

Pourquoi ne pas fusionner Renault et Peugeot ?

Jules César en profitait déjà : le pire ennemi des Gaulois, c'était leurs disputes incessantes entre tribus. Le plus grand mal français n'est-il pas encore aujourd'hui le morcellement, un peu dans tous les domaines.

Bien sûr il y a les mises en réseaux qui sont censées regrouper les morceaux, mais paradoxalement, elles exacerbent aussi les divisions. Car en définitive, en plus des 36 000 communes et de l'empilement des collectivités locales, il faut compter aussi avec des intercommunalités..., en plus des nombreuses Universités et (petites) Grandes écoles dont chacune garde jalousement son indépendance, il y a les superstructures des pôles et instituts de toutes natures, etc, etc... C'est le désormais fameux millefeuille français, qui ajoute un morcellement vertical au morcellement horizontal, sans jamais rien enlever.

Mais concentrons-nous sur l'industrie. Jadis il y eut en France les deux sidérurgistes Usinor et Sacilor. Lorsqu'on interrogeait leurs dirigeants, ils affirmaient que "la pire des erreurs serait de les fusionner". Pourtant, cette "erreur" s'est tout de même faite, mais trop tard puisque Mittal a finalement repris tout l'ensemble. Jadis il y eut aussi Elf et Total, mais cette fois, et contre toute attente, Total a lancé avec succès une OPA sur Elf. Que n'a-t-on dit à l'époque pour tenter de s'y opposer, en considérant que "les deux cultures d'entreprise étaient incompatibles". Qui pourrait regretter aujourd'hui cette fusion des deux activités pétrolières ? Parallèlement, Sanofi, qui a connu son premier développement sous l'égide d'Elf, prenait une dimension mondiale. Quant à la chimie, elle a souffert depuis toujours d'une concurrence franco-françaises qui s'ajoutait à une concurrence mondiale déjà forte, et malgré des restructurations à répétition, il n'y a plus aujourd'hui aucune entreprise chimique française dans les 10 premières mondiales. Il y eut aussi Air France et Air Inter, et l'on entendait des propos aussi entiers que "ces deux entreprises ne font absolument pas le même métier". Heureusement, leur métier commun a tout de même été trouvé.

A chaque fois, les mêmes arguments étaient avancés :

*"surtout pas de meccano franco-français,
il vaut mieux chercher des alliés lointains, en Amérique ou en Asie".*

On oubliait simplement qu'une très forte base dans un pays peut être le meilleur moyen d'être vraiment présent dans le monde entier. Meilleur sans doute qu'une alliance à distance (donc compliquée) entre deux partenaires qui prouvent leur faiblesse par le besoin même de cette alliance.

Ou encore :

"le rapprochement serait une catastrophe pour l'emploi en France".

Ce qui sous-entend d'ailleurs que le statu quo cache des sureffectifs structurels. Mais l'immobilisme a-t-il empêché les énormes pertes d'emplois de la sidérurgie française ? Et la coexistence de Renault et Peugeot empêche-t-elle les pertes d'emplois actuelles dans l'automobile française ? Alors qu'un rapprochement permet d'éviter une concurrence franco-française improductive et de mobiliser des moyens pour le développement international.

On peut encore se rappeler la reprise par Michelin de Kléber-Colombes, qui a été un succès en définitive.

Alors, devant la situation de plus en plus critique du groupe PSA, dont on écrit depuis des années qu'il est sans doute trop petit pour subsister tel quel à long terme, pourquoi ne pas tout simplement favoriser maintenant une reprise par Renault, qui, malgré l'accord avec Nissan, a encore besoin d'un développement à l'international ?

Pourquoi faire plus compliqué ?

Pierre Avenas 4 nov. 2013

Ingénieur des Mines

ex-directeur de la R & D dans l'industrie chimique