



## IDÉES ENTREPRISES

# Capital mondial, emploi local

PAR PIERRE-YVES GOMEZ

Dans l'histoire industrielle du capitalisme français, Renault Trucks est un exemple frappant du déplacement géographique, mais surtout politique, des pouvoirs économiques, avec pour résultat une mise à distance croissante du travail par le capital.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, la plupart des constructeurs de voitures produisent aussi des camions. Fondées le plus souvent par des ingénieurs exploitant une technique qu'ils avaient mise au point, comme Marius Berliet, les entreprises sont familiales et inscrites dans un bassin local qu'elles façonnent par leur politique de type paternaliste : construction de logements, d'écoles spécialisées, d'infrastructures culturelles. C'est le cas de Berliet dans l'est de l'agglomération lyonnaise.

### CHAMPION NATIONAL

Les guerres mondiales obligent les constructeurs à produire en masse et à se spécialiser dans les poids lourds. Deux leaders nationaux émergent alors. Renault, nationalisée en 1945, fusionne en 1955 sa branche poids lourds avec Latil et Somua pour créer la Saviem. Berliet reste une société familiale après une tentative autogestionnaire dans les années 1945. Cela ne l'empêche pas d'innover pour produire notamment des véhicules adaptés aux transports dans les colonies, puis ex-colonies, de commercer, dès 1965, avec la Chine et d'exporter dans le monde entier. La plupart des 15 000 employés des usines Berliet travaillent encore en 1960 dans un rayon de 100 kilomètres autour du siège social lyonnais.

Dans les années 1960, une nouvelle

marque est gravie avec la restructuration de l'industrie nationale par la politique publique. En 1967, Citroën rachète Berliet. Quand Peugeot rachète à son tour Citroën, l'Etat crée autour de Renault un pôle poids lourds. Sous son égide, la Saviem et Berliet fusionnent en 1978 pour devenir l'unique champion national, Renault véhicules industriels (RVI), filiale à 100 % de Renault et forte de près de 25 000 employés. La gouvernance de l'entreprise est désormais située... à Paris.

### LOGIQUE DE RENTABILITÉ FINANCIÈRE

Dans les années 1990, nouveau palier. Renault est privatisée ; l'Etat ne conservera que 15 % du capital. A partir des années 2000, l'entreprise se concentre sur son activité automobile. Elle cède alors RVI (qui devient Renault Trucks) au suédois Volvo, troisième constructeur mondial avec plus de 104 000 salariés. Renault conserve 20 % du capital pour contrôler l'évolution de la stratégie, mais cède finalement ses parts en 2012. En 2013, Renault Trucks devient une société anonyme simplifiée dépendant à 100 % de Volvo et perd ainsi toute autonomie stratégique. Les décisions-clés se prennent à Göteborg, siège de Volvo, au sein d'un conseil d'administration de 14 membres dont 10 Scandinaves, 2 Américains et 2 Allemands.

En 2006, jusqu'alors contrôlé par le fonds d'investissement de long terme de la famille Lundsberg, le capital de Volvo est ouvert à un fonds « activiste », Cevian. Créé par deux financiers suédois, il a pour stratégie d'investir dans des entreprises réputées sous-évaluées pour les restructurer et les rendre profitables. Cevian obtient un poste d'administrateur au conseil de Volvo.

Dans une logique dite « de rationalisation » destinée à accroître la rentabilité financière, 3 000 emplois sont supprimés en 2014 dans le monde. En avril, un plan concernant près de 600 emplois est annoncé pour Renault Trucks. En trois ans, l'action Volvo a gagné 20 %.

Pendant ce temps, le travail se réalise toujours au même endroit depuis 1916, dans la banlieue lyonnaise, sur le site de Vénissieux fondé par Marius Berliet. L'annonce du plan social y a été plutôt accueillie avec le fatalisme propre aux lois mystérieuses de l'économie mondialisée. A l'échelle mondiale du capital, la décision est négligeable. A l'échelle locale du travail, celle de la région lyonnaise, dont Renault Trucks avec ses 8 900 salariés est encore le premier employeur privé, elle produit un séisme social. ■



### Pierre-Yves Gomez

est professeur de management stratégique et directeur de l'Institut français de gouvernement des entreprises à l'EM-Lyon Business School