

Analyse Le départ de Luca de Meo, symptôme du déclassement de l'auto // P. 9

Voir un patron quitter Renault pour poursuivre sa carrière ailleurs est une situation inédite. Le choix du dirigeant italien traduit la difficulté du constructeur, mais aussi de tout le secteur en Europe, à attirer et retenir les talents.

Le départ de Luca de Meo, symptôme du déclassement de l'automobile

L'ANALYSE

de Lionel Steinmann

On est tombé de notre chaise. » Thomas Ouvrard, délégué syndical CGT chez Renault, n'a pas caché sa stupeur à l'annonce de la démission de Luca de Meo dimanche pour aller diriger le géant du luxe Kering. Il n'est pas le seul : pour les salariés du groupe comme pour les observateurs, le départ du patron italien est un choc, où le dépit de se voir délaissé se mêle à la prise de conscience d'un double déclassement, celui du constructeur au losange, mais aussi celui de l'automobile.

Dans l'histoire plus que centenaire de Renault, Luca de Meo crée en effet un précédent : c'est le premier patron du Losange qui quitte son poste parce qu'il a trouvé mieux ailleurs. Tous ceux qui l'ont précédé avaient vécu leur nomination comme l'aboutissement de leur car-

rière. Ils n'ont laissé la place qu'à l'âge de la retraite (à l'instar de Raymond Levy ou Louis Schweitzer) ou parce qu'ils y ont été contraints (Bernard Hamon et Carlos Ghosn, entre autres). Pour Luca de Meo, au contraire, Renault n'a pas été une consécration, mais une étape. Afin de « relever un nouveau défi », il n'hésite pas à quitter une entreprise objectivement à part dans le paysage, à la fois fleuron de l'industrie tricolore et acteur de l'histoire du pays. Pour les salariés du groupe, ce départ est aussi une blessure d'amour-propre. Cette décision traduit également le recul de Renault dans la hiérarchie automobile mondiale.

Avec plus de 10 millions de voitures écoulées en 2017 et 2018, le constructeur, associé à Nissan et Mitsubishi, a brièvement occupé la place de numéro un mondial du secteur. Depuis, il n'a cessé de perdre du terrain. L'alliance avec les deux partenaires japonais a été remplacée

par des coopérations ponctuelles. Renault, dans le même temps, a vu ses ventes hors d'Europe décliner de 66 % depuis 2018, à cause notamment de la perte du marché russe, souligne une note récente de Kepler Cheuvreux.

Avec 2,26 millions de véhicules vendus l'an dernier, il n'est plus que le quinzième constructeur mondial, selon les calculs de l'institut Inovev. Renault va beaucoup mieux qu'il y a cinq ans, mais c'est désormais un acteur de taille moyenne, et cette perte de standing pèse nécessairement sur sa capacité à attirer et retenir les talents.

Le problème va au-delà du groupe au losange. « Le départ de Luca de Meo un très mauvais signal pour l'ensemble du secteur », déplore un dirigeant de haut niveau. Il prouve en effet que l'automobile, en tout cas en Europe, fait moins rêver qu'avant. Luca de Meo est pourtant un authentique « car



guy » (un fou de voiture dans la langue de Molière). Il a fait toute sa carrière dans les plus grands groupes européens. Il a même publié un « Dictionnaire amoureux de l'automobile » l'an dernier.

C'est pourtant dans l'industrie du luxe qu'il a choisi de poursuivre sa carrière. Il y a quatre mois, le directeur financier du Losange, Thierry Piéton, qui faisait l'unanimité, a bifurqué de la même manière vers une entreprise de matériel médical du Midwest.

Les faibles capitalisations, « un frein certain »

Dans les deux cas, le bond sur la feuille de paie est sans doute conséquent. Mais pas seulement. « L'automobile est une industrie très dure, en particulier en Europe, confie un expert. La pression concurrentielle est extrême, et les obligations réglementaires, ajoutent au stress d'un fonctionnement déjà très complexe. De nombreux cadres, essorés, ont envie de changer de secteur. » La tendance se fait également au

niveau des conseils d'administration. « Les grands groupes du secteur aimeraient attirer des talents de haut niveau de la tech dans leurs conseils, témoigne Florian Delègue, partner chargé de l'automobile au sein du cabinet de chasse de tête Heidrick & Struggles. Mais la situation actuelle du secteur, combinée à des capitalisations boursières faibles, représente un frein certain pour convaincre des profils américains, qui se mesurent beaucoup au regard de ce dernier critère. »

Stellantis a également expérimenté à ses dépens cette perte d'attractivité. Pour prendre la suite de Carlos Tavares, le président du conseil a ouvertement exprimé sa préférence pour un profil venant de la tech... avant de porter son choix six mois plus tard sur Antonio Filosa, le candidat venu de l'interne.

Ironie de l'histoire : le poste faisait rêver Luca de Meo depuis des années, mais sa relative inexpé-

rience du marché américain a contrarié cette ambition. Le voilà avec un nouveau défi à relever, en laissant orpheline tout une industrie. ■

Renault va beaucoup mieux qu'il y a cinq ans, mais c'est désormais un acteur de taille moyenne.

idées



Bouff pour « Les Echos »