

## Tutelle ou prise de contrôle ? Renault une liberté sous contrainte

Prise de participation dans Mitsubishi, fin de la trêve entre le PDG de l'Alliance et son ministre, Nissan accroché en Corée sur les normes, accords de compétitivité en Espagne : le couple Renault Nissan fait l'actualité.

La place de Renault au sein de l'Alliance n'est pas le dernier des sujets à la une. Qu'en est-il alors que l'accord de stabilisation signé en décembre 2015 en conclusion de l'affrontement qui a vu s'opposer le PDG de Renault à son ministre suite à la montée de l'État au capital du constructeur automobile fait l'objet de diverses interprétations ? La vision qu'apporte sur le sujet les organes dirigeants de Renault, en l'occurrence le conseil d'administration permet d'y voir plus clair. Dans les réponses aux questions écrites déposées dans le cadre de la dernière assemblée d'actionnaires, du 29 avril dernier, nous lisons :

*« Renault n'a renoncé à aucun droit d'exercer ses droits de vote en concluant le troisième avenant au « Restated Alliance Master Agreement ». En effet, Renault reste libre de voter comme il l'entend en assemblée générale de Nissan. Toutefois, si le vote exprimé par Renault n'est pas conforme aux recommandations du conseil d'administration de Nissan, Nissan recouvre temporairement sa liberté d'acquérir des actions Renault, dont il est privé depuis 1999 par l'effet des contrats fondateurs de l'Alliance<sup>1</sup> ».*

### Tutelle ou prise de contrôle ?

Les conditions de cette acquisition ne sont guère connues sauf une. L'heureux bénéficiaire de ce super loto sera « Nissan et non ses actionnaires » et pour tondre son partenaire. « Nissan aurait cette faculté au cours d'une période de 9 mois ... et serait alors libre d'acquérir ou non des actions Renault, sous réserve du respect de la réglementation boursière applicable».

Cette disposition est à relier avec une autre qui ne fait pas l'objet de beaucoup de commentaire : la mise sous contrôle des titres Renault détenus par l'État. Par décret en date du 1<sup>er</sup> février 2016 la gestion des actions Renault détenues par l'État à été transférée de la Caisse des Dépôts à la banque « BNP Paribas Securities Services, teneur de registre de RENAULT ». L'explication qu'en donne, toujours à lire dans le document « réponses aux questions écrites, l'Entreprise est la suivante : « Cette modalité de détention était nécessaire à la sécurisation du mécanisme de plafonnement des droits de vote de l'État aux termes de l'accord de gouvernance conclu entre Renault et l'État ».

Est-il possible d'écrire que dans le cadre de l'alliance, Renault jouit de la pleine liberté de ses moyens sous la tutelle de Nissan ? Difficile à cette occasion de ne pas s'interroger à nouveau sur l'attitude du Conseil d'administration, dont les membres à l'unanimité ont voté pour cette mise sous contrôle de Renault par son concurrent Nissan ?

Concurrents ? OUI et ce n'est pas la moindre ambiguïté de leur attelage mais elle est de taille : « Renault et Nissan sont deux groupes qui bien qu'ayant des liens capitalistiques réciproques restent autonomes dans leur gestion<sup>2</sup> ». Les deux groupes sont liés par des participations croisées : chacun possède une partie du capital de l'autre mais les deux constructeurs ne forment pas un groupe binational comme le souhaitait le créateur de l'Alliance, Monsieur Louis Schweitzer le prédécesseur de Carlos Ghosn.

---

<sup>1</sup> A lire sur le site le document « Propositions de réponses aux questions posées par les actionnaires » en ligne sur le site de Renault

<sup>2</sup> Idem 1 toutes les citations en italique, sauf indication contraire sont extraites du document précédent

Nous assistons à une prise de contrôle progressive ou plus exactement à une dilution de Renault dans ce qui est aujourd'hui un conglomérat de marques. « *Toute l'habileté de Monsieur Ghosn aura été de créer à partir de l'Alliance hier lieu d'échanges et de concertation entre Renault et Nissan un nouvel outil commercial pragmatique et flexible, à même d'évoluer et d'intégrer de nouveaux projets et partenaires dans le monde entier* » selon l'orientation inscrite dans le document de l'assemblée générale des actionnaires du 30 avril 2015 ». Avec ce troisième avenant, Carlos Ghosn n'a plus besoin de l'accord de Renault, il peut sortir quand il veut son 49.3 : les administrateurs ne voteront jamais (?) la motion de censure.

Le 7 janvier 2016 j'écrivais sur mon blog à propos de l'accord de stabilisation : « *S'il est appliqué cet accord dit de stabilisation abandonne de fait à Carlos GHOSN, l'usufruit de la gestion de l'Alliance Renault Nissan, l'État français devant se contenter de jouer les rentiers*<sup>3</sup> ». La montée au capital de Mitsubishi de Nissan va dans ce sens.

#### **Les prémisses de l'échec<sup>4</sup>**

En mai 2005, dans un article intitulé « *Alliances stratégiques au Japon : le cas unique de l'alliance RENAULT-NISSAN* », le juriste Laurent Develle, énumère les « *inconvenients majeurs, risques et contraintes* » de ce type d'union :

*« Les alliances stratégiques (celle de Renault et de NISSAN) ne sont, toutefois, pas sans inconvenients. Les partenaires font souvent face à un certain nombre de difficultés relativement complexes. Par exemple, il est souvent délicat de se mettre d'accord sur les règles de partage des profits futurs. De plus, le jeu des dispositions d'exclusivité dans une alliance stratégique peut avoir pour conséquence de fermer la porte d'un des deux partenaires à une autre opportunité, etc. Un des effets pernicioeux d'une alliance peut également consister à renforcer l'un des partenaires au détriment de l'autre et ainsi de créer un concurrent ou un concurrent potentiel dont on se serait bien passé au moment de la signature des accords.*

*Quatre séries de difficultés et risques majeurs résultent souvent des accords d'alliance : la difficulté de cerner l'intérêt propre de l'alliance et les conséquences juridiques qui peuvent en découler, les limitations que peuvent imposer l'appartenance à l'alliance pour chaque partenaire, le défi culturel d'une intégration réussie et la synergie des opérations entre deux sociétés aux cultures d'entreprise parfois (souvent ?) éloignées et enfin, les conséquences d'une rupture de l'alliance tant sur le plan des modalités de sortie que des effets souvent défavorables »<sup>5</sup>.*

Claude PATFOORT le 17 mai 2016 [contact@renew.srta](mailto:contact@renew.srta)

---

<sup>3</sup> Blog renew srta du 7 janvier 2016 article un accord de stabilisation ou un pacte de capitulation ? article également mis en ligne sur le blog de Médiapart

<sup>4</sup> « RENAULT une FIN ANNONCÉE, à lire sur le blog renew-srta

<sup>5</sup> Point juridique |15 mai 2005| par Laurent Develle, avocat associé (Partner), inscrit au barreau de Paris et au barreau de Tokyo (Gaikokuho Jimu Bengoshi) Orrick, Herrington & Sutcliffe LLP.