

RENAULT vs NISSAN : UN ACCORD DÉSTABILISANT DES CONVENTIONS INAPPROPRIÉES

ALLIANCE RENAULT-NISSAN : FIN DE PARTIE

Le 11 décembre 2015, le conseil d'administration de Renault approuvait à l'unanimité un pacte de stabilisation de l'Alliance reposant sur deux accords, le premier conclu entre Renault et l'État, limite l'exercice des droits de vote de l'État pour certaines décisions prises en assemblée générale de Renault et un second entre Renault et Nissan, consacre la pratique de non-ingérence de Renault dans la gouvernance de Nissan, sous peine de sanctions.

Lors de la dernière assemblée générale des actionnaires le 29 avril dernier ces deux accords ont été soumis au vote des actionnaires, sous la forme de deux résolutions la 5 et la 6, dans le cadre des conventions réglementées. Nous nous sommes exprimés sur cet accord de stabilisation que nous avons rebaptisé de « pacte de capitulation » puisqu'il assujettit Renault à Nissan. Si nous revenons sur les deux conventions et plus particulièrement sur la résolution 6, c'est qu'il ne nous semble pas que le processus mis en œuvre pour les valider réponde au souhait du législateur. En clair si le Conseil d'administration de Renault avait fait ce pour quoi il est élu, ces deux conventions n'existeraient pas.

Présentation de la résolution 6 présentée dans le cadre de l'AG Renault du 29 avril 2016

Nous reproduisons ci-dessous la présentation telle qu'elle apparaît dans le document de référence Renault émis à l'occasion de la dernière réunion annuelle. Deux versions sont données à la lecture d'abord celle de Renault qui a servi de support au vote et puis celle des commissaires aux comptes. La critique, négative, du pacte de stabilisation trouve son origine dans cette version dont les conclusions sont beaucoup plus contraignantes que dans la version adoptée par l'AG.

Version Renault

Lors de sa séance du 11 décembre 2015, le Conseil d'administration a autorisé, à l'unanimité des membres autorisés à voter, la signature d'un accord entre Renault et Nissan relatif à la gouvernance de Nissan, constituant un troisième avenant au Restated Alliance Master Agreement signé le 28 mars 2002, En application de l'autorisation conférée, un avenant au Restated Alliance Master Agreement a été signé le 11 décembre 2015 dont les modalités portent sur l'engagement par Renault de voter en faveur des résolutions proposées par le conseil d'administration de Nissan à l'Assemblée générale de Nissan pour la nomination, la révocation et la rémunération des membres du conseil d'administration de Nissan. Pour ces résolutions, Renault votera conformément aux recommandations du conseil d'administration de Nissan, et à défaut Nissan aurait la faculté d'acquérir des actions Renault sans accord préalable. L'avenant modifie le Restated Alliance Master Agreement sans en changer la durée, qui reste indéterminée. ... »

Version rapport des commissaires aux comptes

*« ... En application de l'autorisation conférée, un avenant au « Restated Alliance Master Agreement » a été signé le 11 décembre 2015 dont les modalités portent sur l'engagement par Renault de voter en faveur des résolutions proposées par le conseil d'administration de Nissan à l'assemblée générale de Nissan pour la nomination, la révocation et la rémunération des membres du conseil d'administration de Nissan et de **ne pas soumettre à l'assemblée générale de Nissan ou voter en faveur d'une résolution qui n'aurait pas été approuvée par les membres du conseil d'administration de Nissan.** Pour ces résolutions, votre société votera*

conformément aux recommandations du conseil d'administration de Nissan, à défaut Nissan aurait la faculté d'acquérir des actions Renault sans accord préalable. Votre conseil a motivé cette convention de la façon suivante : Cet accord résulte des discussions qui se sont déroulées entre les deux actionnaires de long terme de Renault, l'État français actionnaire et Nissan, au cours de l'année 2015 et qui aura pour effet de pérenniser l'Alliance et favoriser son développement, dans la poursuite de l'intérêt social de Renault.

Cadre juridique des conventions réglementées source Légifrance

Les conventions réglementées doivent respecter une procédure d'autorisation reposant sur plusieurs étapes : une information et une autorisation préalable du conseil d'administration sont nécessaires, ainsi qu'une information du commissaire aux comptes ; lequel établit un rapport spécial et une validation de l'assemblée générale a posteriori est effectuée.

Article L225-38 Modifié par [Ordonnance n°2014-863 du 31 juillet 2014 - art. 5](#)

Toute convention intervenant directement ou par personne interposée entre la société et son directeur général, l'un de ses directeurs généraux délégués, l'un de ses administrateurs, l'un de ses actionnaires disposant d'une fraction des droits de vote supérieure à 10 % ou, s'il s'agit d'une société actionnaire, la société la contrôlant au sens de l'article [L. 233-3](#), doit être soumise à l'autorisation préalable du conseil d'administration.

Il en est de même des conventions auxquelles une des personnes visées à l'alinéa précédent est indirectement intéressée.

L'autorisation préalable du conseil d'administration est motivée en justifiant de l'intérêt de la convention pour la société, notamment en précisant les conditions financières qui y sont attachées.

Article L225-40 Modifié par [Loi n°2001-420 du 15 mai 2001 - art. 111](#)

Les commissaires aux comptes présentent, sur ces conventions, un rapport spécial à l'assemblée, qui statue sur ce rapport.

COMMENTAIRES

Très brièvement avant de voir le processus, le rappel du différend sur le fond qui interpelle sur la qualification de la convention,

Si un accord entre Renault et son actionnaire Nissan est envisageable ; l'objet de leur accord et surtout les conséquences ici la mainmise de Nissan sur son « partenaire » peuvent-ils faire partie d'une convention réglementée et dans ce sens répond-il à l'article L225-40 ? Une convention réglementée peut-elle contenir une clause par laquelle un conseil d'administration d'une société en l'occurrence Renault serait empêché d'interférer dans une autre société, Nissan dont elle possède 43% des actions ? Est-il envisageable que Nissan puisse unilatéralement acquérir des actions Renault sans aucune restriction de nombre et de prix ? N'y a-t-il pas collusion entre le PDG de chacune des parties, étant entendu que c'est le même : Carlos Ghosn, et que dans ce cadre un conflit d'intérêts existe ? Dans quelles conditions Nissan « *aurait la faculté d'acquérir des actions Renault sans accord préalable* » : augmentation du capital ? par la cession des titres de l'État ? etc.

Autant d'interrogations soulevées par ailleurs qui si elles se justifient remettraient en cause la légitimité de ces deux conventions.

Une procédure non appliquée

La convention réglementée entre Renault et Nissan est-elle « licite » au regard du statut du japonais ? Poser cette question est délicat, nous imaginons mal l'appareil « juridique » des deux constructeurs se « planter » sur un tel sujet. Mais que dit l'article de loi cité, sur le sujet : « *Toute convention entre la société et...l'un de ses actionnaires disposant d'une fraction des droits de vote supérieure à 10 % ou, s'il s'agit d'une société actionnaire, la société la contrôlant au sens de l'article [L233-3](#) du Code de commerce* ».

Nissan possède 15% du capital de Renault mais sans aucun droit de vote¹. L'article de loi précise bien « droit de vote » et non part du capital, % d'action. A quel titre Nissan a-t-elle passé une convention avec Renault ? Quelle est sa valeur ? Nous prenons donc la liberté de mettre en cause sur ce point la pertinence de la convention réglementée reprise dans la résolution 6 et présentée à la dernière assemblée générale.

L'Ordonnance du 31 juillet 2014 impose au conseil d'administration de justifier de l'intérêt de la convention pour la société, en précisant notamment les conditions financières qui y sont attachées (dernier alinéa de l'article L. 225-38). *Cette obligation est destinée à permettre aux actionnaires d'approuver, ou non, les conventions en connaissance de cause et la seule affirmation que la convention soit conforme à l'intérêt de la société ne sauraient être une motivation suffisante*². Cette dernière condition exclut les certificats de complaisance.

1-L'autorisation préalable du conseil a-t-elle été demandée ? C'est évidemment au conseil de répondre en la motivant à cette interrogation. Sur ce point il semblerait que ces conventions soient le résultat d'une démarche extérieure au conseil et imposée à celui-ci. Le Conseil n'aurait pas été consulté en amont, alors que « *L'autorisation du conseil d'administration doit être donnée au préalable, c'est-à-dire avant la conclusion de la convention ; la convention ne peut être autorisée avec un effet rétroactif.* »³

2-Les conditions financières de ces conventions n'ont fait l'objet d'aucune publication émanant du conseil d'administration, que ce soit dans la présentation des résolutions 5 et 6 qui traitent de ces conventions, ou dans les réponses aux questions écrites, voire même lors de la dernière assemblée générale, pourtant : « *Le conseil d'administration doit motiver l'autorisation de la convention en justifiant de son intérêt pour la société, ce qui implique de préciser notamment les conditions financières qui y sont attachées (C. com., art. L. 225-38 et L. 225-86 mod.)* »⁴

¹Le fait que Nissan n'ait pas de droit de vote au sein de Renault n'a rien à voir avec le niveau de la participation de l'État. En effet, depuis la loi n° 89-531 du 2 août 1989 relative à la sécurité et à la transparence du marché financier, l'autocontrôle est interdit, l'article L. 233-31 du code de commerce disposant que « *lorsque des actions ou des droits de vote d'une société sont possédés par une ou plusieurs sociétés dont elle détient directement ou indirectement le contrôle, les droits de vote attachés à ces actions ou ces droits de vote ne peuvent être exercés à l'assemblée générale de la société* ».

Renault détient 43,4 % de Nissan, qui détient à son tour 15 % du constructeur français. Or l'article L. 233-3 du code de commerce fixe à 40 % le seuil de détention de capital au-delà duquel une société est présumée en contrôler une autre. Nissan n'a pas donc de droit de vote au titre de sa participation au capital de Renault qui serait sinon en situation d'autocontrôle. Source SENAT Participations financières de l'État" M. Maurice VINCENT, rapporteur spécial 2 juin 2015

² TDMG avocats à la cour article en ligne 16 octobre 2014

³ Cabinet MAZART « évolution du dispositif légale.... »

⁴ <http://www.juritravail.com/Actualite/Parts-sociales>

Trop souvent la protection des données sert d'excuse pour bloquer toute information. Ce motif est d'ailleurs mis en avant par l'Entreprise pour ne pas répondre aux questions déposées par les actionnaires⁵. « Qui détient l'information a le pouvoir » ...

Ne pas connaître les conditions financières est discriminant. Savoir quelle est l'option choisie pour la cession des actions n'est pas anodin. Si nous excluons la donation, deux options sont possibles et dans ce cas avec des *conséquences opposées* : « Dans le cas d'une option put, l'associé s'engage à acheter des actions d'un autre associé au moment où ce dernier le décide, à un prix prédéfini (ou à tout le moins pré-définissable). Dans le cas d'une option call, l'associé s'engage à vendre ses actions à un autre associé au moment où ce dernier le décide, à un prix prédéfini (ou à tout le moins pré-définissable) »⁶.

3-Le rapport des commissaires aux comptes n'est pas très fourni. Certes et fort justement contrairement à Renault muet sur le sujet, les commissaires précisent que la sanction encourue pour l'acquisition sans préalable d'actions Renault au bénéfice de Nissan concerne toute «*résolution qui n'aurait pas été approuvée par les membres du conseil d'administration de Nissan* ». Mais aucune information sur les conséquences financières qui en découleraient. Encore une fois la volonté légitime de se prémunir contre la fuite d'information sensible ne doit pas réduire le niveau d'information des actionnaires.

CONCLUSION

La résolution 6 qui reprend la proposition préconisée par le conseil de Nissan d'interdire au conseil de Renault toute ingérence dans son fonctionnement n'aurait jamais dû être proposée au vote des actionnaires.

Sur la forme parce qu'il a fallu tordre le bras à quelques lignes du Code pour l'amener jusqu'au vote des actionnaires.

L'absence d'informations est particulièrement pénalisante et ne répond pas à ce que l'actionnaire est en droit d'attendre : « *Les commissaires aux comptes doivent présenter alors un rapport spécial à l'assemblée générale. Celui-ci doit contenir les indications suivantes⁷ :« la nature et l'objet de ces conventions et engagements; les modalités essentielles de ces conventions et engagements, notamment l'indication des prix ou tarifs pratiqués, des ristournes et commissions consenties, des délais de paiement accordés, des intérêts stipulés, des sûretés conférées, de la nature, du montant et des modalités d'octroi de chacun des avantages ou indemnités mentionnés aux articles [L225-22-1](#) et [L225-42-1](#) et, le cas échéant, toute autre indication permettant aux actionnaires d'apprécier l'intérêt qui s'attachait à la conclusion des conventions et engagements analysés* »

- **Sur le fond parce que nous sommes face à une spoliation et qu'en attribuant unilatéralement des actions Renault à Nissan la résolution 6 exclut les autres associés et qu'en l'état actuel de la jurisprudence, de tels actes devraient être qualifiés de léonins.**

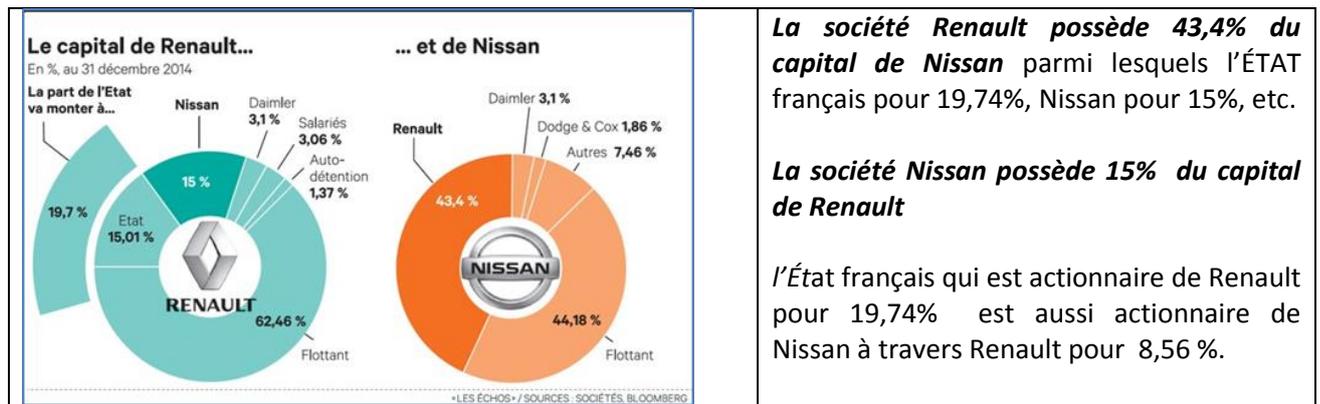
L'acquisition d'actions Renault unilatéralement par Nissan n'a pas de cadre défini. Ce « particularisme » devrait être qualifié de léonin dans la mesure où cette situation aboutit d'une part à discriminer les autres actionnaires et que d'autre part elle ferait de Nissan un actionnaire direct de Renault au même titre que l'État français, alors qu'aujourd'hui si le japonais a une participation au capital de Renault de 15% c'est par le biais de tiers dont Renault qui détient 43,4% de Nissan. Nous

⁵ Voir sur le site RENAULT « propositions de réponses aux questions écrites ..

⁶ <http://www.peeters-law.be/documents/analyse-items>

⁷ Droit et finances.net

allons jusqu'à penser que cette hypothèse conduit à placer Nissan au même statut que l'État français, ce qui lui donnerait une option pour gérer directement le constructeur français !



La société Renault possède 43,4% du capital de Nissan parmi lesquels l'ÉTAT français pour 19,74%, Nissan pour 15%, etc.

La société Nissan possède 15% du capital de Renault

L'État français qui est actionnaire de Renault pour 19,74% est aussi actionnaire de Nissan à travers Renault pour 8,56 %.

FIN de PARTIE

Relevé de conclusion après l'épisode de la fronde sur la loi Florange menée par le PDG de Renault, puis *modus vivendi* entre une société, Renault, et l'un de ses actionnaires, Nissan, le pacte de stabilisation entre Renault et Nissan se voit depuis son adoubement par les actionnaires devenir le code du savoir-vivre entre les deux constructeurs. Le passage sous la forme d'une convention réglementée du pacte de stabilisation officialise la mainmise Carlos Ghosn sur le groupe Nissan-Renault.

Si rien ne bouge le PDG de Nissan a en mains tous les pouvoirs pour réduire le constructeur français au rôle de supplétif du japonais. L'Alliance voulue par Monsieur Louis SCHWEITZER n'est plus. L'ambition initiale de faire des constructeurs un groupe binational disparaît au profit d'un conglomérat de marques.

L'existence de ces deux conventions (que le terme réglementé soit approprié ou non) caractérise une gouvernance manipulatrice dans le sens où les actionnaires sont appelés à faire des choix sans avoir l'information adéquate.