



eMOTION! REPORTS.com

Automotive/Aerospace Industries Systemic Intelligence

www.emotionreports.com

Bulletin aux Média: 9 mai 2005

Un possible regroupement de Renault/Nissan/Ford et GM/Toyota pour raison de sécurité nationale et de ramification de la base économique/industrielle

*À moins de mesures immédiates, les É.-U. risquent de perdre le contrôle
de leur base manufacturière, rejoignant ainsi la Grande-Bretagne*

Bonjour :

La décision de présenter cet aperçu résulte d'une soigneuse analyse de données potentiellement significatives d'un groupe de collègues crédibles oeuvrant principalement aux niveaux de l'industrie, des médias et du gouvernement. Ces sources de données ont été historiquement fiables, et en particulier lors de l'analyse/reportage pour le Newsweek pendant le bouleversement original de GM (*One More Pink Slip?*) au début des années 1990. Ils se sont également avérés fiables lors de nos recherches sous la direction du chef de bureau du Newsweek de Detroit, M. Franc Washington, lors du reportage sur le départ de M. Jose Ignacio Lopez Di Arriortua; aussi lors de l'imbroglio sur GM C/K (Juste aussi sécuritaire à toute vitesse) et le retour des trois grands (Newsweek du Japon). En 1999, ils ont fourni des renseignements perspicaces sur les efforts de collaboration de GM/Toyota, et à la lumière des récents événements, ils ont été presque prescients.

Avec le lancement de eMotion ! RAPPORTS.COM en 2001, ces sources ont été d'une valeur inestimable au développement du noyau d'activité centré sur l'état de l'industrie, la perpétuation de la base industrielle, la technologie et les analyses géopolitiques comme "*Der Sturm*", "*Super-Globalism*", "*Boeing Going?*", "*Lessons From Toyota*", "*Quantum Parallel*", "*Crisis On Asimov*" and "*Hyperintelligence*".

Ce qui suit est porté à votre attention en vous demandant d'exercer un discernement approprié quant à l'utilisation - très important si l'on considère l'impact potentiellement transcendant. Nous vous sensibilisons également à "l'effet Johnson", une expression découlant de l'incident impliquant le sénateur Lyndon Baines Johnson d'alors, qui avait choisi d'ignorer une révélation de la presse, non pas en contestant son exactitude, mais uniquement en raison de la provenance de la révélation.

Notre espoir est que le dévoilement de cette vision puisse engendrer des résultats différents.

Cordiales salutations,

Myron D. Charge, Éditeur

Renault/Ford



M. Carlos Ghosn, nouveau président et CEO de Renault en compagnie du président de Renault, M. Louis Schweitzer Image: Renault

Il a été porté à notre connaissance qu'une « fusion » Renault/Ford (non sans similitudes avec le cas Daimler-Chrysler/Fiat-GM; acquisition pour des raisons autres que celles officiellement indiquées) et un rapprochement GM/Toyota pourrait se produire assez rapidement. En fait, nos sources suggèrent qu'une intégration Ford/Renault est à toute fin utile « accomplie de fait » à la lumière des circonstances dans lesquelles se trouvent les compagnies américaines.

Selon nos sources, le nouveau patron désigné de Renault M. Carlos Ghosn mène la charge, joignant ses ops avec les forces restantes de Ford-Europe. Il est anticipé (et souhaité) que ce rapprochement ait le même effet que celui de Nissan, avec M. Ghosn à la barre d'une entente qui harmonise les leviers de Renault, la force des produits Nissan et la distribution FOE. La faiblesse de Ford-Europe rend ce virage presque inévitable...

"Initialement, l'association de Renault avec Ford, commençant par FOE, débutera comme strictement amicale, entente mutuellement profitable, tout comme aux premiers instants du rapprochement avec Nissan" selon un analyste industriel bien informé s'exprimant sous couvert de l'anonymat.

"Si le revirement chez Nissan sous « Le Cost Killer Ghosn » est une indication significative, alors la situation évoluera rapidement. Cela n'implique pas la présence de voitures françaises chez les marchands Ford aux É.-U. ... juste une synergie des forces de Ford avec le nouveau Renault musclé. Il est difficile d'imaginer qu'une telle stratégie se répande à travers Ford aussi rapidement qu'elle le fut avec Nissan.

"Puisque la plupart des manoeuvres se feront par delà les radars américains, la francophobie ne sera pas une préoccupation jusqu'à ce que l'affaire soit conclue. Juste comme le DC, mais sans effusion de sang. Une fois accomplie, l'entente amènera l'Euro et le dollar beaucoup plus près de la parité.

Ils prétendent qu'un effort sera fait afin de présenter une image d'autonomie pour des ops de Ford, et de s'aligner vers une dualité de direction non différente de celle initialement vécue lors des fusions de DaimlerChrysler (Schrempp/Eaton) et Boeing/McDonnell-Douglas (Condit/Stonecipher). Mais, l'histoire enseigne que M. Ghosn est peu susceptible de partager la barre, une fois l'affaire lancée.

La négociation d'une telle entente n'est pas chose nouvelle. Avec la prise de contrôle de M. Carlos Ghosn à la fois chez Renault et chez Ford mordant à "l'hameçon", attendez-vous à de l'action plutôt rapidement.

Il est intéressant de noter que Ford ne souffrira probablement pas du destin honteux de Chrysler et de McDonnell-Douglas, si cette union survenait. Les avoirs importants de la famille Ford fournissent pour l'instant une protection inattaquable contre une capture outrancière. Cela pourra changer selon nos sources, si les citoyens de Ford découvrent ce qu'ils pensent que l'ancien Président Jac Nasser était sur le point de faire des coupures de coûts sans précédent et une gestion unilatérale, M. Carlos Ghosn le fera.

GM/Toyota

Pour General Motors cependant, c'est une histoire totalement différente. Des négociations sont prévues entre des directeurs et cadres supérieurs de Toyota et des dirigeants de niveau-C à GM, dans le but d'accentuer les accords existants mis en place au cours des deux dernières décennies. L'examen des analyses développées en l'an 2000 par des collègues de l'industrie qui ont cherché à établir l'état de ces rapports, peint une image peu séduisante de la situation.

"En dépit des différences remarquables de culture d'entreprise orientale et occidentale, commençant sérieusement par l'initiative NUMMI (New United

Motor Manufacturing, Inc.), GM aurait un rôle de service secondaire, ont-ils observé. À l'époque, CAR's Dr David Cole était d'accord avec une comparaison du vice-président de Toyota aux relations gouvernementales et d'industrielles, M. Gil Bamford, qui qualifiait les 2 compagnies « de vieillottes ». "Je pense que leur rapport est exactement de cette nature : Vieillot" a dit M. Cole. « Si les conditions changent, il est possible qu'ils puissent s'unir, mais ils ne sont pas encore prêts à cela. Personne ne sait exactement où ceci va conduire. »

Etant donné l'état actuel de GM et de Toyota, le monde a en effet tourné dans une direction nouvelle et différente. Et si les sources sont correctes dans leur évaluation, on peut en déduire « où cela nous mènera ». Dans la culture japonaise, un analyste interviewé en 2000 fait remarquer qu'il « n'est pas acceptable de se fréquenter pendant de longues périodes. Ils croient aux familles. Leur culture est établie sur la primauté du pays d'abord, la compagnie en second lieu, la famille en troisième et l'individu en dernier. Ainsi, quand quelqu'un signifie qu'il projette une longue période de fréquentation sans se marier, il va à l'opposé de leur culture. Il y a une chose dans la culture japonaise et, ceci peut sembler politiquement incorrect, mais ils ont des accords avec les jeunes filles qui ont besoin d'argent. Ceci n'est pas réputé comme une fréquentation ».

"C'est là est une de ces pratiques culturelles sur lesquelles ils ferment les yeux, car ce sont là des filles de réconfort qui aident les vieux cadres. Si c'est le genre d'alliance que GM et Toyota ont, sur une base culturelle, General Motors pourrait se retrouver en seconde place, parce que beaucoup de ces filles sont abandonnées quand elles ont accompli leur mission, ou lorsque quelque chose de plus excitant survient.

Quelque chose "d'excitant" comme 100+ milliards de réserve comptant et un excédent d'un trillion en capitalisation boursière, selon certaines sources. Et, un paysage politique profondément remodelé avec une sérieuse opportunité de devenir le numéro un.

Confiné dans les ailes: Jack Welch

Le financier milliardaire et raider corporatif Kirk Kerkorian a cependant d'autres plans pour le plus grand constructeur d'automobiles du monde. S'il parvient dans ses manœuvres de force à devenir le plus grand actionnaire unique de la compagnie, il fera des pressions pour démettre pratiquement tous les cadres actuellement responsables, prétextant une situation épique pour gagner du temps, choisir et réorienter la prochaine génération des dirigeants supérieurs de GM.

Qui ? « Le copain de Kerkorian, Lee Lacocca, peut être un chevalier idéal... un autre manufacturier américain à sauver. Mais, il est seulement quelques années plus jeune que Kerkorian. Même si Kerkorian était disposé à donner les rênes à Bob Lutz, après la mauvaise saignée de la fusion DC, Lutz n'est pas beaucoup plus jeune ».

Nos sources indiquent que la liste de héros potentiels avec assez de compétence et de capital public pour évacuer la chaleur de GM est mince. "Jack Welch est à peu près le seul ayant le poids et le levier pour faire ce que Lacocca a fait avec Chrysler.

Peu importe qui obtient la barre, il devra trouver dans les rangs de GM les experts en voiture capable de faire des changements rapides qui recentreront GM des affaires financières vers un nouvel objectif axé sur le produit. "Anticipez que l'un de leurs derniers vrais experts en voiture (après la manie de gestion de marque des années 90) soit le vice-président du groupe M. Tom Stephens. Il est jeune, apporte une forte crédibilité au produit, et pourrait être absolument essentiel à la survie et au succès de la compagnie.

Compte tenu de la réunion des actionnaires de GM à venir le 7 juin 2005, le monde est curieux de voir un plan qui remettra la compagnie sur la voie, proposant des changements cruciaux à brève échéance.

Question de Kerkorian

Des observateurs et des initiés de l'industrie ne sont pas tout à fait à l'aise avec des conceptions de Kirk Kerkorian sur et pour GM, compte tenu de son passé quelque peu ravageur. Ceci, malgré le fait que ses proches adjoints ont dit qu'il comprend tout à fait le potentiel de dommages colossal à la base industrielle de GM É.-U. advenant le découpage de celle-ci.

Selon nos sources, ses adjoints disent qu'il « ne prévoit pas découper GM comme il l'a fait avec de plus petites affaires. Il se satisfera en soulevant GMAC de son gong Kill prying GMAC et en ramenant GM vers son noyau affaires. Kerkorian n'est pas [Donald] Trump ou [Karl] Icahn. À 87 ans, on croit qu'il ne veut pas laisser un legs de financier tireur de chasse d'eau; détruisant une économie entière pour son propre appât du gain ».

On pourrait le soutenir dans cette controverse quand on considère que Kerkorian était correcte (et a appris une importante leçon) de la "fusion des égaux" DaimlerChrysler qui était en fait une main mise. Il comprend l'importance et l'impact d'un émasculé ou coopté GM, et il y a des indications qu'il agira en conséquence.

"Des observateurs et des initiés de l'industrie ne sont pas tout à fait confortables avec les conceptions de Kirk Kerkorian sur et pour GM, compte tenu de son passé quelque peu ravageur. Ceci, malgré le fait que ses proches adjoints ont dit qu'il comprend tout à fait le potentiel colossal de dommages à la base industrielle des É.-U. advenant le découpage de GM.

Préoccupation du Congrès?

Tout va très bien. Mais cela n'empêche pas les parties concernées par la préservation de la base de chercher des solutions de rechange aux scénarios de Ford et GM décrits ci-dessus.

"Même si les scénarios GM et Ford décrits viennent d'être pris en considération, ils ne devraient pas l'être", dit le stratège en sécurité nationale Dr Sheila Ronis, laquelle œuvre présentement avec la chambre des représentants des É.-U. sur les concepts de base industrielle. « Ils sont déficients pour la compagnie, déficients pour les actionnaires, déficients pour la base industrielle. Mais d'une manière primordiale, déficients pour le pays et sa capacité de maintenir son statut de superpuissance ».

"Si Renault et Toyota prennent les commandes de Ford et de GM, il est douteux que la majeure partie de la fabrication resterait aux É.-U., la fabrication étant historiquement cruciale pour la base industrielle. Il y a beaucoup de vérité à la prétention 'ainsi va GM et Ford, ainsi va l'économie. En sus de dommages irréparables à l'infrastructure des fournisseurs, le déplacement des activités de propriété intellectuelle et de développement tel que la conception et la technologie suivrait rapidement. En bref, ce pays perd sa capacité et possibilité de produire quoi que ce soit; une situation insoutenable pour qui est confronté à la sécurité nationale.

"Ces scénarios sont déficients pour la compagnie, déficients pour les actionnaires, déficients pour la base industrielle. Mais d'une manière primordiale, déficients pour le pays et sa capacité de maintenir son statut de superpuissance".

*-- Stratège en Sécurité Nationale et investigatrice congressionnelle
Dr Sheila Ronis*

Le chevalier Perot?

« À court d'un chevalier blanc tel que Ross Perot venant à l'aide de GM et de Ford » Ronis dit, « Les É.-U. font face à un futur incertain. Je ne mentionne pas Perot à la légère; il a démontré sa préoccupation pour ce pays ».

"Les Américains moyens et trop de gens dans le gouvernement et l'industrie ne sont toujours pas conscients qu'un état de guerre économique existe entre nous, l'Europe et l'Asie. La controverse de Sun Tzu que 'la guerre économique est toujours précurseure' ne pourrait pas trouver meilleur exemple, spécialement aujourd'hui dans un monde où des stratégies économiques prédatrices peuvent être déployées à une vitesse étonnante. La prétention, cependant, qui veut neutraliser les Etats-Unis par le démantèlement de son noyau de composants industriels ne pourrait pas être plus erronée. Ceci signifie que le client numéro un pour des marchandises produites de par le monde, en particulier l'Europe et l'Asie, disparaîtrait. Peut-être pas immédiatement, mais l'impact profondément négatif ne saurait tarder.

"et vu les inextricables entrelacements entre les économies globales, le monde entier, sans exception, entre en récession, sinon en dépression.

Ronis est également sceptique quant aux motifs de Kerkorian concernant GM, en dépit d'une modification de ses activités corporatives d'influence presque à la frontière de l'altruisme. "Ces dernières années," dit-elle, "nous avons vu de multiples exemples, tels DaimlerChrysler, où les prétentions à faire tout ce qui vise à surmonter le scepticisme d'une possible main mise étaient proférées. Dans cet exemple en particulier, les parties impliquées ont émis un gros mensonge.

"Nous avons l'espoir que toutes les parties comprennent qu'il y aura tellement d'investissements étrangers aux É.-U. sous l'oeil attentif du congrès. Spécialement CFIUS (Committee on Foreign Investment in the United States).

La Grande Bretagne d'antan, Las Vegas et les faussetés de l'économie de services

Il y a ceux qui sont convaincus, comme l'ancien Président Gerald Meyers de GM qui enseigne actuellement la gestion de crise à Université du Michigan, qu'une économie de purs services peut soutenir un pays s'il perd ou ne développe pas une base de fabrication.

"Notre futur reflétera celui de GBA (La Grande-Bretagne d'Antan) maintenant réduite à l'ère du pré-industriel et des commerces. Tony Blair préside le déclin de l'empire"

"Jerry peut argumenter que l'on peut survivre en tant qu'économie de consommateurs, mais aucune donnée ne supporte ce point de vue" note une de nos analystes. "Nous avons besoin d'une base de fabrication pour continuer un concept bien éprouvé pour tous; essentiellement, une personne par exemple, appuyant sur le bouton d'une presse produisant des composants pour ceci et autres opérations. « Cela, par opposition au bouton du micro-onde chez McDonald pour faire chauffer des frites ».

GM a perdu de vue cette réalité après que de brillants financiers comme Bill Hogle et ancien CFO Mike Losh ont jugé qu'ils pourraient contrôler l'économie des produits par le concept de gestion des ressources d'entreprise. Ceci a édulcoré la fonctionnalité et le noyau manufacturier, pour le remplacer par la commande d'entrée de l'argent. Ce qu'ils ont fondamentalement fait fut de remplacer le métal par du papier. En dépit de premiers et spectaculaires résultats au niveau des bilans de compagnie, nous savons maintenant que cette approche a conduit GM au seuil de la faillite.

"Jetons un coup d'oeil sur ce qui est discutablement l'exemple d'archétype d'une économie de services absolue... Las Vegas. Il y a réellement deux économies des services en jeu; un, fournir le service; les hôtels, séjours, restaurants, les retraites des messieurs, etc..., et l'économie des services facilitant les moyens de livrer aux fournisseurs de service. C'est un système en boucle fermée. Mais, fournit-il vraiment le support financier pour une économie robuste? À peine. Le PRB (productivité régionale brute) défini comme le nombre total de dollars générés par la région, divisé par les constituants, est bien au-dessous de \$30.000.

"Comparez cela au secteur environnement de l'automobile PRB qui est sensiblement plus haut, au moins trois fois supérieurs. Un examen rapide des données de développement économique d'état pour les villes de l'auto tels Marysville, Ohio; Georgetown, Kentucky; Spartanburg, Caroline du Nord et Smyrna, Tennessee montre un PRB d'environ \$100.000. La production de marchandises réelles, non de services, rend cela possible. Il permet à ces régions une latitude pour maintenir l'ordre, réparer et développer l'infrastructure.

"Réciproquement, le service économie orientée de Las Vegas produit un PRB insuffisant pour soutenir l'activité."

Reprenons cette analyse à l'échelle d'un pays, soit la Grande-Bretagne.

"Quand les dernières compagnies de fabrication Anglaises de voiture, MG Rover (Lotus et Morgan étant des activités commerciales, et non de fabrication) ont éteint les lumières ce mois-ci pour ce qui restait de la compagnie après acquisition de sa technologie et propriété intellectuelle par les Chinois, le pays a reculé dans le temps. En dépit des efforts des Iraniens pour prendre le contrôle et continuer la production en Grande-Bretagne, la Chine détenteur de la IPR (droits de propriété intellectuelle) pour les produits clés a fait cesser les négociations.

"Présentement, l'Angleterre n'a aucune véritable base de fabrication.

Des indications émergent à l'effet que le gouvernement britannique, trop tard semble-t-il, a tenté de sauver MG Rover. Mais, ayant ignoré trop longtemps les implications et avertissements d'une cession imminente de sa base de fabrication, l'impensable s'est produit.

General Motors et Ford sont de loin trop importantes pour l'économie et la sécurité nationale pour laisser leurs destins à Paris, Tokyo, Pékin, Las Vegas ou à la zone financière de New York. Laisser faire ainsi tendrait à confirmer la vision d'un collègue analyste que "notre futur sera celui d'GBA (La Grande-Bretagne d'Antan), maintenant réduite à l'ère pré-industrielle et commerciale. Tony Blair préside le déclin de l'empire".

###

Report compiled by eMOTION! REPORTS.com staff and its consultants. Fair use is hereby authorized for media, academic and corporate entities for research and reportage purposes with appropriate acknowledgement.

Copyright 2005, All Rights Reserved

"eMOTION! REPORTS.com (www.emotionreports.com) is an automotive/aerospace industries research and analysis site that targets professionals within the academic, media, corporate and government sectors. It has also created an environment wherein white papers and other scholarly research can be presented to a broadened, yet still very defined, audience, inclusive of the recently presented 'QuantumParallel: The Saint-Hilaire Quasiturbine as The Basis For a Simultaneous Paradigm Shift in Vehicle Propulsion Technology' and 'Crisis On Asimov: A Vision of 2085'. The site utilizes a dedicated server maintained by Seneca Communications (www.senecacom.net) a full-service Telecommunications Provider specializing in advanced VoIP solutions both here and abroad.

Associate Publisher: John T. Chuhuran; Web Editor: Matt Siporin