

autoactu.com

Analyse - 05/02/2024 - #Renault , #Volkswagen , #Geely , #Ford , #Stellantis

Les ambiguïtés de la phraséologie tavaressienne

Par Bernard Jullien

[Vous êtes abonné](#)

[Offrir cet article](#)



Le statut des propos qu'a tenu Carlos Tavares sur le probable mouvement de consolidation du secteur et le rôle que pourrait y tenir Stellantis apparaît comme marqué au sceau de l'ambiguïté. Ils relèvent en partie de l'autosatisfaction du dirigeant d'une entreprise cotée faisant son roadshow et indiquant qu'il a fait les bons choix. Ils débordent assez évidemment ce cadre et cherchent à avoir une portée politique en suggérant que les mauvais choix passés faits malgré ses véhémentes protestations pourraient être corrigés en l'écoutant enfin.

Du temps de l'Empire soviétique, avait éclos une spécialité chez les analystes des faits diplomatiques et politiques que l'on appelait la "kremlinologie" : décrypter ce que cachaient et révélaient les mots employés par les dirigeants russes était d'une telle difficulté que certains y dédiaient tout leur temps. La très forte présence médiatique de Carlos Tavares et les méandres suivis par ses réflexions et interventions finissent de même par nous transformer en "taveressologues".

En effet, à peine clos l'épisode Meloni, Carlos Tavares ouvre un nouveau chapitre de ses aventures médiatiques en donnant une interview à Bloomberg où il évoque explicitement l'hypothèse d'une nouvelle vague de consolidation dans l'industrie automobile pour placer

Stellantis dans la position de consolidateur plutôt que de consolidé. A peine une semaine après avoir titré, au sujet des propos qu'il tient sur les véhicules électrique, "*A quoi joue le patron de Stellantis ?*", *Les Echos* comme tous les observateurs n'ont plus qu'à récidiver pour essayer de saisir si - ou jusqu'à quel point - ces sorties médiatiques relèvent de la fanfaronnade ou de la péroration ou s'il faut au contraire y voir les prémices d'une construction stratégique.

A un premier niveau, il y a des constantes et les propos qu'il tient en ce début d'année s'inscrivent dans la lignée d'un "narratif" qu'il a progressivement structuré depuis l'époque où il était Président de l'ACEA en 2018-2019. Pour le caractériser, il consiste à désigner comme relevant d'un interventionnisme insupportable développé par des bureaucrates irresponsables le renforcement des exigences de réduction des émissions malgré les protestations des constructeurs. Le fait que, a minima, l'un d'entre eux ait menti éhontément ne saurait justifier que les politiques en Europe ne prennent plus pour argent comptant ce que les constructeurs leur racontent, restent sourds à leurs appels au "réalisme" et considèrent que, comme par enchantement, une fois mis au pied de mûrs qu'ils prétendaient infranchissables, les constructeurs parviendront à les franchir. En cela le discours récurrent de Tavares est d'abord celui d'un industriel qui ne décolère pas face aux effets de l'affaire Volkswagen qui a induit ce changement fondamental : les régulations qui s'appliquent à l'automobile ne sont plus coconstruites – ou capturées ? – par les industriels mais négociées entre politiques et ONG.

Le fait que, au sein de l'ACEA, une sorte de consensus se soit structuré pour considérer qu'il est désormais vain de demander une espèce de retour à l'âge d'or et qu'il convient de chercher plutôt à composer avec le nouveau paysage lui est insupportable. Le bien peu convaincant "*Forum de la liberté de mouvement*" qu'il a lancé en 2022 en désertant l'ACEA est censé organiser mieux que ne le font les institutions européennes ou nationales les débats qu'il estime nécessaire et qui, s'ils étaient conduits correctement, ne pourraient qu'amener à lui donner raison.

Ainsi, cinq ans après qu'il ait entamé sa croisade, chaque interview - et celle donnée cette semaine à Bloomberg confirme la règle – a des airs de "*Je vous l'avais bien dit*" ou de "*On ne perd bien pour attendre*". Les périls qui nous guettent et dont il avait annoncé l'imminence sont sociaux, économiques, écologiques et géopolitiques : les VEB seront trop chers et réservés à une élite ; les produire en nombre forcément limité réduira drastiquement l'emploi dans l'industrie ; comme les véhicules propres immatriculés seront très peu nombreux, la décarbonation espérée ne sera pas au rendez-vous ; comme cela laminera aussi la rentabilité, beaucoup d'entreprises en difficultés seront à vendre ; seules les entreprises chinoises seront en mesure de les racheter ...

La chanson et ses différents couplets nous sont désormais familiers et, un peu comme en jazz, ce sont dès lors les variations sur le thème qui importent. Celles de la semaine dernière concernaient la consolidation et la note un tant soit peu dissonante par rapport aux refrains tavaressiens usuels a consisté cette fois à indiquer que, mises à part les entreprises chinoises, il y avait peut-être tout de même un candidat crédible pour que les erreurs manifestes des politiques ne se traduisent pas par la mainmise totale de Pékin et pour "*se préserver du bain de sang électrique*" : Stellantis.

Côté européen, le patron de Stellantis profite de l'occasion qui lui est offerte par le renoncement de Renault à introduire Ampere en Bourse pour indiquer qu'il est décidément au-dessus du lot. En effet, pour lui, il est quasiment impossible de survivre à l'électrification à marche forcée imposée par l'Europe et ceux qui, comme Renault, n'ont pas la taille requise et croient pouvoir tenter d'aller fabriquer des véhicules du segment B dans des pays à hauts salaires comme la France viendront tôt ou tard conforter ses prédictions : ils devront s'adosser à un partenaire plus grand et en meilleure santé financière ; peut-être y a-t-il une manière d'éviter que ce ne soit Geely ... Ces gens-là croient même qu'il est opportun de concevoir des véhicules et des plateformes qui soient dédiées aux VEB. Si les populistes gagnent les élections européennes et/ou américaines, ils comprendront que l'autre option, celle "multi-énergie", était la bonne. Quant à l'idée *"courageuse et originale"* de tenter d'isoler la partie électrique de la partie traditionnelle, elle apparaît, selon Tavares, comme une tentative un peu désespérée de trouver à financer l'expansion des gammes VE *"parce que ce qui va financer l'électrification, c'est la rentabilité des ICE. Donc, si vous coupez ce qui est rentable et que vous isolez ce qui n'est pas rentable, comment pouvez-vous financer ce qui n'est pas rentable dans le monde où les taux d'intérêt sont élevés ?"*.

En dehors du plaisir patent qu'il prend à éreinter Renault et sa direction, il ne s'agit probablement pas à ce stade de se positionner pour un très improbable rachat. Ici, il s'agit de parler aux investisseurs et d'indiquer que tous les choix faits par Stellantis sont les meilleurs qui soient et que si le présent ne l'indiquait pas, l'avenir s'en chargera.

L'allusion à Ford et GM relève a priori plutôt de la même logique : en évoquant l'hypothèse, Carlos Tavares, qui est en train de réussir enfin à ce que les marchés financiers valorisent mieux Stellantis, souligne ce succès en indiquant en creux que Stellantis pèse aujourd'hui 67 milliards d'euros alors que GM n'en vaut que 45 et Ford 49. Lui qui, en 2013, avait dû quitter Renault après avoir déclaré qu'il était taillé pour diriger l'un ou l'autre des deux géants américains lève le doigt et/ou tâte le terrain. Il instille dans l'esprit des investisseurs une idée ou des doutes et les oblige à examiner une hypothèse que tous ne rejeteront pas. Il relaie aussi la volonté commune des deux présidents **Trump** et **Biden** de ne pas laisser l'électrification s'opérer au bénéfice de la Chine et au détriment de la souveraineté américaine en leur demandant si cela pourra se faire en restant aussi tatillon sur les principes de l'antitrust.

Dans le cas européen comme dans le cas américain, Carlos Tavares soulève des questions ou ouvre ainsi des débats qui méritent de l'être. Il a toutefois tendance à les clore dans l'instant qui suit en indiquant combien est supérieure l'option qu'il a choisie. Tant qu'il ne s'agit que d'assurer son "roadshow", on peut s'en amuser et/ou le lire avec la distance qui s'impose. Le problème ici est que Carlos Tavares prend part au débat public et ne prétend pas seulement convaincre les investisseurs ou les fonds d'acheter du Stellantis, il veut aussi convaincre les politiques de l'écouter et/ou d'écouter des citoyens qui auraient, eux, reconnu dans ses propos la voix du bon sens.

Parce qu'il considère que le politique est sorti de son rôle en se plaçant sur le terrain des choix de technologies, il s'autorise en quelque sorte une sortie ou un "dépassement de fonction", en apparence symétrique, qui est un peu plus problématique. Que le politique s'immisce dans les affaires industrielles et aille jusqu'à remettre en question la "neutralité technologique" peut être

tenu pour illégitime mais conduire une politique industrielle et chercher à accélérer une transition éconologique que les constructeurs laissés à eux mêmes négligeaient quelque peu rentre tout de même assez clairement dans le cadre de nos institutions. Qu'un industriel conteste la légitimité des options politiques prises par des institutions démocratiquement désignées et cherche à montrer qu'elles sont contraires aux intérêts et volontés des citoyens et méritent d'être interrogées et réinterrogées inlassablement est un positionnement moins défendable sauf à s'exprimer comme simple citoyen avec les moyens d'un simple citoyen.

Actualité suivante : Olivier Varlez, GCAP : "L'un de nos objectifs majeurs est d'amener la rentabilité du réseau Peugeot à 2%"

