



RETOUR SUR UN DEPART...

RENAULT RUEIL-LARDY

La confirmation de la prochaine fermeture du CTR a quelque peu monopolisé l'actualité de l'établissement et occulté un événement beaucoup moins anodin qu'il n'y paraît : le départ de Carlos TAVARES et la réorganisation qui s'ensuit en tête de l'organigramme. Retour sur des changements qui méritent que l'on s'y attarde plus attentivement...

Bref rappel des faits :

Lorsque les salariés de l'entreprise reviennent de congés d'été, c'est pour apprendre par les médias que Carlos TAVARES, N° 2 de Renault depuis 2011, vient d'être démis de ses fonctions. Motif invoqué : des déclarations concernant ses aspirations à devenir N° 1 d'un groupe automobile. Renault vient de perdre son deuxième directeur délégué aux opérations en à peine 2 ans...

En 2011, c'était Patrick PELATA qui, officiellement du moins, faisait les frais de « l'affaire des trois cadres ». Avec lui disparaissait l'image d'une sensibilité « sociale » à la tête de l'entreprise, dans la continuité rassurante de l'ère SCHWEITZER. Cette fois, avec le départ de Carlos TAVARES, c'est celle d'un défenseur du produit automobile qui s'efface.

Il n'est pas ici question de se livrer à un « éloge funèbre » de M. TAVARES. Ses conceptions et ses pratiques en matière de dialogue social nous ont à plusieurs reprises laissés pour le moins sceptiques ! Néanmoins, la présence aux côtés de Carlos GHOSN d'un N° 2 ayant fait carrière au sein de l'entreprise et notoirement passionné par la technique et le sport automobiles, pouvait s'interpréter comme une volonté de défendre l'identité et la raison d'être de Renault, sa culture et sa place dans l'Alliance.

Au-delà des intrigues de cour et du déballage public d'un conflit d'ambitions personnelles à la tête de Renault, « l'affaire » qui a conduit à l'éviction de Carlos TAVARES ne dispense pas de s'interroger sur les raisons de cette situation. La réorganisation qui en a découlé dans une indifférence quasi-générale indique pourtant que c'est dans la gouvernance même de l'entreprise que figurent des éléments de réponse.

Lecture « interdite » du nouvel organigramme de tête de groupe :

L'évolution d'organisation consécutive à ce départ (à moins que ce ne soit l'inverse...) met en place, nous dit-on, un organigramme « miroir » de celui de NISSAN. Il ne s'agit pas d'une organisation provisoire dans l'attente d'un hypothétique successeur de M. TAVARES, mais bel et bien d'une organisation durable, qui voit le périmètre de l'ancienne direction déléguée aux opérations désormais scindé en deux entités :

- la direction de la compétitivité, qui correspond aux activités « amont » typées « produit » et couvertes par la DEQIG (Ingénierie et Qualité), la DFLG (Fabrications et Logistique), la direction du produit et des programmes, le design et les achats
- la direction de la performance, qui regroupe les activités « aval » typées « chiffre d'affaire » et dévolues à la direction commerciale (Ventes et Marketing) et aux régions (qui incluent les sites de production situés sur leur zone géographique)

Ce sont respectivement Thierry BOLLORE et Jérôme STOLL qui prennent les rênes de ces deux nouvelles directions, dont les noms de « compétitivité » et de « performance » ne sont certainement pas anodins et très probablement annonceurs d'une « reprise en mains » comptable.

Rappelons-nous en effet que M. BILLIG justifiait la récente réorganisation de la DEQIG en affirmant qu'une organisation doit être construite de telle manière que ses objectifs y soient lisibles... Si l'on applique ici ce principe, vu de l'extérieur, le produit automobile apparaît de plus en plus estompé derrière le rideau des indicateurs économiques, tandis qu'un message clair est envoyé aux actionnaires et aux partenaires financiers de l'entreprise. A bon entendeur...

« Plus près de toi, mon Dieu » :

Remarquons encore, au passage, la disparition d'une direction symbolique : celle de la « transformation de Renault ». Même si ses réalisations n'ont pas toujours été très heureuses (pour mémoire, c'est à elle que l'on doit « l'affaire » des frais de mission qui a secoué la DCMAP à LARDY début 2013), ce « passage à la trappe » apparaît révélateur d'un changement de préoccupations. Simplifier Renault, c'était une occasion de remettre, même timidement, un peu de confiance plutôt que du contrôle dans les modes de fonctionnement de l'entreprise. Et la confiance, c'est aussi une forme de reconnaissance...

Au lieu de cela, le déploiement du Renault Management Way, associé à la réduction des niveaux hiérarchiques récemment effectuée, risque surtout d'avoir pour effet une prise plus directe du « top-down » sur le terrain.

Le retour des vieux démons :

Le « limogeage » de Carlos TAVARES et le partage de son périmètre entre les deux nouvelles directions de la compétitivité et de la performance font mécaniquement remonter la responsabilité des arbitrages entre produit et commerce au niveau de Carlos GHOSN en personne. Au moment où se confirment ses intentions de briguer un nouveau mandat à la tête de Renault, cette réorganisation apparaît comme un pas de plus dans la concentration des pouvoirs entre les mains du seul PDG de l'entreprise.

L'an dernier, Louis GALLOIS, auteur du rapport sur la compétitivité de l'industrie française, au cours d'une conférence à ce sujet, citait Renault comme exemple de non-valorisation de l'intelligence collective... Le changement n'est pas pour maintenant, qu'on se le dise !