

Nous traversons en France une période charnière de notre vie politique économique et sociale, mais également en Europe. Pour l'Europe c'est un défi singulier. Cette période de doutes et de questions peut être un rebond. L'Entreprise a un rôle central à jouer dans ce rebond et notamment pour l'Europe. Nous évoluons entre une forme d'inquiétude et une forme d'espoir, mais l'inquiétude domine.

Les points négatifs

Il y a 30 ans la chute du mur de Berlin pensait faire triompher le capitalisme, anéantir le communisme et ouvrir sur une mondialisation qui promouvrait la prospérité mondiale. Mais après 30 ans le constat est moins brillant, la globalisation n'a pas tenu toutes ses promesses. La situation est dangereuse pour notre démocratie.

Les raisons de cet échec :

- La question sociale est revenue. Depuis 40 ans il y a eu des bouleversements géopolitiques. Il y a eu un transfert de richesses, au Moyen Orient en 70 avec la crise pétrolière, mais surtout après entre le monde occidental et l'Asie et en particulier la Chine. Le PIB de la Chine est supérieur à celui des Etats Unis. Ce mouvement de mondialisation global a eu des effets positifs sur la croissance mais les inégalités sont apparues. Une grande partie de la société a perçu qu'elle était passée à côté de la mondialisation. Le pouvoir d'achat des classes moyennes a diminué, et les classes supérieures se sont enrichies. Cela a provoqué des réactions de protectionnisme, de nationalisme. Le monde se transforme en un monde d'archipels.
- La révolution numérique provoque également une angoisse qui se rajoute à l'inquiétude de la classe moyenne (baisse de la demande d'emploi, crainte de la dégradation du niveau de vie).
- L'excès de financiarisation est également un sujet de préoccupation. L'exigence du court terme est devenue centrale dans la vie économique. Les actionnaires sont sur du court terme alors que les chefs d'entreprises sur du long terme. Deux mondes à part qui ne correspondent plus à une communauté de destin.
- L'accélération du mouvement migratoire, le développement des crises identitaires, les questions d'environnement, sont également anxiogènes.
- Le développement du capitalisme conquérant
 - o Le capitalisme Anglo-saxon né en 70 est encore extrêmement fort : la société ne comprend pas que l'entreprise ne soit là que pour faire du profit. Ce capitalisme est défendu par une doctrine nord-américaine qui se repose sur l'extraterritorialité la justice américaine et qui est une arme.
 - o Le capitalisme d'état chinois né en 70. La Chine s'est ouverte au monde occidental mais elle a développé un modèle de culture chinoise avec des armes économiques agressives mais avec des institutions qui ne sont pas démocratiques. La Chine se définit comme un état socialiste de dictature démocratique populaire. Ce capitalisme fait des avancées massives, en particulier en Europe. L'Europe aujourd'hui n'est pas capable de réagir.

Les points positifs

Le capitalisme/démocratie a généré de la richesse. Les autres modèles proposés par l'histoire n'ont pas réussi.

Le capitalisme libéral peut encore se transformer et l'entreprise est au cœur de cette possibilité de transformation.

Le rapport Nota a pour objet : Entreprise, objet d'intérêt collectif. Dans ce rapport il ressort que l'entreprise est une institution politique : elle n'est pas là que pour faire du profit mais doit tenir compte des implications environnementales et sociales de son activité.

La responsabilité des organes dirigeants et délibératifs des entreprises est fondamentale, le rapport est un hymne à la responsabilisation de l'entreprise. Ils ont la responsabilité du sens, de la vision et l'obligation morale de déterminer une raison d'être.

La raison d'être est à la fois une étoile polaire et la traduction de la racine de l'entreprise, de son ADN, ce qui la distingue en tant qu'entreprise et qui doit être partagée par tous les salariés de l'entreprise. La raison d'être est le cœur et la colonne vertébrale d'une entreprise. Elle a des conséquences sur le comportement managérial et les performances de l'entreprise. Pour Michelin la raison d'être est « offrir à chacun une meilleure façon d'avancer ».

Il faut que l'Europe soit suffisamment forte pour faire face aux deux capitalismes (Anglosaxon et Chinois).

QUESTIONS : RÉPONSES

Q : *Toute les théories, les pratiques qui se développent par opposition au rôle, au poids et à la priorité de l'actionnariat, butent sur la décroissance violente depuis 10 ou 15 ans de l'actionnariat individuel.*

R : Il y a effectivement une diminution de l'actionnariat individuel, mais aussi une baisse drastique des investissements des institutions européennes dans les capitaux des entreprises européennes, ce qui est plus grave. La diminution de l'actionnariat individuel est dû au matraquage fiscal confiscatoire, et aussi aux agitations des marchés qui ont pu décourager les actionnaires qui n'avaient pas le temps de la durée. La décroissance majeure des investissements des institutions européennes dans les capitaux européens s'est accélérée après la crise de 2010 car l'Europe a voulu protéger le système financier européen mais les accords ont conduit à réduire la capacité des institutions européennes à investir dans les entreprises privées européennes au nom du risque. Les portefeuilles des actions détenues par les grandes institutions ont fondu. Cette épargne a été investie dans les dettes des Etats et les actions ont été acquises de façon massive par des capitaux asiatiques (Pirelli, Volvo, Daimler...). C'est une illustration de l'invasion du capitalisme chinois.

Q : *Qu'est-ce qui vous rend optimiste aujourd'hui ? Quel est l'avenir de l'automobile ?*

R : La nouvelle commission a pris acte du rapport et désire réagir. Elle crée le cadre pour que les entreprises soient responsables. La réflexion de la commission va dans le bon sens. Le point majeur, qu'est la question du climat, de l'environnement, c'est une chance pour l'Europe qu'elle doit saisir. Si l'Europe sert de phare au monde sur la question de protection environnementale, elle trouvera le chemin du leadership mondial. L'Asie et l'Amérique du Nord ne regardent pas les problèmes d'environnement. Nous devons être pro actifs et non réactifs. La question sociale dans le domaine automobile est très inquiétante, et elle est devant nous. Tous les clignotants rouges sont allumés. Nos entreprises doivent prendre le lead mais surtout elles doivent investir massivement dans la formation aux nouvelles technologies.

L'industrie automobile a un immense avenir. Il y a des zones mondiales qui n'ont pas accès à la mobilité (3/4 de la Chine, l'Afrique...). Mais il faut se demander quelle mobilité ? Elle sera plus une mobilité de service qu'une mobilité de véhicule. Le véhicule sera une simple extension de la maison, toutes les innovations conceptuelles en matière d'informatique vont dans ce sens. Nous allons vivre dans un monde de partenariat très divers (assurances, banques, partenaires de transports en commun...), la multimodalité de la mobilité va l'emporter. Il faudra que l'industrie soit au cœur de cette multimodalité de la mobilité.

Q : *En tant que président d'un grand groupe français, comment pouvez-vous parvenir à diffuser les responsabilités de l'entreprise (environnementales, sociales...) face aux entreprises asiatiques ?*

R : Le capitalisme responsable ne pourra se déployer que si les investisseurs sont capables de tenir dans la durée et s'ils ont un cadre qui leur permet de vivre et d'investir avec des critères sociaux, environnementaux et de performances économiques. Il faut des réglementations positives pour susciter ces institutions à investir. C'est un sujet politique majeur. Les forces auxquelles nous avons à faire face sont des forces essentiellement politiques. C'est une déficience de l'Europe. Il faut un pouvoir politique européen fort.

Q : *Le Brexit sera-t-il une chance, un bien ou un mal pour le Royaume Uni ? Et un épiphénomène pour Renault ?*

R : Renault n'est pas présent industriellement en Angleterre, c'est Nissan qui est présent, et là il y a un impact majeur car les taxes aux frontières auront des conséquences sur les importations/exportations. L'industrie automobile anglaise va faire les frais du Brexit s'il n'y a pas d'accord sur les droits de douane. Cela va donc entraîner une transformation industrielle. Pour l'Angleterre, risque d'avoir un creux économique. La Grande Bretagne n'a jamais vraiment eu une politique européenne. Elle avait tous les avantages sans en avoir les inconvénients. Le Brexit peut permettre de resouder le continent sur ses valeurs initiales et peut être une force pour la constitution de la force politique européenne.

Q : *Quelles est la raison d'être du Groupe Renault ?*

R : Renault doit avoir une raison d'être, mais la difficulté c'est que l'exercice n'a pas été commencé ni partagé. Renault est intrinsèquement lié à l'Alliance Nissan Mitsubishi, donc lorsque l'on parle de raison d'être pour Renault, on ne peut pas la dissocier de la raison d'être de l'Alliance mais cette Alliance est composée d'entreprises qui ont des cultures très différentes. Cette raison d'être devrait voir le jour en 2021. Dans les entreprises il n'y a aucun dialogue entre les cadres et les ouvriers. L'élaboration d'une raison d'être pour une entreprise est l'occasion d'établir un dialogue avec tout le personnel de l'entreprise, cela permet de briser les frontières.

Q : *Est-ce que l'avenir est d'être toujours propriétaire de sa voiture ?*

R : il y a une évolution réelle, les ventes de flottes automobiles sont en pleine croissance, cela va avec la notion de service. Cette évolution se prépare, mais la difficulté c'est que le business model autour de services est très difficile et fragile sur le plan économique, le modèle digital aujourd'hui perd beaucoup d'argent. Il y a une évolution majeure du mode de mobilité qui ne va pas être équitablement réparti sur le plan géographique notamment dans les pays émergent où l'acquisition d'une voiture reste un modèle.

Q : *Que pensez-vous du pouvoir d'achat en France et de l'emploi des seniors ?*

R : Le salarié français n'est, à mon sens, pas défavorisé par rapport à ses collègues étrangers. Les salaires français sont parmi les plus élevés du monde occidental avec l'Allemagne et les EU. Le vrai problème de la compétitivité française ce sont les coûts et les impôts de production. Les écarts sont considérables par rapport à l'Allemagne.

En France nous sommes seniors à partir de 55 ans, cette question est très liée au projet des retraites. L'emploi des seniors est un des moyens des plus intelligents de faire deux choses :

- Permettre aux seniors de garder leur dignité car il n'y a rien de pire que cette rupture brutale. Une transition temporaire pourrait être une solution.
- Les seniors apportent toute leur expérience à l'entreprise qui en a besoin.

Q : *Pourquoi les constructeurs français passent sous silence les véhicules autonomes pour se focaliser sur les véhicules électriques ?*

R : L'électrification des véhicules n'est pas incompatible avec la voiture autonome. Chez Renault il y a des tests en cours sur des véhicules autonomes. Pratiquement toutes les voitures qui sortent d'usine aujourd'hui sont de niveau 2. Les niveaux 3 et 4 nécessitent un minimum de vigilance. Mais les niveaux 4 et 5 ne sont pas pour tout de suite.

Q : *Le temps de travail n'est-il pas une particularité et un frein à la compétitivité française ?*

R : La semaine des 35h a été une catastrophe en France et depuis on essaye de voir comment corriger le tir. Dans le secteur privé et industrielle la semaine des 35h est une fiction. On est passé à des accords locaux de compétitivités, de flexibilité. Les chinois travaillent beaucoup, mais leur productivité n'est pas la même que la nôtre. La productivité des salariés français est assez bonne. Le problème de la France c'est le problème de ses coûts de production.