



© 2022 Libération (site web). Tous droits réservés.
Le présent document est protégé par les lois et conventions internationales sur le droit d'auteur et son utilisation est régie par ces lois et conventions.

PubliC Certificat émis le 17 novembre 2022 à Université-de-Bordeaux à des fins de visualisation personnelle et temporaire.
news-20221109-LIF-069

Nom de la source

Libération (site web)

Mercredi 9 novembre 2022

Type de source

Presse • Presse Web

Libération (site web) • 1033 mots

Périodicité

En continu

Couverture géographique

Nationale

Provenance

Paris, Ile-de-France, France

Renault : «La scission des activités électriques et thermiques ne doit pas se faire au mépris de la réalité opérationnelle»

Théodore Laurent

Renault a choisi de séparer ses activités thermiques et électriques en marge de la dernière étape de sa révolution commencée il y plus de deux ans. La scission, qui a pour but d'attirer les capitaux extérieurs, pourrait fragiliser sa capacité de production selon le spécialiste de l'automobile Bernard Jullien.

Un losange aux cinq facettes. Le constructeur Renault a dévoilé mardi sa nouvelle organisation, séparant activités thermiques et électriques, afin d'attirer les capitaux extérieurs. La marque sera désormais constituée en cinq entités, dont Ampère, sa nouvelle filiale, consacrée aux voitures électriques. Celle-ci rassemblera plus de 10 000 employés en France et devrait produire plus d'un million de véhicules à l'horizon 2030. Elle a vocation à entrer en Bourse, sur Euronext, dès 2023. La branche dédiée aux activités thermiques, qui restera le coeur de métier de l'entreprise a minima jusqu'à 2040, englobera la nouvelle autre filiale, Horse. Le capital de ce nou-

vel équipementier, chargé de produire les nouveaux moteurs, sera partagé à 50-50 avec le constructeur chinois [Geely](#). Bernard Jullien, maître de conférences à l'université de Bordeaux et spécialiste de l'industrie automobile, décrypte pour *Libération* les conséquences possibles de ce nouveau paradigme.

Scinder les activités électriques et thermiques est-il un gage de réussite pour attirer les investisseurs ?

La stratégie est pour le moins originale. Scinder juridiquement ces activités dans le domaine de l'automobile est une chose assez rare. Ford a logé l'électrique et le thermique dans deux entités différentes mais ce sont deux divisions de la même entreprise : la Ford Motor Company.

Financer la transition électrique est très coûteux. Renault, qui considère que s'endetter lui est difficile, compte donc faire appel aux investisseurs sur les marchés. Comme le titre Renault est très mal valorisé en Bourse, l'idée est de ne

pas offrir aux investisseurs des actions Renault mais ceux d'une nouvelle entreprise, nouvellement cotée, que les investisseurs pourraient regarder comme une espèce de Tesla français. Ainsi, la stratégie de [Luca de Meo](#), directeur général du groupe, est de scinder, de manière artificielle, les deux activités afin de présenter aux investisseurs deux business différents. Il espère qu'en dissociant la partie déclinante [*les voitures thermiques, ndlr*], cela permettra de mieux valoriser les activités électriques.

Le but est de caresser les investisseurs dans le sens du poil, mais je ne vois pas comment le marché pourrait être dupe. Vous prenez, par exemple, le CV d'un Luca de Meo : il n'a rien à voir avec un startupeur, c'est un «car guy» [*surnom des dirigeants qui ont fait toute leur carrière ou presque dans l'industrie automobile*]. Même chose pour les équipes d'ingénieurs, de concepteurs de voitures. De plus, c'est toute cette expérience acquise dans l'industrie automobile qui peut faire de Renault un acteur majeur de l'électrique. Il faut faire attention à

ce que cette scission, sous couvert de ramener des fonds de l'extérieur, ne se fasse pas au mépris de la réalité opérationnelle.

Autre incertitude, quel rôle prendra Nissan dans cette nouvelle organisation ?

Je trouve que le comportement de De Meo avec un partenaire historique comme Nissan est assez étrange. On a senti que la marque au losange cherchait à réduire sa participation dans l'alliance franco-nippone *[la marque au losange détient 43,4 % de l'entreprise japonaise, qui elle ne possède que 15 % de Renault]*. Du reste, lorsque l'on essaie de trouver les milliards dont les dirigeants de Renault pensent avoir besoin pour financer la mutation, tout indique qu'ils seront trouvés là, au moins autant que par le biais de la fameuse scission. Même [Bruno Le Maire](#), le ministre de l'Economie, a bien compris que la relation avec Nissan est le sous-jacent de cette réorganisation. Il est monté au créneau en déclarant qu'il fallait préserver l'alliance Renault-Nissan *[l'Etat est le premier actionnaire de l'entreprise avec 15 %]*.

Si Renault et Nissan partagent l'essentiel, le besoin de cash pour financer la transition est moindre. Si Renault conserve 43 % dans Nissan et que Nissan va bien, alors Renault touche des dividendes. Rembourser d'éventuelles dettes est alors plus facile. Enfin, si les dirigeants de Renault pensent qu'il faut absolument créer Ampère et l'introduire en Bourse alors, il faut aussi que Nissan prenne une part des titres. Pour l'instant, il n'a guère été question de cela et il a été rapporté que Nissan ne voyait pas d'un très bon oeil l'association de son allié avec Geely. Les craintes de Le Maire sont

fondées. De Meo répond que la coopération est à l'arrêt et aura des chances accrues de repartir après le rééquilibrage *[la cession d'une part importante des parts de Renault]*. Mais l'inverse pourrait très bien se produire. Le pari est risqué.

Pour ce qui est de la nouvelle structure Horse, n'est-il pas paradoxal de s'allier avec une entreprise chinoise, alors que le pays est le premier pollueur mondial ?

Il est vrai que si l'alliance avait été faite dans le cadre des véhicules électriques, cela aurait été plus compréhensible. La Chine fabrique beaucoup de composants nécessaires à la construction de ce type de voitures et le marché chinois de l'électrique est, pour pas mal d'années, le plus vaste du monde. Finalement, la question du caractère polluant des activités des acteurs chinois chez eux ne se pose guère puisqu'il ne s'agit pas de leur acheter des composants qu'ils fabriqueraient chez eux mais de les laisser investir en Allemagne ou en France pour y construire des usines de batteries. Leur caractère polluant ou non dépendra de la manière dont les Allemands et les Français produiront l'électricité avec laquelle on alimentera ces giga-usines, très gourmandes en énergie.

Les grands acteurs mondiaux de l'industrie automobile ont tendance à considérer qu'ils n'ont guère le choix et ne peuvent pas se passer de partenariats chinois. Renault a un partenaire chinois pour fabriquer des batteries à Douai. C'est aussi le cas des constructeurs allemands qui, pour assembler des véhicules électriques en Allemagne, ont invité des partenaires chinois à venir implanter chez eux des giga-usines. Ainsi, si la question de la souveraineté tech-

nologique et industrielle de l'Europe est considérée comme pertinente chez les grands constructeurs européens, ils considèrent que cette souveraineté ne pourra être assurée, si elle ne l'est jamais, que dans le long terme.

Cet article est paru dans Libération (site web)

https://www.liberation.fr/economie/tran-sports/renault-la-scission-des-activites-electriques-et-thermiques-ne-doit-pas-se-faire-au-mepri-de-la-realite-operationnelle-20221109_UEPD2HYUAJABXHRPD3AQQKTL5Q