

Renault dans le rouge en 2019, pour la première fois depuis dix ans

Dans un marché mondial morose, le constructeur automobile français a affiché une perte nette de 141 millions d'euros l'an dernier, mettant un terme à un cycle exceptionnel

L'année 2019 a été un calvaire pour Renault, et cela se confirme dans les chiffres. Vendredi 14 février, le constructeur français a publié ses plus mauvais résultats financiers en une décennie, affichant en particulier une perte nette par groupe de 141 millions d'euros, très loin des 3,3 milliards de bénéfices au titre de 2018, et plus loin encore de son record absolu de profit, établi il y a seulement deux ans, en 2017 (5,1 milliards). A l'ouverture de la Bourse de Paris, vendredi matin, l'action Renault perdait plus de 4 %.

Il faut donc remonter à l'année 2009, celle de la grande crise financière et automobile, pour retrouver trace d'une perte dans les comptes de la firme au losange. La dépression était autrement plus brutale, et le trou de plus de 3 milliards sans commune mesure avec les résultats du moment. Il n'empêche, 2019 met un terme à un cycle qui avait été exceptionnel pour Renault.

La finance a bien été le reflet du monde réel pour le constructeur français, qui est entré, l'an dernier, dans une ère nouvelle, la première sans Carlos Ghosn, son ancien patron tout-puissant, arrêté, fin 2018, pour malversations

financières au Japon, pays dont il s'est évadé, fin 2019, pour se réfugier au Liban. Ce coup de tonnerre a non seulement ébranlé jusque dans ses fondements l'alliance de Renault avec ses partenaires japonais Nissan et Mitsubishi, mais tous ces bouleversements se produisent sur fond de retournement conjoncturel automobile mondial.

La marge en recul

Pourtant tout n'est pas désespérant dans ces résultats 2019. Le chiffre d'affaires est certes en recul de 3,3 %, à 55,5 milliards d'euros, mais cela n'a rien d'anormal dans un marché international en baisse de près de 5 %. La marge opérationnelle recule aussi, passant de 6,3 % à 4,8 %, mais les opérations continuent à dégager des bénéfices à hauteur de 2,1 milliards. Après une période d'intense consommation de cash au premier semestre 2019, de l'argent frais a été de nouveau généré en fin d'année, le flux de trésorerie s'élevant à 153 millions d'euros.

Tout ceci est à peu près conforme à l'alerte sur résultats du mois d'octobre 2019, qui avait vu la directrice générale par intérim, Clotilde Delbos, revoir à la baisse

Les perspectives pour 2020 sont incertaines, et le redressement du constructeur pourrait prendre du temps

les ambitions pour 2019. « *Le Groupe Renault atteint ses objectifs révisés* », titre d'ailleurs le communiqué de presse du jour. Par ailleurs, une bonne partie de la perte annoncée – 753 millions d'euros – est imputable à l'abandon d'une créance fiscale, et n'a donc rien de structurel.

Cependant, le problème le plus massif et le plus durable pour Renault, c'est la situation de son allié Nissan, même si le français, de son côté, a connu quelques ratés d'exploitation, en particulier dans le lancement de la Clio V, crucial pour le modèle économique du groupe. La contribution de Nissan en 2019 s'est réduite de 1,27 milliard d'euros, et ne s'élève plus qu'à 242 millions l'an dernier, en raison des difficultés du japonais. Jeudi 13 février, Nissan a

annoncé une chute plus forte que prévue de ses ventes.

Et le constructeur français, actionnaire à 43 % de son allié japonais, n'est pas près de revoir de sitôt la « rente Nissan », qui avait accompagné ses belles années. Le partenaire nippon a encore revu ses perspectives de résultats à la baisse. Le constructeur japonais a annoncé qu'il ne verserait pas de dividendes au titre de cette année fiscale. Et tout cela, sans même prendre en compte les effets du coronavirus sur une entreprise qui recevait ses rares bonnes nouvelles de Chine.

Car c'est bien là que le bât blesse. Si les résultats 2019 sont médiocres, les perspectives pour 2020 sont incertaines, et le redressement pourrait prendre du temps. Outre le coronavirus et les difficultés de Nissan, Renault met en avant le poids que fait peser dans ses comptes la réglementation européenne sur le CO₂, qui est entrée en vigueur cette année ainsi qu'une « forte hausse des amortissements liés aux investissements pour préparer l'avenir ». L'été du nouveau directeur général de Renault, Luca de Meo, qui ne prendra son poste qu'en juillet, s'annonce chargé. ■