote double chez Renault, malgré l'opposition de Carlos Ghosn.

Cette opération déclenche une crise avec Nissan car les Japonais sont convaincus qu'elle a pour finalité d'absorber Nissan. Carlos Ghosn y voit la cause de ses problèmes au Japon. La capitalisation de Renault était valorisée à 100 milliards d'euros il y a trois ans, elle n'est plus que de 42 milliards au mois de janvier de cette année. L'Alliance Renault-Nissan a été le premier constructeur automobile mondial en 2017, devant Volkswagen, Toyota et General Motors : l'enjeu est de taille et le nationalisme produit ses effets pervers. Désormais, un Japonais remplace Carlos Ghosn à la tête de Nissan et le risque d'éclatement de l'alliance à succès est majeur.

Comble de malheur, le projet de fusion entre Renault et le groupe Fiat-Chrysler ayant échoué en juin 2019, le nouveau patron de Renault, Jean-Dominique Senard, a devant l'assemblée générale de Renault attribué à Bercy et à Bruno Le Maire la responsabilité du fiasco. Et comble d'ironie, six mois plus tard, Peugeot, indépendant de l'Etat, a réussi ladite fusion en signant au mois de décembre 2019 pour devenir le 4e constructeur automobile mondial.

Normalement, une entreprise dans laquelle l'Etat possède moins de 50 % du capital est réputée privatisée et indépendante de l'Etat, mais en fait, dès lors que la capitalisation est éclatée et qu'elle atteint une taille internationale, il suffit de 15 % du capital, avec un vote double pour se trouver sous tutelle de l'Etat. Or, quand cette entreprise détient des participations à l'étranger, cela devient un problème pour l'Etat des deux pays.

A cette considération s'ajoute le fait que Bercy n'a pas nécessairement les compétences pour suivre les questions complexes de gestion des entreprises et encore moins avec un personnel qui change de poste en permanence. Il y a peu de temps, on a vu un préfet refuser l'agrément de déplacer son siège social à la plus grosse entreprise française.

Aujourd'hui, les nationalisations se poursuivent dans notre pays où de nombreuses entreprises d'Etat absorbent, sans aucun contrôle démocratique, certaines PME de leur secteur et constituent de vrais cartels publics

Dérapage majeur. La société publique du Grand Paris s'est vue interdire par Bercy d'embaucher plus de 200 personnes pour réaliser le gigantesque métro du Grand Paris. Le résultat a été un dérapage majeur des délais de réalisation, une externalisation incontrôlée et incontrôlable des études et une explosion des coûts donnant lieu à des prélèvements fiscaux nouveaux et improvisés. C'est encore Bercy qui a fait échouer la privatisation d'Aéroport De Paris, en refusant avec mépris l'entrée de collectivités locales au capital de cette entreprise et mettant ainsi le gouvernement en difficulté.

Un actionnaire doit suivre le développement de son entreprise et investir, c'est même la vraie légitimité de la Bourse, mais l'Etat est surendetté et la France a le record des prélèvements obligatoires, dépassant la Suède. David Azéma, ancien directeur de l'Agence des participations de l'Etat écrit : « Les inconvénients d'une présence directe de l'Etat au capital l'emportent très largement sur le bénéfice que peuvent en retirer notre industrie et notre économie. »

Contrôle démocratique. La privatisation n'est pas nécessairement la panacée et les GAFAs pourraient devenir rapidement plus puissants et moins contrôlés que les Etats démocratiques si on laisse se constituer des cartels comme c'est devenu le cas aux Etats-Unis, faisant

peser une réelle menace sur les libertés individuelles avec le fichage général de toute la population. L'Etat doit contrôler que l'Etat de droit est bien respecté, mais il ne peut gérer et choisir la stratégie des entreprises. Aujourd'hui, les nationalisations se poursuivent dans notre pays où de nombreuses entreprises d'Etat absorbent, sans aucun contrôle démocratique, certaines PME de leur secteur et constituent de vrais cartels publics. L'Etat a créé récemment deux nouvelles banques publiques : la Banque postale et la Banque des territoires. L'Agence des participations de l'Etat, Bpifrance et la Caisse des dépôts et consignations contrôlent 1 800 entreprises représentant plus d'un million de personnes et d'une valeur de 100 milliards d'euros.

Dans un rapport sur l'Etat actionnaire, publié en 2017, la Cour des Comptes écrit : « Le portefeuille d'entreprises à participation publique constitue un ensemble vaste et hétérogène, résultant d'une sédimentation historique, sans cohérence globale, tandis que les entreprises concernées sont soumises à des défis majeurs » (p. 17). Malheureusement, Simon Nora avait écrit sensiblement la même chose, il y a cinquante ans !

<https://www.lopinion.fr/edition/politique/l-etat-actionnaire-l-affaire-renault-ghosn-chronique-patrick-devedjian-208627> [2]

Tags:

[Renault](#) [3]

[Carlos Ghosn](#) [4]

[nationalisations](#) [5]

[Etat actionnaire](#) [6]

categories:

[Bloc Notes L'Opinion](#) [7]

[France](#) [8]

[Tweet](#) [9]

Wednesday, 15 January 2020

Source URL (retrieved on 08/14/2020 - 11:08): <http://patrickdevedjian.fr/bloc-notes-de-l%E2%80%99opinion-l%E2%80%99etat-actionnaire-et-l%E2%80%99affaire-renault-ghosn-15-janvier-2020/1064>

Links:

[1]

<http://patrickdevedjian.fr/sites/default/files/L%E2%80%99Etat%20actionnaire%20et%20l%E2%80%99affaire%20Renault%20Ghosn.pdf>

[2] <https://www.lopinion.fr/edition/politique/l-etat-actionnaire-l-affaire-renault-ghosn-chronique-patrick-devedjian-208627>

[3] <http://patrickdevedjian.fr/tags/renault>

[4] <http://patrickdevedjian.fr/tags/carlos-ghosn>

[5] <http://patrickdevedjian.fr/tags/nationalisations>

[6] <http://patrickdevedjian.fr/tags/etat-actionnaire>

[7] <http://patrickdevedjian.fr/blog/bloc-notes-lopinion>

[8] <http://patrickdevedjian.fr/blog/france>

[9] <http://twitter.com/share>