

N° 317

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1989 - 1990

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 mai 1990.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation (1) sur le projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault,*  
**CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION, APRÈS DÉCLARATION D'URGENCE,**

Par M. Roger CHINAUD,

Sénateur,  
*Rapporteur général*

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, *président* ; Geoffroy de Montalembert, *vice-président d'honneur* ; Tony Larue, Jean Cluzel, Paul Girod, Jean-François Pintat, *vice-présidents* ; MM. Maurice Blin, Emmanuel Hamel, Louis Perrein, Robert Vizet, *secrétaires* ; M. Roger Chinaud, *rapporteur général* ; MM. Philippe Adnot, Jean Arthuis, René Ballayer, Claude Belot, Mme Maryse Berge-Lavigne, MM. Raymond Bourguin, Paul Caron, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Jacques Chaumont, Jean Clouet, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Marcel Fortier, Mme Paulette Fost, MM. Henri Gœtschy, Yves Guéna, Paul Loridant, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, René Monory, Michel Moreigne, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, René Regnault, Henri Torre, François Trucy, Jacques Valade, André-Georges Voisin

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9<sup>e</sup> législ.) : 1228, 1287 et T.A. 275.

Sénat : 276 (1989-1990).

---

Sociétés.

## SOMMAIRE

	Pages
AVANT-PROPOS : RENAULT, UN SYMBOLE A VIVRE? ...	5
PREMIERE PARTIE : PRESENTATION GENERALE .....	9
<b>I. Un redressement inachevé dans un environnement en recomposition</b> .....	9
<i>A. Un redressement inachevé</i> .....	9
<b>1. Des progrès indéniables depuis trois ans</b> .....	10
<i>a) Un ajustement tardif</i> .....	10
<i>b) Un redressement sensible</i> .....	15
<b>2. Une position de faiblesse relative</b> .....	17
<i>a) L'assainissement laisse Renault dans une situation fragile par rapport à ses concurrents</i> .....	17
<i>b) Le règlement du contentieux avec Bruxelles apporte un coup d'arrêt au désendettement de la régie</i> .....	18
<i>B. Une scène automobile en mouvement</i> .....	23
<b>1. La concentration des fabricants s'accélère</b> .....	23
<i>a) Les alliances entre constructeurs se multiplient</i> .....	23
<i>b) L'industrie du poids lourd connaît de profonds bouleversements</i> .....	25
<b>2. Une industrie cyclique dont les lendemains ne sont pas assurés</b> .....	26
<i>a) Le marché européen ne restera plus longtemps fermé à la concurrence japonaise</i> .....	26
<i>b) Un retournement de conjoncture reste possible</i> .....	28

<b>II. Les dispositions du projet de loi , ou comment le Parlement est amené à approuver un accord industriel</b> .....	31
<b>A. Un changement de statut nécessaire</b> .....	32
<b>1. Un statut original déjà modifié depuis 1945</b> .....	33
a) <i>Un statut unique</i> .....	33
b) <i>Une adaptation progressive</i> .....	37
<b>2. La transformation de la régie en société anonyme se situe hors du droit commun</b> .....	39
a) <i>L'ouverture du capital de Renault s'effectue selon une procédure spécifique</i> .....	39
b) <i>L'intérêt national est-il préservé ?</i> .....	44
<b>B. Une banalisation incomplète</b> .....	46
<b>1. Une entreprise publique qui restera soumise à des règles particulières</b> .....	47
a) <i>L'article 2 du projet de loi dote Renault d'un conseil sur mesure</i> .....	47
b) <i>L'article 6 du projet de loi pose le problème de la nature de la tutelle de l'Etat sur Renault</i> .....	48
<b>2. Un texte de circonstance qui ne va pas jusqu'au bout de sa logique</b> .....	51
a) <i>l'article 3 du projet de loi fige toute évolution future alors que ce texte se veut une réponse pragmatique</i> .....	52
b) <i>Les salariés actionnaires auront des droits limités aux termes de l'article 5 du projet</i> .....	53
<b>Conclusion : Les principales propositions de votre commission</b> .....	57
<b>DEUXIEME PARTIE : EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	59
Article premier : Statut de la régie Renault .....	59
Article 2 : Statut et organes dirigeants de la société anonyme .....	61
Article 3 : Ouverture du capital .....	65
Article 4 : Possibilité donnée à la société anonyme d'émettre sans délai des obligations et des billets de trésorerie .....	69
Article 5 : Actions et certificats d'investissement .....	71
Article 6 : Abrogations .....	75

<b>TROISIEME PARTIE : TRAVAUX EN COMMISSION</b> .....	77
<b>I. Auditions</b> .....	77
A. <i>Audition de M. Roger Fauroux,         ministre de l'industrie et de l'aménagement         du territoire</i> .....	77
B. <i>Audition de M. Raymond Lévy,         président directeur général de la régie nationale         des usines Renault</i> .....	82
C. <i>Audition de M. Amaury-Daniel de Sèze,         président directeur général de Volvo France</i> ....	85
D. <i>Audition des organisations représentatives du         personnel de la régie nationale des usines Renault</i>	87
<b>II. Examen en commission</b> .....	93
<b>Annexe : Présentation de l'accord entre Renault         et Volvo</b> .....	97
<b>Tableau comparatif</b> .....	111

## **AVANT-PROPOS**

### **RENAULT, UN SYMBOLE A VIVRE ?**

**Mesdames, Messieurs,**

Depuis que Louis Renault, en 1898, réussit le pari de remonter la rue Lepic au volant d'une "voiturette" de sa conception, le groupe automobile a relevé, avec succès, bon nombre de défis technologiques, industriels et sociaux. Constituée en 1899, la société Renault frères construit alors 71 voitures et des filiales étrangères se créent dès 1904. A la veille de la grande guerre, le cap des 10.000 voitures produites par an est franchi et le conflit permettra notamment aux taxis et camions Renault de se distinguer. Entre les deux guerres, l'expansion de la société se poursuit, jusqu'à ce qu'en août 1940, les usines Renault soient placées sous contrôle allemand.

Désormais, Renault va devenir, durablement, pour tous les Français, un triple symbole.

A la Libération, Renault constitue le symbole du programme du Conseil national de la résistance. Sa nationalisation apparaît comme la sanction de l'attitude de Louis Renault pendant la guerre, sans que d'ailleurs cette punition impliquât, à l'époque, que l'Etat prit nécessairement sa suite et se fit constructeur de véhicules.

Mais, cette nationalisation sans indemnité, qui ne pouvait alors être motivée par l'idée que Renault remplissait une mission de service public, devint rapidement le symbole de la croissance de l'après-guerre et du désir de chacun de disposer d'un de ses signes les plus tangibles, la voiture automobile. La 4 chevaux, commercialisée en 1947, puis la Dauphine et d'autres modèles, constituent pour les générations qui accèdent à la consommation après 1945, un des

apports essentiels de l'expansion. Le développement du marché permet à Renault de devenir la première entreprise française, tant sur le plan du chiffre d'affaires qu'en ce qui concerne les exportations, à tel point que l'opinion viendra à penser que "lorsque Renault éternue, la France s'enrhume".

Enfin, son statut confère à Renault un rôle symbolique indéniable en matière sociale. Ainsi, en 1962, l'accord d'entreprise apporte au personnel une quatrième semaine de congés payés, se situant alors à l'avant-garde de l'évolution sociale, tout comme la régie le sera en 1970 avec la distribution d'une partie du capital nouvellement créée aux salariés.

*"Donner au gouvernement du mouvement pour aller plus loin" (1) est alors l'ambition de l'entreprise.*

Cependant, au fil des ans, le triple symbole que représente la Régie se trouve confronté aux réalités économiques.

Renault réagit très tardivement à la crise que traverse l'industrie automobile. L'entreprise continue de privilégier des objectifs quantitatifs au dépens des équilibres financiers, tandis que le surcoût des "avancées sociales" qu'elle a consenties achève d'obérer ses comptes.

Les pertes de la régie, qui atteignent plus de 10 % du chiffre d'affaires en 1984, conduisent à la prise de conscience que la spécificité qui était la sienne depuis 1945, et qui s'était d'ailleurs amoindrie sur le plan juridique, relevait dorénavant d'une époque révolue, celle où Renault avait pu développer une culture d'entreprise particulière.

L'Etat mesure alors la nécessité qui lui incombe de faire son devoir d'actionnaire, pour compenser, au moins pour partie, les 32,5 milliards de pertes cumulées par le groupe Renault de 1981 à 1986.

Pour l'entreprise, la menace de devoir cesser son activité entraîne la mise en oeuvre de mesures drastiques de redressement, rompant avec le passé : licenciements, réductions de capacité, baisse des investissements, ventes de filiales. Renault est devenue, ce qu'elle n'aurait jamais dû cesser d'être, en fait sinon en droit, c'est-à-dire une entreprise comme les autres, soumise aux règles de la concurrence, même si son capital est détenu par l'Etat.

1. Pour reprendre l'expression de Pierre Dreyfus, ancien président de la régie Renault (*"La liberté de réussir"* - Editions Simoën, 1977)

Aujourd'hui, le dépôt d'un projet de loi transformant Renault en société "anonyme" montre à l'évidence que le symbole que constituait Renault a vécu.

Autorisant explicitement l'ouverture de son capital à des "personnes françaises du secteur privé ou des personnes étrangères" (1), le présent projet de loi constitue, de surcroît, une infraction de taille à la règle "ni nationalisation, ni privatisation" posée par le Président de la République dans la *lettre à tous les Français*.

Mais en réalité, davantage qu'une infraction à la règle, le prétexte du Gouvernement en constitue la condamnation sans appel. Il apporte en effet la preuve que de véritables alliances stratégiques durables ne peuvent faire l'économie d'un échange de participations entre les entreprises. Or, toute la logique du secteur public et des nationalisations à 100 % va à l'encontre d'une telle préoccupation.

Le projet de loi qui est soumis à notre Haute assemblée encourt deux reproches majeurs : il est tardif, il est partiel.

En premier lieu, la régie Renault et notre pays ont perdu plus de deux ans depuis que la discussion du projet de loi "relatif à la transformation de la Régie nationale des usines Renault en société anonyme" (2) n'a pu avoir lieu à l'Assemblée nationale, faute d'une session extraordinaire consacrée à ce texte.

Ce qui était impossible hier, devient donc soudain aujourd'hui souhaitable

Qui se plaindrait de cette évolution de la pensée du Président de la République si ce n'est que cet attermoisement a singulièrement compliqué les négociations du Gouvernement avec la Commission européenne.

En second lieu, l'actuel projet de loi reste un pas chichement mesuré et strictement ajusté à un projet d'accord industriel entre Renault et le groupe suédois Volvo.

Cette démarche demandant au Parlement de ratifier un accord industriel est une procédure inédite et d'autant plus surprenante que le Gouvernement dispose déjà d'un cadre législatif parfaitement adapté.

Les lois du 2 juillet et du 6 août 1986 autorisent en effet le Gouvernement à céder par décret jusqu'à 49 % du capital de Renault

1. Article 3 du présent projet de loi.

2. Projet de loi Assemblée nationale, n° 1000, 8ème législature, 28 octobre 1987.

et soumettent cette cession à des procédures précises permettant de sauvegarder les intérêts patrimoniaux de l'Etat, de garantir la protection des intérêts nationaux, d'assurer la transparence des opérations de transfert et de favoriser l'actionnariat des salariés.

**Face à ce cadre législatif, le présent projet de loi apparaît tout à la fois, et selon ses dispositions, inutilement restrictif, lacunaire ou redondant.**

Il n'est pas apparu opportun à votre Commission des finances d'ouvrir à l'occasion de l'examen du présent projet de loi un débat sur la privatisation de Renault : ni la loi du 2 juillet 1986, ni le projet de loi d'octobre 1987 n'avait d'ailleurs cet objet.

En revanche, elle attend que ce texte soit l'occasion d'un **retour de la régie dans le droit commun des entreprises publiques**, de sorte que le Parlement, demain, n'ait pas à ouvrir à nouveau le dossier Renault au motif que la régie souhaiterait ajouter un codicille à ses accords industriels.

Si le présent projet de loi se prétend pragmatique parce qu'il est de circonstance, votre Commission des finances persiste à penser que la vie des entreprises, fussent-elles publiques, ne doit pas dépendre des aléas de la navette parlementaire.



## **PREMIERE PARTIE**

### **PRESENTATION GENERALE**

#### **I - LE CONTEXTE : UN REDRESSEMENT INACHEVE DANS UN ENVIRONNEMENT EN RECOMPOSITION**

Depuis qu'en 1984, il a dégagé 12,5 milliards de francs de pertes et que son endettement a atteint, en 1985, plus de 60 milliards de francs, le groupe Renault s'est incontestablement redressé, afin de rester l'un des six grands constructeurs européens. La comparaison avec ses cinq principaux concurrents montre néanmoins que ce redressement, parce que tardif, demeure inachevé. Cette situation apparaît d'autant plus préoccupante que l'on assiste actuellement, sur la scène automobile mondiale, à une multiplication d'alliances et d'accords de coopération, à la veille de la réalisation du grand marché intérieur européen.

##### **A. UN REDRESSEMENT INACHEVE**

En 1989, pour la première fois depuis dix ans, Renault a regagné des parts de marché en Europe, la régie détenant 10,2 % du marché des voitures particulières, contre 10,1 % l'année précédente. Ce résultat est le signe des progrès réalisés depuis quelques années. Mais il reste fragile car Renault se situe encore dans une position de faiblesse relative.

## 1. Des progrès indéniables depuis trois ans

En 1984, le rapport sur l'industrie automobile française, dit rapport Dalle (1), s'était attaché à montrer l'état de fragilité extrême de cette branche essentielle de notre industrie. Or, pour Renault, le pire était encore à venir, avec 12,5 milliards de pertes en 1984 et un endettement financier net en augmentation jusqu'en 1985, alors que dès 1985 le groupe P.S.A. renouait avec les profits. La comparaison entre la situation des deux constructeurs français montre que l'ajustement de Renault a été tardif. Mais, quoi qu'il en soit, le redressement apparaît aujourd'hui sensible.

### a) Un ajustement tardif

Profitant d'une conjoncture exceptionnelle, l'ensemble des constructeurs automobiles ont retrouvé une situation saine, y compris ceux qui paraissaient condamnés, comme Chrysler aux États-Unis. Rétrospectivement, la crise paraît avoir particulièrement affecté la régie Renault, dont les capitaux propres sont devenus négatifs en 1984 et le sont restés jusqu'en 1987. Ce n'est qu'en 1989 que ceux-ci sont redevenus supérieurs à l'endettement financier net de la régie.

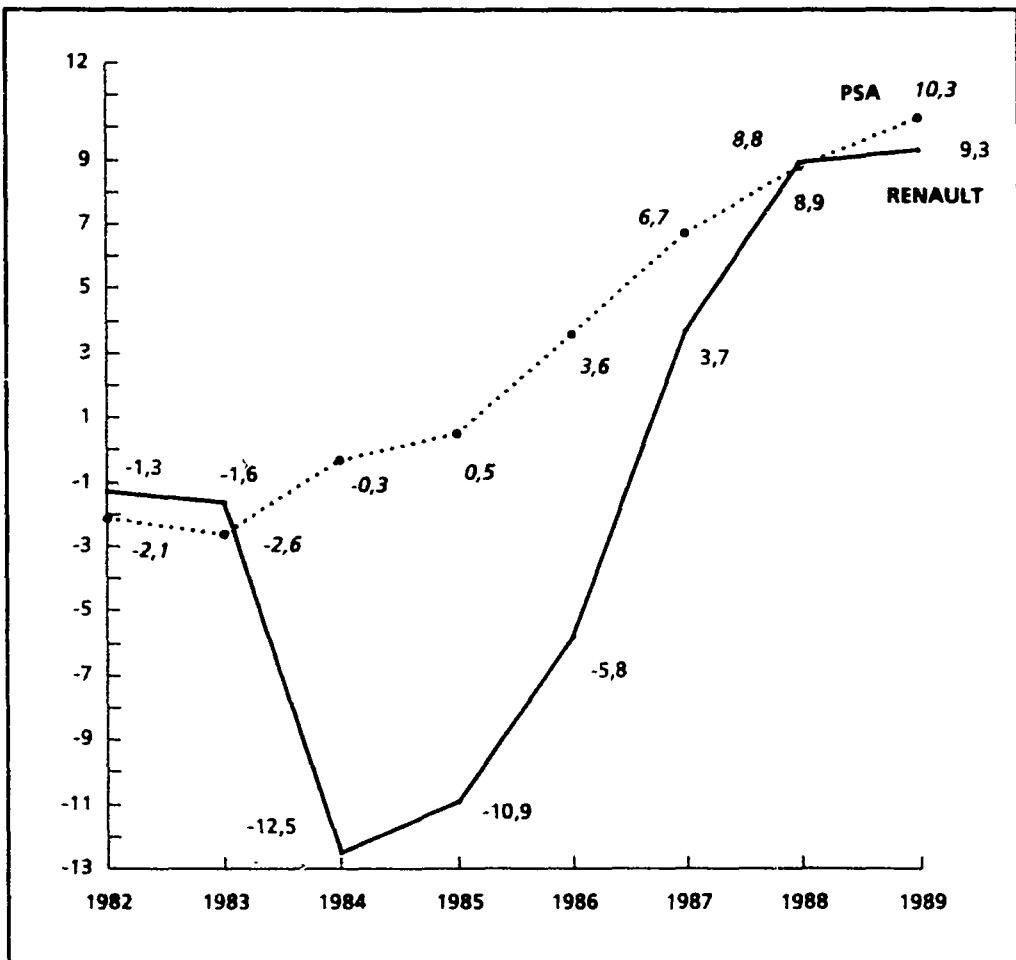
De même, alors qu'elle est, comme les autres constructeurs, durement affectée par le renchérissement du prix de l'énergie, Renault maintient pendant longtemps une logique de volume, au détriment de la rentabilité. Certes, en 1982, la régie est le premier constructeur européen. Mais, en privilégiant la recherche de la production la plus importante possible, l'entreprise publique est conduite à maintenir un haut niveau d'investissements, alors que les pertes qu'elle connaît devraient l'inciter, à l'inverse, à chercher un abaissement de son point mort. Cette politique de refus de l'ajustement, coûte que coûte, conduit la régie à s'endetter, l'endettement financier net passant de 35,5 milliards de francs en 1983 à près de 62 milliards de francs deux ans plus tard, ce qui représente alors 56 % du chiffre d'affaires du groupe.

Ce n'est qu'en 1985 que la régie opère une profonde mutation, destinée à assurer son redressement. N'est-il pas symptomatique à cet égard que le rapport annuel de Renault pour 1987 indique que l'entreprise *"a dû réduire ses investissements en 1985 et 1986, comme l'ont fait tous les groupes automobiles dans leurs périodes de difficulté"* ? Il aura fallu attendre l'exercice 1984, catastrophique sur le plan des résultats, pour voir Renault définir une politique d'ajustement, appliquée à partir de 1985.

1. Rapport sur l'industrie automobile française remis le 29 octobre 1984 par le Président de la Commission nationale de l'industrie à Monsieur le Ministre d'Etat chargé du Plan et de l'Aménagement du Territoire, Madame le Ministre du Redéploiement industriel et du Commerce extérieur et Monsieur le Ministre du Travail, de l'Emploi et de la Formation professionnelle.

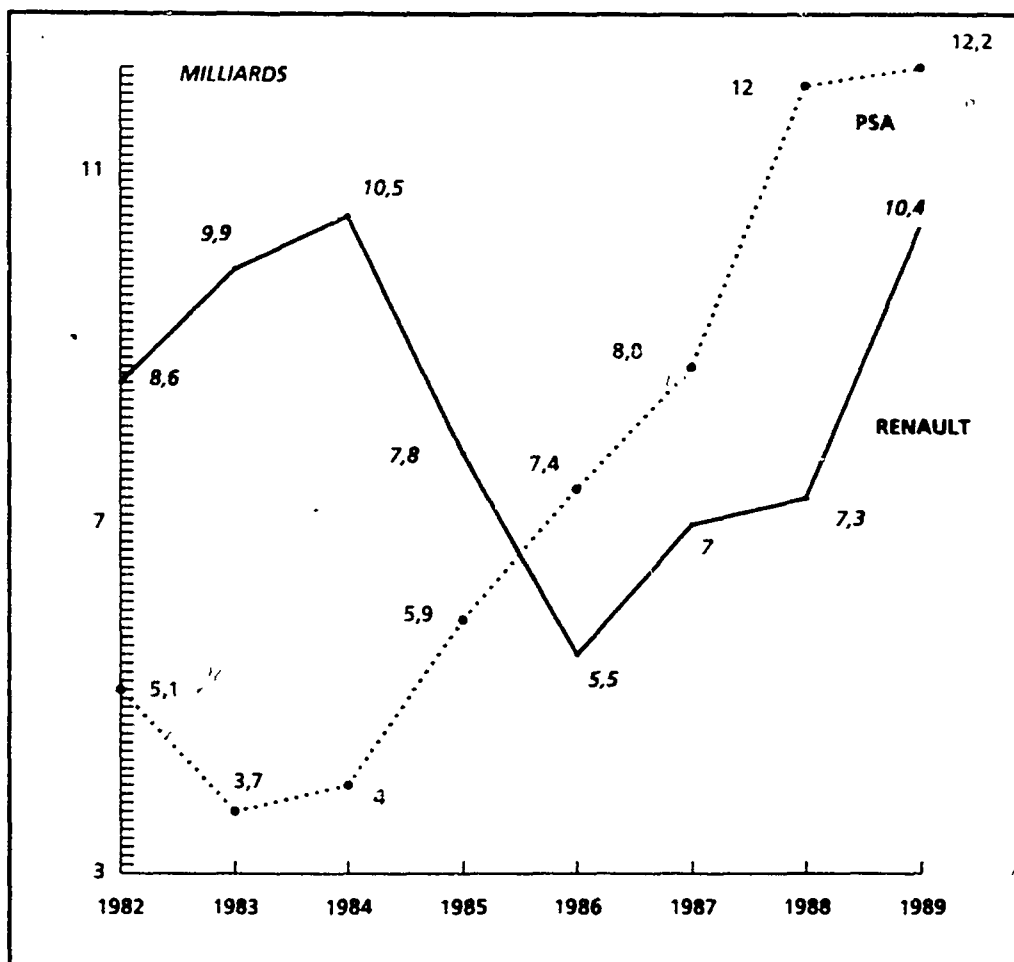
Or, cette année-là, comme l'indiquent les graphiques ci-après, les investissements du groupe P.S.A. croissent à nouveau et le résultat qu'il dégage est positif. On constate donc un décalage d'au moins deux ans entre le redressement conduit par P.S.A. et celui mis en oeuvre par Renault.

Résultat net (en milliards de francs)



Source : rapports annuels des groupes

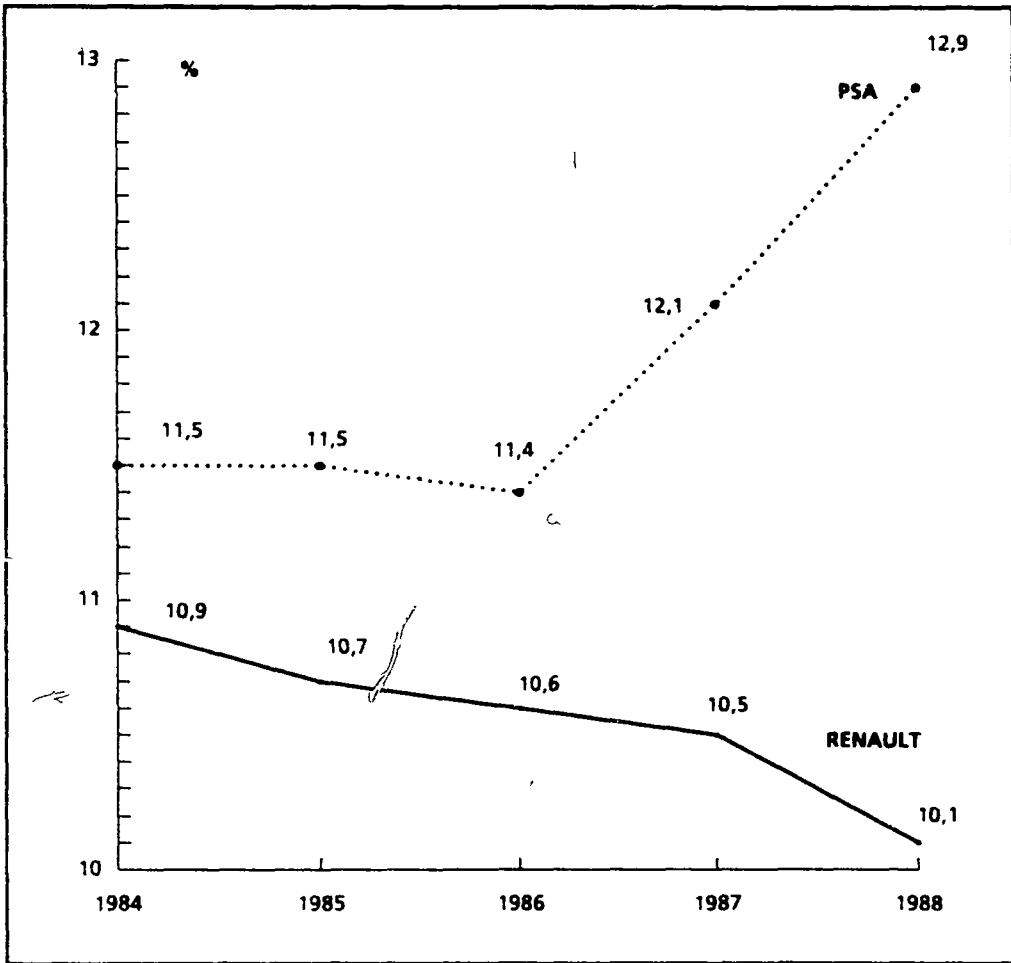
Investissements (en milliards de francs)



Source : rapports annuels des groupes

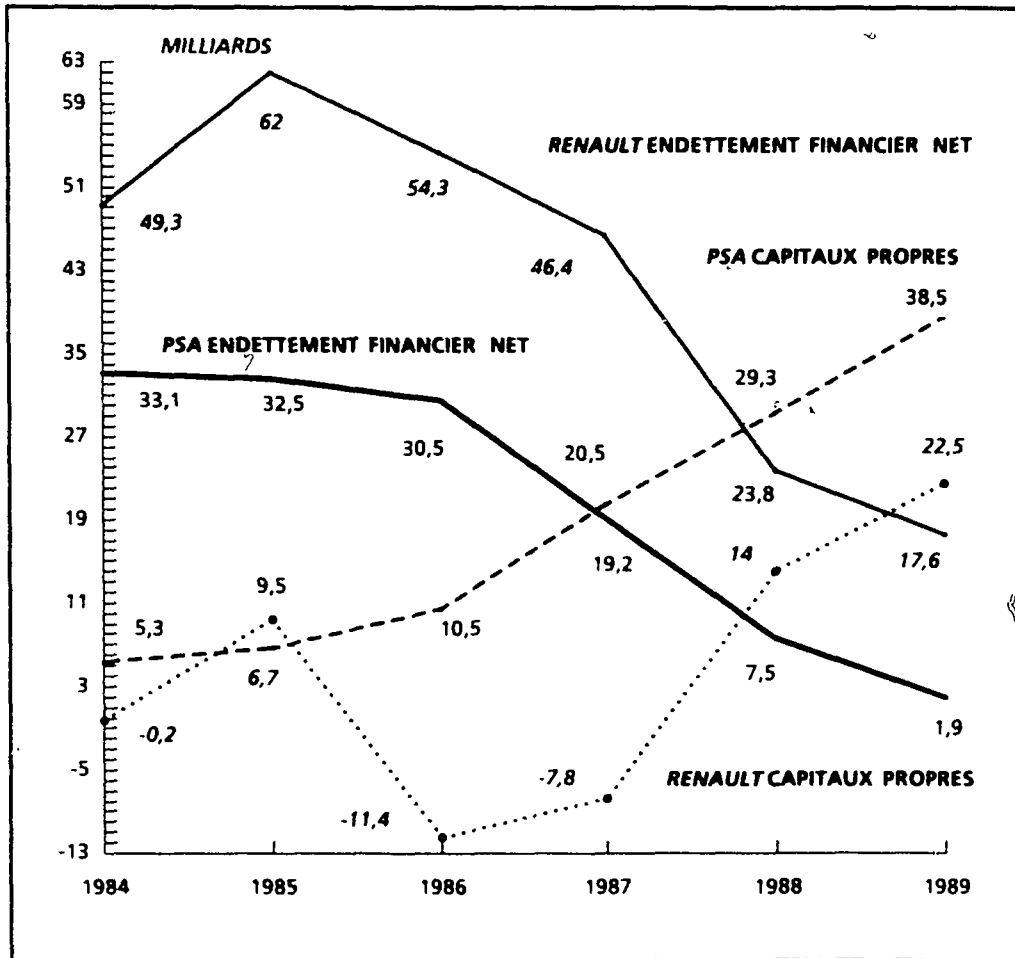
De même, en 1987, P.S.A., qui vise la première place européenne, voit sa part du marché progresser de près d'un point et les capitaux propres du groupe devenir supérieurs à son endettement, alors qu'il faudra attendre 1989 et l'effacement par l'Etat de 12 milliards de francs de dettes de la régie, pour que Renault soit, sur ce plan, dans une situation identique.

Part du marché en Europe (en %)



Source : rapports annuels des groupes

**Endettement financier net (au 31 décembre)  
et capitaux propres (en milliards de francs)**



Source : rapports annuels des groupes

Ainsi, les principales données économiques et financières montrent le retard pris par Renault dans l'assainissement de sa situation, notamment par rapport à P.S.A. (1). Mais, pour être tardif, le redressement de la régie n'en est pas moins indéniable.

1. Notre excellent collègue Jean-François Pintat, dans le rapport qu'il a consacré à l'examen du projet de budget de l'industrie pour 1990, avait d'ailleurs souligné comment ce décalage se traduisait par une baisse de la pénétration de Renault sur le marché français. Cf. doc. Sénat n° 59, annexe n° 22, du 21 novembre 1989.

*b) Un redressement sensible*

Celui-ci ressort de l'évolution des données évoquées ci-dessus : le résultat du groupe Renault redevient positif en 1987, avec 3,7 milliards de francs de bénéfices, puis 8,9 milliards en 1988 et 9,3 milliards de francs en 1989.

De même, les investissements, qui avaient diminué d'autant plus fortement que leur ajustement avait été tardif, progressent de 5,5 à 7 milliards de francs entre 1986 et 1987. En 1989, ils augmentent de 42 % par rapport à l'année précédente et atteignent 10 milliards de francs, ce qui ne permet cependant pas de combler le retard pris par rapport à la concurrence.

Grâce, d'une part, à l'apport de l'Etat, effectué par extinction de créances pour 12,028 milliards de francs en 1988, et d'autre part, à la réduction du capital de la régie de 16,485 à 2,473 milliards de francs (1), le report à nouveau déficitaire figurant au bilan de la régie a été apuré, permettant de porter les capitaux propres à 22,5 milliards de francs environ, soit un montant supérieur à son endettement financier net (17,6 milliards de francs).

Le redressement de la régie est donc sensible. Comme l'avait préconisé le rapport Dalle, il s'est appuyé sur :

- l'ajustement des effectifs, revenus de plus de 210.000 personnes fin 1984 à moins de 180.000 quatre ans plus tard, 32.000 emplois étant supprimés pendant cette période ;

- la fermeture de plusieurs sites, la réduction des capacités de montage, la rationalisation du réseau commercial et la réorganisation des méthodes de production selon les règles du "juste à temps" et des "flux tendus", qui permettent de réduire les délais de production et de limiter les stocks (passés, par exemple, à 2,7 jours à Douai en 1988, contre 11 en 1984) ;

- le recentrage des activités du groupe, d'une part sur l'automobile, d'autre part sur le marché européen. Parmi les sociétés cédées par la régie Renault depuis 1986, on retiendra en particulier, en 1987, la cession d'American Motors et, en 1988, celle d'Europcar.

*1. En application de l'article premier du décret n° 89-796 du 30 octobre 1989 relatif au capital de la Régie nationale des usines Renault et modifiant le décret n° 70-652 du 8 juillet 1970 qui avait autorisé une telle diminution, le conseil d'administration a décidé de ramener le nominal des actions de 100 à 15 francs.*

**Cessions de Renault  
réalisées postérieurement à la loi n° 86-793 du 2 juillet 1986  
autorisant le Gouvernement à prendre diverses mesures  
d'ordre économique et social (1)**

Sociétés	Chiffre d'affaires (2)	Effectifs
1986		
Svenska Renault S.A.F.E.	Plus d'activité 573,00	Plus d'activité 713
1987		
A.M.C.	23.955,90	19.500
April	450,00	500
Rivière-Casalis	488,40	385
1988		
C.W.S.	112,30	-
Branche particuliers de la S.F.F.	13.500,00 (comptes)	72
Europcar	1.480,70	2.589
C.P.I.O.	863,00	1.522
Renault Nouvelle-Calédonie	106,00	89
Renault Martinique	190,00	131
F.A.S.S.	133,00	328
Madauto	32,80	-
Renault Togo	-	-
Renault Centrafrique	-	-
Somacoa	-	-
Renault agriculture des Côtes d'Armor	73,00	32
1989		
S.M.M.	706,00	689
R.I.O. (Renault Industrie Osterreich)	93,00	43
Renault Tchad Velissa	Plus d'activité	Plus d'activité
Sotexo	176,00	247
S.P.L.M. (partiel)	303,90	80
Sanicar	34,50	51
S.M.T.G.	101,00	109

Source : J.O. Questions Sénat, 10 mai 1990, p. 1029, réponse à la question n° 8532 de M. Jacques Oudin

(1) Aucune acquisition n'a été faite pendant cette période.

(2) En millions de francs.

- Enfin, des efforts particuliers ont été accomplis en matière de formation des personnels, d'amélioration des produits et des services ainsi que de modération de la politique salariale, conformément aux objectifs du Gouvernement et contrairement aux périodes antérieures qui avaient conduit la régie à devoir supporter un surcoût salarial de l'ordre de 14 %.



Profitant d'un marché français en forte croissance depuis 1986, sous l'effet conjugué de la baisse de la TVA revenue depuis septembre 1987 de 33,3 % à 25 % et de la reprise de la consommation des ménages, Renault a su augmenter ses ventes en France. Celles-ci ont atteint, sur un marché exceptionnellement porteur, 800.000 véhicules en 1988, témoignant du redressement de la régie. Cependant, en parts de marché, 1988 a marqué un nouveau recul, soit un taux de 29 %, contre 30,5 % un an plus tôt et 31,5 % en 1986. Ce fléchissement, au bénéfice en particulier des marques étrangères, souligne la position de faiblesse relative de Renault.

## 2. Une position de faiblesse relative

Bien qu'en nette amélioration, la situation de la régie Renault demeure difficile par rapport à ses principaux concurrents. En outre, la Commission des Communautés européennes conteste les conditions dans lesquelles s'est effectué le désendettement de la société.

### *a) L'assainissement laisse Renault dans une situation fragile par rapport à ses concurrents*

Parce que ses concurrents ne sont pas restés inactifs pendant que Renault assurait son redressement (1), la régie se retrouve dans une situation difficile pour faire face à la concurrence.

Sa fragilité est double, financière d'abord, économique ensuite.

Sur le plan financier, Renault demeure le plus endetté des constructeurs automobiles. Il s'agit même du seul constructeur qui ne dégage pas de profits financiers. Certes, handicap majeur de l'entreprise il y a trois ans, l'endettement a été considérablement réduit, c'est-à-dire de près de 37 milliards de francs et les dettes ont été abaissées à 17,6 milliards de francs, soit 10 % du chiffre d'affaires.

Mais, la baisse du résultat d'exploitation en 1989, ramené de 14,4 à 12,9 milliards de francs, démontre la dépendance de Renault à l'égard de la conjoncture et d'une éventuelle guerre des prix. Or, celle-ci trouverait la régie dans une position de précarité indéniable par rapport à ses concurrents.

1. Selon le rapport de P.S.A. pour l'exercice 1988, "les gains de productivité du groupe ont été de plus de 9% en 1984 et d'environ 50 % au cours des cinq derniers exercices".

En tout premier lieu, le taux de marge opérationnelle dégagé par la régie apparaît en diminution en 1989 (7,4 % des ventes, contre 8,9 % en 1988), en raison de frais commerciaux en forte augmentation (15,7 % du chiffre d'affaires contre 13,8 %). Cette baisse paraît inquiétante, dans la mesure où cet indicateur situe la marge de manoeuvre de Renault en cas de lutte pour les parts de marché par la baisse des prix de vente. En outre, la régie demeure le plus petit des six constructeurs européens. Elle ne peut s'appuyer que sur une seule marque, contrairement aux autres groupes. Par exemple, P.S.A. regroupe Citroën et Peugeot ; Fiat les marques Fiat, Lancia et Alfa-Roméo et General Motors, Opel et Vauxhall.

Quant à l'activité poids lourds, qui représente environ 20 % de l'activité totale du groupe, elle a suivi l'évolution générale du groupe, Renault véhicules industriels (R.V.I.) enregistrant une légère baisse de sa pénétration en Europe en 1989. Cependant, la contribution au résultat consolidé de cette branche est positive, malgré les pertes enregistrées par la filiale américaine, Mack Trucks, dont les ventes ont fortement diminué (26.000 camions au lieu de 33.000 en 1988), à la suite de la dégradation du marché américain et "du lancement mal maîtrisé d'une nouvelle gamme de produits", si l'on en croit le rapport de Renault pour 1989.

Même si Renault bénéficie désormais d'une structure de bilan satisfaisante, le redressement laisse donc l'entreprise dans une situation relativement fragile, dans la mesure où, afin de faire face à une concurrence plus solide parce qu'ayant amorcé son assainissement avant la régie, elle devra mener un effort particulier tant en matière d'investissements que de recherche. Par ailleurs, la conformité au droit communautaire des conditions dans lesquelles l'Etat a repris 12 milliards de francs de créances de Renault reste à établir, ce qui constitue pour elle un élément de précarité.

b) *Le règlement du contentieux avec Bruxelles freine le désendettement de la régie*

Présentant ses arguments en défense d'une directive qu'elle avait prise afin d'assurer la transparence des relations financières entre les Etats membres et les entreprises publiques, lors de litiges réglés par un arrêt de la Cour de Justice des Communautés européennes en date du 6 juillet 1982, la Commission des Communautés avait cité comme exemple du manque de transparence existant en ce domaine les informations dont elle disposait au sujet des résultats de la régie Renault : *"Tandis que les chiffres d'affaires et les bénéfices de la régie Renault sont publiés, il ne ressort pas de ses rapports annuels dans quelle mesure l'investissement de l'Etat français est rétribué, alors que, par exemple, les dividendes de Citroën et de*

*Peugeot sont connus*". La directive attaquée, qui datait du 25 juin 1980, a été déclarée légale par la Cour de Justice des Communautés européennes, puis complétée par une directive du 24 juillet 1985. Elle organise le contrôle de la Commission sur les divers modes de financement des entreprises publiques.

En effet, si le traité de Rome, notamment son article 222, laisse les Etats membres de la Communauté libres de définir le régime et les modalités de leur secteur public, l'article 90, face à l'hétérogénéité des structures de détention du capital des entreprises dans les Etats membres, vise à assurer le respect des conditions de concurrence entre entreprises publiques et entreprises privées. Il interdit aux Etats membres de se servir de l'emprise qu'ils ont sur leurs entreprises publiques, quelle que soit la fonction de celles-ci dans l'économie nationale, pour contourner les règles de la concurrence.

Afin d'assurer ce respect, la Commission, aux termes de l'article 93 du traité, procède avec les Etats membres à l'examen permanent des régimes d'aide existant dans ces Etats. Par ailleurs, le paragraphe 2 de cet article précise que *"si, après avoir mis les intéressés en demeure de présenter leurs observations, la Commission constate qu'une aide accordée par un Etat ou au moyen de ressources d'Etat, n'est pas compatible avec le marché commun... , ou que cette aide est appliquée de façon abusive, elle décide que l'Etat intéressé doit la supprimer ou la modifier dans le délai qu'elle détermine"*. C'est à ce titre que la Commission a décidé le 4 novembre 1987, d'ouvrir cette procédure à la suite de l'intention du Gouvernement, pour solde de tout compte, de racheter 12 milliards de francs de créances à long terme sur Renault, détenues par le Crédit national, afin de faciliter le passage de Renault de son statut particulier de régie à un régime juridique de droit commun, ce qui supposait de ramener la situation nette de la régie au moins à zéro.

Or, par une décision du 29 mars 1988, la Commission a considéré que ce rachat de créances conférerait à Renault un avantage concurrentiel par rapport aux autres constructeurs européens et qu'il constituait donc une aide. Surtout, elle a autorisé ce rachat de créances, à la condition notamment que le statut de la régie soit modifié en un régime de droit commun, et ce, sans préjudice de la propriété du capital de l'entreprise, avant le 31 décembre 1988, faute de quoi cette autorisation serait caduque.

**Décision de la Commission du 29 mars 1988  
concernant les aides accordées par le gouvernement français  
au groupe Renault**

*Article premier*

Les aides accordées à Renault en 1985 et 1986 sous la forme de dotations en capital de 8 milliards de francs français et le projet visant à racheter des créances de 12 milliards de francs français en 1988 après le changement de statut de la R.N.U.R., sont considérés comme étant compatibles avec le marché commun, en vertu de l'article 92, paragraphe 3, point c), à la condition que le gouvernement français :

- 1) respecte l'engagement qu'il a pris de ne pas procéder au versement d'une partie ou de la totalité des 12 milliards de francs français prévus pour le rachat des créances avant de modifier, conformément à sa notification du 20 octobre 1987 le statut de la R.N.U.R. en un régime de droit commun, et ce sans préjudice de la propriété du capital de l'entreprise ; le gouvernement français est tenu d'utiliser le montant de 12 milliards de francs français exclusivement pour le remboursement des dettes et en priorité pour le remboursement des dettes aux taux préférentiels. Au cas où le changement du statut n'interviendrait pas avant le 31 décembre 1988, la présente autorisation devient caduque ;
- 2) respecte l'engagement qu'il a pris de s'abstenir d'accorder toute aide supplémentaire au groupe Renault sous la forme de dotations en capital et s'abstienne d'accorder toute autre forme d'aide dans le cadre de son pouvoir discrétionnaire ;
- 3) respecte l'engagement pris quant à la réalisation du plan de restructuration de Renault d'ici la fin de 1990 selon des modalités qui ont été communiquées à la Commission ;
- 4) pourvoie à ce que les futures recettes nettes résultant des différents contrats relatifs à la cession d'American Motors Corporation (A.M.C.) soient reversées à l'Etat.

Le gouvernement français communique à la Commission, au cours du deuxième trimestre de 1989, de 1990 et de 1991, un rapport annuel concernant les comptes du groupe Renault, ses capacités, sa production, sa politique de prix et ses exportations intracommunautaires par produit, ainsi qu'un inventaire détaillé des mesures de restructuration, du rachat de créances et des cessions d'actifs mises en oeuvre au cours de l'année civile écoulée.

Le changement de statut de la R.N.U.R. n'ayant pas été réalisé avant la fin de 1988, le Gouvernement a transmis à la Commission un nouveau dossier de justification de l'apurement des dettes de la régie, le commissaire européen à la concurrence ayant refusé, en novembre 1989, les arguments fournis, au motif que Renault n'avait pas respecté le plan de restructuration nécessaire en compensation de cet apurement.

Selon des rumeurs dont la presse s'est récemment fait l'écho, il semblerait que le commissaire estime que les fermetures décisives annoncées pour les deux ans à venir (dont Billancourt) ne puissent être prises en compte dans le calcul des 15 % de réduction de capacités qui étaient prévus, alors que, d'ailleurs dans le même temps, la Commission autorise certains Etats membres à subventionner l'implantation de constructeurs extérieurs à la communauté.

Sans se prononcer sur le fond de ce débat, votre rapporteur rappelle que le Sénat avait considéré, lors de l'examen de l'article 42 du projet de loi de finances rectificative pour 1989 dont l'objet était la reprise par l'Etat des droits et obligations de la Société de développement automobile (SODEVA) qui avait servi de canal au rachat des 12 milliards de francs de dettes de la régie, que cette opération, au demeurant nullement aussi profitable à la régie qu'un éventuel apport en capital de même montant, témoignait de la complexité croissante des financements du secteur public.

Par ailleurs, votre Haute assemblée avait estimé que le changement de statut de la régie restait indispensable pour lui permettre de trouver sur le marché les financements dont elle a besoin pour son développement et de nouer, en bonne et due forme, les alliances internationales qui assureront son avenir.

Votre rapporteur tient à souligner que ce changement, jugé curieusement impossible à la fin de 1987 (après un jour de débat à l'Assemblée nationale), l'est aujourd'hui devenu, sans qu'aucun élément permette de considérer que la situation de la régie a évolué de manière décisive.

L'issue définitive de ce contentieux, le 22 mai 1990, montre les difficultés grandissantes de l'Etat actionnaire à faire respecter sa souveraineté sur les entreprises publiques.

## **Renault**

**(Décision de la Commission du 22 mai 1990 (1))**

Consacrant les résultats de négociations couronnées de succès, d'un accord entre la Commission et le Gouvernement français, la Commission a décidé aujourd'hui, conformément aux termes de cet accord que :

- compte tenu du changement du statut de Renault par une loi adoptée en mai 1990 (2) et compte tenu de ce qu'une partie des engagements concernant des réductions de capacité ont été respectés, le montant des aides à récupérer sera ajusté de 12 milliards de FF à 6 milliards de FF, dont 3,5 milliards de francs seront immédiatement restitués au Trésor français et 2,5 milliards seront réinscrits à titre de dette à long terme dans les livres de Renault et seront rémunérés conformément au plan de refinancement initial ;

- il n'y aura pas d'injection de capitaux par l'Etat en faveur de Renault avant la fin de 1990 ;

- cette décision sera communiquée aux autorités françaises et portée à la connaissance des autres Etats membres par voie de publication au Journal Officiel des Communautés Européennes.

*(1) Téléx du bureau de Paris de la Commission*

*(2) Votre rapporteur s'étonne d'une méconnaissance aussi profonde des mécanismes institutionnels français, qui conduit la Commission à considérer le projet de loi Renault définitivement adopté par le Parlement alors que la Haute assemblée n'en a pas encore délibéré. Il s'étonne de surcroît que le Gouvernement français n'ait pas cru bon d'informer la Commission de ce "détail".*

**Pour Renault, cette décision signifie un retard apporté à son désendettement, puisque ses dettes à long terme vont subitement s'accroître de 2,5 milliards de francs (1) et que la régie devra, en outre, restituer 3,5 milliards de francs au Trésor français.**

*1. Sur un total de dettes à long et moyen terme de 25,3 milliards de francs, à la fin de 1989 et à comparer avec un endettement financier net de 17,6 milliards de francs à la même époque.*

Surtout, elle montre que le non-respect des engagements souscrits par le Gouvernement de modifier le statut de la R.N.U.R. en un régime de droit commun avant le 31 décembre 1988, dont la commission avait fait la première condition à son acceptation du rachat par l'Etat de 12 milliards de francs de ses créances, coûtera en définitive 6 milliards de francs à la régie.

Par ailleurs, cette décision risque d'entraîner un changement significatif dans l'évaluation de Renault prise en compte pour la conclusion de l'accord de coopération signé avec Volvo. En d'autres termes, au moment où la régie est engagée dans la recherche de partenaires de long terme, ce coup d'arrêt apporté à son désendettement ne peut que compliquer le redressement de l'entreprise à l'heure où la scène automobile apparaît en pleine recomposition.

## B. UNE SCENE AUTOMOBILE EN MOUVEMENT

Compte tenu des coûts croissants de recherche et de commercialisation que comportent les nouveaux modèles, les alliances se multiplient entre constructeurs automobiles, alors que le grand marché intérieur européen verra la suppression des barrières aux échanges existant encore en ce domaine (contingentements, normes techniques, notamment antipollution...). Parallèlement, la poursuite de l'expansion du marché, observée depuis 1986, peut se ralentir à tout moment.

### 1. La concentration des fabricants s'accélère

L'Europe est depuis quelques années, avec 13 millions de véhicules vendus, le premier marché automobile du monde et les possibilités de croissance suscitées par le retour des pays de l'Europe de l'Est à la démocratie ainsi que par l'édification du grand marché de l'Europe communautaire constituent, pour les constructeurs, autant de perspectives de développement.

#### *a) Les alliances entre constructeurs de voitures se multiplient*

Depuis le début des années 1980, les accords ou alliances signés par les constructeurs automobiles ne se comptent plus : le respect de normes de pollution de plus en plus draconiennes, le

souhait des Etats de favoriser les économies d'énergie et le souci de parfaire la sécurité des véhicules entraînent une croissance rapide des coûts de recherche et de développement des nouveaux modèles. En outre, l'intensification de la concurrence conduit les constructeurs à accélérer le remplacement de leurs productions, tout en menant des efforts grandissants de promotion. Tous sont donc à la recherche d'alliances, permettant de répartir ces coûts.

Ces alliances ont d'abord touché les constructeurs américains :

- General Motors a pris 5 % du capital de Suzuki et 36 % d'Isuzu, ainsi que 50 % de Daewoo (Corée) ;

- Ford détient désormais 25 % de Mazda, qui possède lui-même 8 % de Kia (Corée) ;

- Chrysler a racheté 25 % de Mitsubishi, qui dispose de 15 % de Hyundai (Corée).

Ces alliances concernent depuis peu les constructeurs européens, puisque Ford se porte acquéreur d'Aston-Martin et de Jaguar, General Motors de Saab, Honda de Rover et Chrysler de Lamborghini et de 15 % de Maserati. Il en résulte pour les constructeurs ainsi liés la possibilité ou la perspective de fabriquer et commercialiser simultanément la même voiture dont la rentabilité serait assurée beaucoup plus rapidement que celle de ses rivales vendues sur le seul continent européen.

Or, les constructeurs européens, pour n'être pas restés à l'écart de ce mouvement de concentration, ont surtout développé des alliances sur leur marché national. Ainsi, Peugeot a racheté Citroën, Volkswagen a repris Audi ; Alfa-Romeo et Ferrari sont entrés dans le giron de Fiat ; Austin appartient à Rover.

Les constructeurs européens apparaissent, en revanche, absents du jeu des alliances intercontinentales et dépendent à 85 % de leur "marché intérieur" et plus encore de leur marché national (1). En tant que tels, et malgré la croissance du marché depuis 1985 et les profits réalisés, ils restent très vulnérables à tout accroissement de la pénétration étrangère.

Celle-ci est d'ores et déjà importante, puisque Ford et General Motors, présents en Europe depuis plus d'un demi-siècle, ont conquis respectivement 11,2 % et 10,4 % du marché en 1988. Ces deux groupes ne pourront que chercher à renforcer leur position au cours

*1. Fiat réalise 70 % de ses ventes européennes en Italie, comme Mercedes en R.F.A. ; ce chiffre est encore de 53 % pour Volkswagen, de 50 % pour Renault et de 47 % pour P.S.A.*



des années à venir, dans la mesure où fortement concurrencés par les constructeurs japonais depuis plusieurs années sur leur marché domestique, ils ont mis en oeuvre des politiques de redressement sévères. Dans l'hypothèse toujours possible d'un retournement de conjoncture aux Etats-Unis et compte tenu du savoir-faire et de la place qu'ils ont déjà acquis, ils pourraient être tentés d'intensifier leur effort commercial en Europe. Cette perspective concerne également les constructeurs japonais, qui, après avoir conquis le quart du marché américain, vont être à même de profiter de la mise en place du grand marché européen de 1993.

*b) L'industrie du poids lourd connaît de profonds bouleversements*

Comme sa maison-mère, Renault véhicules industriels a connu depuis 1987 un redressement sensible, après onze années d'un parcours chaotique marqué par plus de 8,5 milliards de francs de pertes. Grâce à la rationalisation du potentiel industriel du groupe, à des suppressions massives d'emplois (17.700 sur 36.700 existant en 1976) et à une bonne conjoncture, la filiale de la régie a, malgré les pertes engendrées par sa propre filiale Mack Trucks, renoué avec les profits.

Cependant, R.V.I. n'a pas encore atteint une taille critique face à ses grands concurrents que sont Mercedes et Iveco, qui détiennent respectivement 23,5 % et 18 % du marché européen, contre 11,7 % au constructeur français. En outre, celui-ci reste commercialement concentré sur la France et l'Espagne et ses investissements demeurent insuffisants pour faire face à la course à la qualité, à la flexibilité et à la productivité ainsi qu'aux exigences de la clientèle en matière d'après-vente.

Celles-ci incitent d'ailleurs les constructeurs, comme dans l'automobile, à rechercher une rationalisation de leur activité, par sa mondialisation. La concentration liée à ses coûts croissants paraît devoir être, dans le secteur des poids lourds, encore plus grande que dans celui des voitures, à tel point que certains n'hésitent pas à envisager la disparition de la moitié des constructeurs européens, actuellement au nombre d'une dizaine, alors même que ceux-ci contrôlent le marché.

Mais, dès aujourd'hui fortement implantés aux Etats-Unis et ne devant pas redouter la concurrence de leurs homologues japonais, peu présents dans ce secteur, ces constructeurs sont engagés dans une lutte pour la recherche de la taille critique. Ceci explique les

concentrations observées depuis 1987, année qui a vu Daf racheter Leyland Trucks et Freight Rover. Puis, en 1989, MAN, second constructeur allemand, s'est assuré le contrôle Styr (Autriche) et, en association avec Daimler-Benz, a repris Enasa (Espagne).

R.V.I., petit parmi les grands, apparaissait donc, à la veille du rapprochement entre Renault et Volvo, à la recherche de partenaires lui permettant d'assurer son avenir dans un environnement difficile. C'est le même souci qui a présidé au rapprochement des activités automobiles des deux groupes, à l'heure où le marché de l'automobile paraît appelé à connaître des évolutions importantes.

## **2. Une industrie cyclique dont les lendemains ne sont pas assurés**

Depuis 1985, le marché européen de l'automobile a crû de 22 %, mais il reste soumis aux aléas de la conjoncture. En outre, Renault a pu profiter de cette expansion à l'abri de la concurrence japonaise qui va s'intensifier d'ici à 1993.

*a) Le marché européen ne restera plus longtemps fermé à la concurrence japonaise*

Les constructeurs japonais détiennent déjà 11,2 % du marché européen. Dans les pays sans constructeurs nationaux, ou ne pratiquant ni quotas, ni obstacles à l'importation des voitures en provenance du Japon, leur part du marché est bien supérieure, comme l'illustre le tableau ci-après.

**Pénétration des voitures japonaises dans quelques pays européens en 1988**

<b>Pays</b>	<b>Pourcentage du marché (%)</b>
Luxembourg	14,4
Belgique	20,6
Pays-Bas	27,7
Suisse	31,3
Danemark	33,0
Autriche	33,2
Irlande	44,0

Dans les autres pays, des systèmes existent, restreignant l'importation des voitures japonaises : quota officiel de 3 % en France, de quelque 3.000 voitures en Italie, restriction officieuse à 10 % du marché en Grande-Bretagne.

Cependant, afin de profiter au mieux de leur meilleure productivité, les constructeurs japonais, sans attendre la levée de ces quotas, qui tomberont d'eux-mêmes avec la réalisation du grand marché intérieur, ont pris la décision de développer leur capacité de production et d'assemblage en Europe. Déjà fortement concurrencés sur leurs marchés à l'exportation, les constructeurs européens le seront à brève échéance sur leurs propres territoires.

Ainsi, sous réserve d'un "contenu local" des voitures, dont le seuil minimal reste à définir, les implantations d'usines se multiplient, notamment en Grande-Bretagne. Déjà, la capacité de montage pour les projets annoncés par les différentes firmes japonaises sera d'environ 500.000 véhicules en 1993 et un million deux ans plus tard. Même en supposant qu'un accord puisse être trouvé sur un quota général d'importation au niveau de l'ensemble de la Communauté, ces constructeurs pourraient conquérir la première place, grâce à leurs modèles construits en Europe.

Pour la France, qui, malgré le système des contingentements, a connu, en 1989, un solde de ses échanges extérieurs automobiles avec le Japon déficitaire de 3,9 milliards de francs, de telles perspectives se traduiraient par une augmentation sensible de la pénétration japonaise -certaines estimations s'élevant jusqu'à 17 % du marché- au détriment de la production des constructeurs français et, par conséquent, de l'emploi. Afin de prévenir ce risque et alors qu'en s'implantant en Europe les constructeurs japonais bénéficient, toutes choses égales par ailleurs, d'une productivité améliorée, car ils emploient une main d'oeuvre plus jeune et mieux formée, les constructeurs français, comme leurs homologues européens, sont donc invités à conclure des alliances industrielles, commerciales et techniques, leur permettant de résister à armes égales, à la pression de la concurrence.

A cet égard, Renault a d'ores et déjà signé de nombreux accords de coopération, comme récemment avec Chrysler afin de produire en commun une petite voiture à quatre roues motrices. Mais, la régie apparaît aujourd'hui particulièrement vulnérable, en raison de la concentration de ses ventes sur les marchés européens les plus protégés. Du fait de l'implantation industrielle de la marque, Renault est traditionnellement le premier constructeur automobile de la péninsule ibérique. En Italie, la régie arrive en tête du classement des marques importées, avec 6,9 % du marché.

A l'inverse, la présence commerciale de Renault en Europe du Nord est moins dense, même si la régie détient des positions non négligeables sur la plupart des marchés européens. Aussi, elle serait sans doute l'un des constructeurs les plus rapidement affectés par une guerre commerciale déclenchée par les constructeurs japonais, en particulier en cas de retournement de la conjoncture.

*b) Un retournement de conjoncture reste possible*

La fin du cycle exceptionnel de forte croissance des marchés automobiles, attendue à la suite du krach boursier d'octobre 1987, puis en 1988 et, enfin, en 1989, ne s'est pas, jusqu'à présent concrétisée, même si les immatriculations observées en France au cours des tout derniers mois semblent indiquer que le marché marque le pas. Mais, en l'absence de tout bouleversement prévisible dans le pouvoir d'achat des ménages et parce qu'il existe désormais un seuil minimal de renouvellement des voitures acquises depuis 1982 environ, le marché ne devrait pas, selon les observateurs, connaître de ralentissement trop brutal, d'autant que les progrès actuellement enregistrés en matière de sécurité, de performances des véhicules et de lutte contre la pollution constituent autant d'incitations à l'achat. Enfin, il existe une capacité de progression non négligeable des marchés dans certains pays de l'Europe du sud -Grèce, Espagne et Portugal- sous-équipés comparativement à leurs voisins de l'Europe du nord, ainsi qu'en Europe orientale.

Cependant, les nombreux projets d'implantation d'usines dans les pays d'Europe de l'Est soulignent le risque toujours possible de retournement du marché. Ne faut-il pas craindre que les véhicules qui sortiront de ces nouvelles installations ne trouvent pas tous preneurs sur place, incitant les constructeurs à "réimporter" leur production en Europe occidentale ? De même, des surcapacités importantes existent encore aux Etats-Unis et qui sait dans quelle mesure les constructeurs japonais et coréens à leur suite ne seront pas tentés d'en profiter pour réexporter une partie de leur production vers l'Europe, débarrassée des barrières qui l'ont protégée jusqu'à présent ?

Les aléas que présente par définition l'activité automobile et les bouleversements que va connaître au cours des prochaines années le marché européen des voitures et des poids lourds, rendaient donc indispensable l'association de Renault avec des partenaires extérieurs. Partie tardivement dans la course à la rationalisation et à la complémentarité, la régie, encore en convalescence, ne disposait plus que d'un nombre limité d'associés potentiels.

Volvo, en lui apportant une image d'excellence grâce à son orientation dans le haut de gamme, en lui facilitant une implantation aujourd'hui encore limitée en Europe du nord et en lui permettant de conforter sa présence dans le secteur des véhicules industriels constituait un partenaire privilégié pour Renault, seule entreprise publique du secteur automobile dans le monde. L'accord conclu entre les deux groupes, dont le détail est repris en annexe, apparaît à la fois profitable aux deux parties et équilibré, tout en préservant l'autonomie de chacune.

Sera-t-il pour autant suffisant pour assurer la pérennité de Renault comme constructeur automobile, à l'horizon de cinq ou dix ans ? S'il n'appartient pas au législateur d'apporter de réponse définitive en ce domaine, force est de constater que les dirigeants de Renault n'auront guère de souplesse pour mettre en oeuvre d'autres alliances dans le cadre du projet de loi qui lui est soumis aujourd'hui.

Au demeurant, accord industriel liant deux constructeurs du secteur concurrentiel, l'opération conclue entre la régie et son partenaire suédois n'aurait pas dû appeler d'observation particulière de la part de la représentation nationale. Mais, en raison du statut particulier de Renault depuis 1945, maintenant devenu en grande partie obsolète, le Parlement est aujourd'hui amené à se prononcer sur cet accord, alors que rien ne justifie de lui conférer une telle compétence. Comme l'a déclaré le ministre de l'Industrie lors de l'examen du projet de loi à l'Assemblée nationale, l'objet de ce texte est de demander *"au Parlement français d'exprimer sans détour et sans a priori un jugement sur cette alliance internationale, pour l'instant formulée en termes de déclaration d'intention, et de prendre ou non les dispositions législatives qui la rendraient possible"*. C'est là le paradoxe de ce projet, qui illustre l'ambiguïté toute particulière des rapports qu'entretient la régie Renault avec son propriétaire depuis 1945.

## **II - LES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI, OU COMMENT LE PARLEMENT EST AMENE A RATIFIER UN ACCORD INDUSTRIEL**

En 1945, à titre de sanction, la société Renault est nationalisée et la régie nationale des usines Renault créée, sans être chargée d'une mission d'intérêt général. Le statut dont elle est dotée apparaît alors autoritaire : l'entreprise est placée sous la direction d'un président-directeur-général qui doit prendre l'avis d'un conseil et recueillir, parfois, l'approbation du ministre de tutelle. Par son développement, puis par la diversification de ses activités, la régie devient peu à peu un holding de fait, sans que ses statuts soient actualisés.

Dès lors que la régie souhaite conclure des alliances avec des partenaires supposant des échanges de participation, ce statut ne pouvait qu'apparaître obsolète et pénalisant. Sa modification s'imposait donc. Jugée à tort impossible en 1987, cette adaptation nous est proposée aujourd'hui dans le cadre de l'échange de titres entre Renault et Volvo.

Après avoir posé le principe de la transformation de la Régie nationale des usines Renault en société anonyme, le projet de loi décrit précisément les mécanismes de cette modification du statut de la société et les conséquences qu'elle implique.

- L'article 1er de la loi précise, d'une part, qu'il faudra procéder à l'inscription modificative de la société anonyme au registre du commerce et des sociétés et, d'autre part, que l'entrée en vigueur de la loi n'emportera ni création d'une personne morale nouvelle, ni cessation d'entreprise, ce qui donne toute garantie aux salariés et aux fournisseurs de la régie sur la poursuite des contrats en cours.

- L'article 2 du projet détermine les conditions dans lesquelles les statuts seront adoptés par une assemblée générale extraordinaire et aménage la transition entre le conseil d'administration de la régie et le futur conseil de la société anonyme, dont il donne la composition.

- L'article 3 fixe les modalités de la prise de participation de personnes privées françaises ou de personnes étrangères au capital de la société anonyme Renault, en maintenant un contrôle de l'Etat sur ce capital à hauteur de 75 % des droits de vote.

- L'article 4, comme l'article 6, sont des dispositions techniques, rendues nécessaires par la modification du statut de Renault : possibilité donnée à la société anonyme d'émettre sans délai des obligations et des billets de trésorerie pour l'article 4 ; abrogations du titre II de l'ordonnance de nationalisation de Renault et de la loi du 2 janvier 1970 introduisant l'actionnariat du personnel par l'article 6.

- Enfin, l'article 5 prévoit des nouvelles modalités d'actionnariat des salariés de la régie, en organisant l'échange des actions qu'ils détiennent contre des certificats d'investissement et en ouvrant à l'Etat la possibilité de leur proposer d'autres certificats d'investissement qui seraient créés par fractionnement de ses propres actions.

La modification du statut de Renault et l'ouverture de son capital proposées par le projet de loi sont présentées comme les conditions nécessaires et strictement suffisantes à la concrétisation de l'accord entre la régie et Volvo. Adossée à une telle alliance industrielle, cette adaptation du statut de la régie, qui ne modifie en rien son caractère d'entreprise publique, aurait dû logiquement permettre de pousser à son terme le rapprochement des règles qui lui sont applicables de celles du droit commun.

Or, elle ne conduit pas à faire de la régie une entreprise (publique) comme les autres, car la banalisation de son statut demeure incomplète

#### A. UN CHANGEMENT DE STATUT NECESSAIRE

Depuis 1945, la régie Renault a bénéficié d'un statut à part, à tel point, qu'aujourd'hui, sa transformation en société anonyme se situe hors du droit commun.

## 1. Un statut original déjà modifié depuis 1945

Au fil des années, le symbole qu'a représenté Renault dès la libération, puis sur le plan social, a conféré à la régie un statut unique. Mais, malgré cette culture d'entreprise forte, les dispositions juridiques applicables à la régie, ont été adaptées progressivement.

### a) *Un statut unique*

En 1945, la nationalisation de Renault est liée à des circonstances exceptionnelles que reflète l'exposé des motifs de l'ordonnance du 16 janvier 1945.

#### **Exposé des motifs de l'ordonnance de nationalisation (I)**

Au lendemain de la libération, après quatre années d'une occupation qui a placé sous le contrôle de l'ennemi et détourné de leur destination normale une grande partie des moyens de production de notre industrie, un grave problème se trouve posé par la situation qui résulte, pour la Société anonyme des usines Renault et le vaste ensemble industriel qu'elle contrôle, d'une part de l'attitude de ses dirigeants envers l'envahisseur, et d'autre part, du décès de son chef responsable et principal animateur Louis Renault, survenu au moment où celui-ci devait rendre compte de ses actes devant la justice française.

La nationalisation des usines Renault a été obtenue par dissolution de la société et attribution à l'Etat de son actif et de son passif. La confiscation des participations de Louis Renault a également permis à l'Etat de devenir le principal actionnaire de toutes les entreprises satellites des usines Renault.

Le Gouvernement provisoire de la République française fit alors porter toute son attention sur la forme de l'organisme d'Etat se substituant à la société Renault. Selon l'exposé des motifs de l'ordonnance de nationalisation, il s'est agi d'organiser avec le souci de la plus grande efficacité l'exploitation des biens de la société dissoute.



### **Exposé des motifs à l'ordonnance de nationalisation (II)**

Il a paru opportun de ne recourir ni à une société privée, ni à un office d'Etat géré selon les règles habituelles de la comptabilité publique. L'organisme chargé de l'exploitation des usines Renault a été défini selon une formule déjà éprouvée inspirée des doctrines de participation ouvrière ; cette formule concilie la souplesse de fonctionnement indispensable à une grande entreprise industrielle avec la nécessité d'un contrôle rigoureux des deniers publics, et avec la ferme volonté de l'Etat de diriger, conformément à l'intérêt général, une branche d'activité d'importance primordiale pour l'économie du pays.

Dès lors, l'ordonnance dote Renault d'un statut unique, qui n'est pas celui d'une régie, puisque Renault possède une personnalité juridique, ni d'un établissement public à caractère industriel et commercial.

La régie, définie par la nomenclature des entreprises nationales comme une "société publique" constitue en réalité une personne morale de droit privé, unique en son genre.

L'article 7 de l'ordonnance du 16 janvier 1945 n'indique-t-il pas que la régie est *"un établissement de caractère industriel et commercial, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière et placé sous l'autorité et le contrôle du ministre de la production industrielle"*, l'article 9 de la même ordonnance précisant que *"la régie nationale des usines Renault se comporte en matière de gestion financière et comptable suivant les règles couramment en usage dans les sociétés industrielles et commerciales"* ? Par ailleurs, ce même article dispensait la régie du contrôle financier prévu pour tous les établissements publics autonomes et toutes les entreprises faisant appel au concours financier de l'Etat.

De fait, il convient (déjà) d'éviter, en 1945, que la nationalisation d'une société relevant d'une activité concurrentielle n'apparaisse comme une étatisation. Aussi, la gestion de la régie est confiée à un président directeur général qui dispose de pouvoirs peu différents de ceux d'un chef d'entreprise du secteur privé. Il lui revient la charge d'exercer la direction générale de la Régie et d'assurer son fonctionnement. Il est assisté dans cette tâche du conseil d'administration et du comité central d'entreprise.

Le conseil d'administration, qui n'intervient pas dans la désignation du président directeur général nommé par décret (1) pour trois ans, représente l'actionnaire, c'est-à-dire l'Etat, par l'intermédiaire d'administrateurs désignés par sept ministères (industrie, économie et finances, transports, défense...), les usagers (à raison de deux membres) et les différentes catégories de personnel (soit trois représentants des ouvriers, un des employés et agents de maîtrise, deux des ingénieurs et cadres supérieurs). Il a pour mission d'examiner et d'approuver le bilan, les comptes annuels et tous les actes susceptibles d'engager l'avenir de la régie (opérations immobilières, emprunts, prises de participation, programmes de fabrication et d'investissement).

Enfin, le comité central d'entreprise, présidé par le président directeur général et composé de onze membres, participe avec son président à l'amélioration des conditions de travail et assure la gestion des oeuvres sociales. En outre, premier exemple d'incitation à la participation du personnel, il *"étudie les suggestions du personnel tendant à améliorer le rendement de la Régie, et propose les récompenses méritées par les travailleurs, au titre de leurs initiatives, propositions et collaboration"*.

L'Etat et le personnel de la régie sont donc étroitement associés au fonctionnement de la régie nouvellement créée. Cette spécificité apparaît d'autant plus grande que l'article 11 de l'ordonnance de 1945 prévoit qu'*"en fin d'exercice, le solde disponible.... est.... réparti..... entre le Trésor public, les oeuvres sociales de la régie et le personnel"*. En d'autres termes, la régie elle-même est exclue de la répartition de ce solde, même si l'article 11 prend le soin de préciser que cette répartition s'effectue *"après les prélèvements à effectuer pour les amortissements industriels et pour la constitution des réserves"*.

Quant au contrôle exercé par le ministère de l'industrie sur la régie, celui-ci a été, pendant longtemps, aux dires de ses présidents directeurs généraux successifs, des plus limités. Pourtant, outre le pouvoir d'arbitrage en cas de conflit entre le président directeur général et le conseil d'administration, l'ordonnance lui reconnaissait trois tâches essentielles :

- se faire communiquer, à tout moment, tous les documents et pièces intéressant la gestion de la régie et faire procéder à tout contrôle de gestion administrative et financière, tant sur pièces que sur place ;

1. La loi de démocratisation du secteur public a substitué à ce mode de désignation le régime de droit commun (nomination par décret en conseil des ministres sur proposition du conseil d'administration).

- approuver un état indicatif annuel de prévision de recettes et de dépenses, des états complémentaires en cours d'exercice et les comptes annuels ;

- répartir par arrêté concerté avec le ministre de l'économie et des finances, le solde disponible.

Mais la dispense du contrôle financier prévu par l'ordonnance du 23 novembre 1944 portant organisation d'un corps de contrôleurs d'Etat a entraîné un dessaisissement de l'Etat, qui a pour partie permis à la régie de développer une "culture maison", déjà présente en 1945.

En particulier, la participation du personnel, en germe dès la nationalisation, a trouvé une concrétisation avec la mise en oeuvre de l'actionnariat des salariés de la régie en 1970.

Afin de permettre la mise en oeuvre de l'actionnariat des salariés, la loi n° 70-11 du 2 janvier 1970 relative à la Régie nationale des usines Renault a doté la régie d'un capital, divisé en actions, dont une partie peut être distribuée à des salariés de la régie, gratuitement ou dans le cadre d'un plan d'épargne d'entreprise, les trois quarts des actions au moins devant demeurer la propriété de l'Etat. Première expérience en la matière, l'attribution initiale de titres est intervenue en novembre et décembre 1970. 48 % des salariés de la régie (soit 45.000 personnes) en ont bénéficié, pour 542.000 actions de 100 francs. Puis une distribution a été effectuée chaque année, le 15 mars, la dernière en date étant intervenue en 1989.

Ces titres, qui permettent à leurs détenteurs de percevoir un dividende et de participer aux augmentations de capital (1) ne sont négociables que sur un marché non ouvert au public, puisque les actions ne peuvent être achetées que par l'Etat, la régie, le personnel et le fonds de stabilisation du marché créé afin d'éviter les fluctuations excessives du cours, fixé chaque mois par une commission de surveillance de trois membres.

Quoi qu'il en soit, aussi bien le statut de 1945 que la loi de 1970 ont doté la régie d'un statut unique. Mais, celui-ci a peu à peu, fait l'objet d'une adaptation progressive, visant à rapprocher la régie du droit commun.

*1. Sous réserve des dispositions de l'article 2 de la loi de 1970, qui dispose que des augmentations de capital peuvent être réservées à l'Etat.*

*b) Une adaptation progressive*

Lié à une période précise de notre histoire, le statut de Renault était nécessairement appelé à se transformer, dès lors que la régie supportait la concurrence des autres constructeurs automobiles, puis de véhicules industriels. En 1976, un décret modifie les conditions dans lesquelles elle est autorisée à procéder à des prises de participation. Puis, après l'abandon du projet de loi visant à la doter d'un statut de droit commun, plusieurs décrets chercheront à rapprocher la régie des autres entreprises.

**Le décret n° 76-36 du 12 janvier 1976 relatif aux prises de participation de la Régie nationale des usines Renault et de ses filiales dans des sociétés industrielles, commerciales ou financières, a limité l'ampleur du dessaisissement de l'Etat en matière de contrôle des activités de la régie.**

Il a, en effet, rendu nécessaire l'approbation des ministères de tutelle pour les prises de participation de la régie dans les secteurs où elle s'était jusqu'alors diversifiée sans contrôle véritable (1).

Quoique restreignant la liberté exceptionnelle dont disposait la régie, ce décret ne l'a pas empêché, tout au long des années 1970 et une partie des années 1980, d'étendre ses activités hors de son domaine de base. Afin de ne pas risquer de mécontenter les concurrents privés de la régie, qui en tant qu'entreprise publique, disposait potentiellement au moins, des apports de toute sorte de l'Etat, ce développement devait nécessairement conduire à rapprocher la régie le plus possible du droit commun des sociétés commerciales.

S'il n'appartient pas à votre rapporteur d'apprécier les raisons qui ont conduit à l'abandon du projet de réforme du statut de Renault présenté à l'Assemblée nationale à la fin de 1987, ni de se prononcer sur le bien-fondé du contentieux opposant le gouvernement à la commission des communautés européennes à propos de la reprise de quelque 12 milliards de dettes de la régie, il constate que les décrets pris depuis 1988 ont pour objet de pallier l'absence de vote du projet abandonné, notamment eu égard aux engagements souscrits auprès de la Commission de Bruxelles.

- Un décret du 29 décembre 1988 applique à la régie l'article 241 de la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales. En d'autres termes, comme les sociétés de droit commun, la régie est désormais tenue de reconstituer ses fonds

1. Chacun garde en mémoire le "café Renault".

propres si ceux-ci deviennent inférieurs à la moitié de son capital, faute de quoi il y aurait lieu à sa dissolution anticipée.

- Le décret n° 89-796 du 30 octobre 1989 relatif au capital de la régie et modifiant le décret n° 70-652 du 8 juillet 1970 a autorisé la régie à réduire son capital par diminution de la valeur nominale des actions. Elle a procédé à cette opération par abaissement du nominal des actions de 100 à 15 francs (1).

- Le décret n° 90-148 du 15 février 1990 est relatif au fonctionnement administratif et financier de la régie. Il oblige Renault à déposer ses comptes annuels, ses comptes consolidés, les rapports des commissaires aux comptes sur les comptes et sur les conventions passées par l'entreprise avec l'un de ses administrateurs, et la décision d'approbation des comptes annuels et d'affectation de résultat au greffe du tribunal de commerce, dans le mois qui suit l'approbation des comptes annuels.

Renault a donc été soumise, depuis 1945, à des règles spécifiques, tenant compte en particulier des considérations symboliques qui s'attachaient à l'exercice de son activité. Mais, la crise a mis en lumière ce qui n'aurait jamais dû cesser d'être, c'est-à-dire, d'une part, la soumission de la régie à la concurrence française et internationale et, d'autre part, les modalités particulières de son financement, liées à sa détention par l'Etat. Il était, par conséquent, logique que peu à peu, les statuts de la régie soient rapprochés du droit commun des sociétés commerciales. Mais, avant que l'accord conclu avec Volvo prévoit des prises de participation de chaque entreprise au capital de l'autre ainsi que de certaines de leurs filiales, Renault demeurait une société à part.

Cet accord industriel aura donc eu pour conséquence inévitable de pousser cette logique de banalisation à son terme. Néanmoins, la transformation de la régie en société anonyme se situe hors du droit commun.

*1. Décision approuvée par arrêté du ministre de l'économie, des finances et du budget du 26 décembre 1989.*

## **2. La transformation de la régie en société anonyme se situe hors du droit commun**

Bien qu'un cadre législatif clair existe depuis plusieurs années permettant à Renault de nouer des alliances avec des partenaires industriels, la modification de son statut continue à entretenir le mythe de la spécificité de la régie.

Ce faisant, cette opération soulève des interrogations, tant en ce qui concerne l'évaluation de la régie qu'en ce qui concerne la nécessité de préserver l'intérêt national.

*a) L'ouverture du capital de Renault s'effectue selon une procédure spécifique*

La Commission des communautés européennes avait, en 1988, exigé de la France qu'elle respecte l'engagement de ne pas procéder au versement des 12 milliards de francs prévus pour le rachat de créances de la régie avant de modifier le statut de la R.N.U.R. en un régime de droit commun. Ce changement devait intervenir avant le 31 novembre 1988, mais n'a pas eu lieu dans ce délai. Aujourd'hui, la prise de participation de Volvo au capital de la régie, à hauteur de 20 % auxquels s'ajoutent une option supplémentaire de 5 %, et de sa filiale R.V.I. pour 45 %, implique indéniablement la transformation de la régie nationale des usines Renault en société anonyme, pleinement soumise au code des sociétés. A l'inverse, elle n'implique nullement que cette opération se situe hors du droit commun existant.

Certes, il ressort de son exposé des motifs que le projet de loi qu'il nous est proposé d'adopter constitue un texte sur mesure.

### **Exposé des motifs du projet de loi**

Le présent projet de loi se limite aux dispositions nécessaires à la mise en oeuvre de cet accord qui répond aux besoins de développement des deux entreprises....

Il permet la concrétisation de l'accord avec Volvo en autorisant le transfert, sous forme d'actions, de 25 % du capital de Renault à cette dernière.

Lors de l'examen du projet de loi par l'Assemblée nationale, le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire a confirmé cette présentation du projet.

### **Ce que le Ministre de l'industrie a dit du projet de loi**

Nous avons voulu que le texte ..... comporte les clauses nécessaires et suffisantes pour que l'accord industriel soit possible. C'est le "sur-mesure" qu'évoquait il y a une heure M. d'Aubert.

C'est ainsi que procèdent les bons juristes de même que, permettez-moi d'ouvrir cette parenthèse personnelle, les bons industriels.

Dans une entreprise, quand un texte ou un équipement - c'est tout comme - ne paraît plus correspondre à des exigences nouvelles, vous pouvez certes tout mettre à bas et tout reconstruire à neuf. Mais il s'agit, en général, d'une démarche lourde, longue et coûteuse. L'autre solution, plus pragmatique, consiste à élargir un à un des goulots d'étranglement ; en jargon d'usine, pardonnez-moi, on appelle cela "dégoulotter". Mais, mesdames et messieurs les députés, chaque fois que les circonstances l'exigent, je "dégoulotte".

Que faisons-nous ? Renault avait bien un capital mais, curieusement, pas d'actions avec droit de vote. Et bien ! on crée des actions pour que Volvo, dans les limites de 25 %, puisse entrer dans le capital et posséder ce type d'actions ....

Le reste s'ensuit : mise en place d'une assemblée générale - elle n'était pas prévue dans les statuts de Renault - ouverture du conseil d'administration à deux représentants de Volvo sur dix-huit que compte ce conseil.

Mais le droit actuel permet tout aussi bien à Volvo qui, comme l'a fort justement souligné le ministre "n'en demandait pas plus", de mener à bien l'alliance avec Renault, sans pour autant compliquer inutilement le dispositif de la transformation de la régie en société anonyme.

En effet, en prévoyant expressément la composition du conseil d'administration de la future société anonyme, en inscrivant dans la loi la part maximale du capital de la société qui pourra être détenue par des personnes privées françaises ou étrangères, en disposant que cette prise de participation sera approuvée par décret au vu d'un accord de coopération conclu entre les parties et d'un dossier comprenant l'évaluation de l'entreprise, en remplaçant enfin les actions actuellement détenues par la régie et ses salariés par des certificats d'investissement, le projet de loi déroge au droit commun, sans qu'aucune justification de fond soit apportée à ces dérogations.

Votre rapporteur observe que la transformation de Renault en société anonyme aurait dû être faite dès 1988 dans le cadre du respect des engagements européens du gouvernement, mais qu'elle a lieu alors qu'un accord industriel l'impose aujourd'hui.

Il tient à constater qu'une telle coopération aurait parfaitement pu trouver sa place dans le cadre, d'une part, de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, à laquelle la régie est déjà soumise, ce que rappelle le présent projet de loi, tout en y dérogeant et d'autre part, de la loi du 6 août 1986 relative aux modalités d'application des privatisations, sans pour autant emporter le transfert de la régie au secteur privé.

Votre rapporteur observe, tout d'abord, que les lois du 6 août 1986 relative aux modalités d'application des privatisations décidées par la loi n° 86-793 du 2 juillet 1986 autorisant le Gouvernement à prendre diverses mesures d'ordre économique et social et du 2 juillet 1986 fournissent, d'ores et déjà, le cadre de la mise en oeuvre de l'accord entre Renault et Volvo.

L'article 7 de la loi du 2 juillet 1986 prévoit, dans son dernier alinéa, que *"nonobstant toute disposition législative contraire, toute prise de participation du secteur privé au capital social d'une entreprise dont l'Etat détient directement plus de la moitié du capital social, et qui n'a pas pour effet de transférer sa propriété au secteur privé, est soumise aux conditions d'approbation mentionnées à l'alinéa précédent"*, c'est-à-dire à l'approbation administrative.

L'Etat peut donc, d'ores et déjà, céder par décret jusqu'à 49 % du capital de la régie.

Chacun peut légitimement s'interroger sur les raisons qui ont poussé le Gouvernement à renoncer au pouvoir qui est le sien d'autoriser une prise de participation au capital de la régie Renault. Ce renoncement s'accompagne de dispositions particulières d'approbation de l'accord qui pourrait être conclu par Renault.

D'une manière générale, le dispositif du projet de loi qui nous est soumis apparaît soit redondant, soit lacunaire, soit dérogatoire au droit existant, comme le montre le tableau ci-après.



**Comparaison entre la loi de privatisation et le projet de loi Renault**

<b>Disposition</b>	<b>Loi de privatisation</b>	<b>Projet de loi Renault</b>
- Ouverture du capital	Jusqu'à 49 % par décret	Jusqu'à 25 % par la loi
- Conditions de l'ouverture	Cession de gré à gré possible	Exigence d'un accord industriel entre les parties
- Protection des intérêts nationaux (prise de participation par les sociétés étrangères)	Limite de 20 % du capital	Néant (dans la limite de 25 %)
- Evaluation de la cession	Commission d'évaluation des entreprises publiques	Idem + dossier comprenant l'évaluation de l'entreprise par les parties
- Critères d'évaluation	Fixés par la loi	Néant
- Participation des salariés	Jusqu'à 10 % de l'ouverture du capital	Néant (potentiellement par le biais de certificats d'investissement)

**• Des modalités d'approbation dérogatoires**

S'agissant des modalités d'approbation de la prise de participation sous forme d'actions de personnes françaises du secteur privé ou de personnes étrangères au capital de la société anonyme Renault créée par le projet de loi, votre rapporteur souligne qu'elles se situent en marge des dispositions du titre II de la loi du 6 août 1986 précitée.

En particulier, l'article 3 de cette loi a fixé selon quels critères et quelle procédure la commission d'évaluation des entreprises publiques (1) doit procéder à la détermination des éléments faisant l'objet de la cession. Même si l'accord entre Renault et Volvo suppose indéniablement que les deux partenaires se soient entendus, non seulement sur les modalités de leur coopération, mais aussi sur le prix des actifs qu'ils échangent, quel besoin y avait-il d'inscrire dans la loi la présentation d'un accord de coopération conclu entre les parties et d'un dossier comprenant l'évaluation de l'entreprise.

**• Des dispositions redondantes**

En prévoyant que l'évaluation de l'entreprise ne peut être inférieure à la valeur fixée par la commission d'évaluation des entreprises publiques, le texte du projet de loi n'apporte rien, dans la

1. L'article 1er du décret n° 88-1054 du 22 novembre 1988 dispose que la commission de la privatisation prend le nom de commission d'évaluation des entreprises publiques.

mesure où cette valeur est de plein droit rendue publique aux termes de l'article 3 de la loi du 6 août 1986.

**Votre rapporteur est donc légitimement conduit à s'interroger sur la nécessité des dispositions du second alinéa de l'article 3 du projet de loi.**

• **L'absence de critères d'évaluation**

Le Conseil Constitutionnel examinant la conformité à la Constitution de la loi du 2 juillet 1983 avait eu l'occasion de préciser selon quelles méthodes l'évaluation de la valeur des entreprises publiques devait être faite et que ces méthodes ont été inscrites dans l'article 3 de la loi du 6 août 1986. Celui-ci dispose, en son sixième alinéa, que *"ces évaluations sont conduites selon les méthodes objectives couramment pratiquées en matière de cession totale ou partielle d'actifs de sociétés en tenant compte, selon une pondération appropriée à chaque cas, de la valeur boursière des titres, de la valeur des actifs, des bénéfices réalisés, de l'existence des filiales et des perspectives d'avenir"*.

En l'absence de toute précision, faut-il considérer que ces critères s'appliqueront au cas d'espèce qui nous est soumis par le projet de loi ?

A tout le moins, ceci illustre l'ambiguïté de dispositions à la fois dérogoires et lacunaires. S'agissant d'un point aussi important que la valorisation du patrimoine national, votre rapporteur tient à rappeler à ce propos que, répondant aux questions d'un journaliste au cours d'une émission de télévision, le 14 juillet 1986, le Président de la République avait, à l'appui de sa volonté de ne pas signer l'ordonnance relative à la privatisation, indiqué les raisons qui l'amenaient à adopter cette position.

**La protection du patrimoine national selon le Président  
de la République**

La première, fort importante, est celle-ci : vous n'avez pas le droit de vendre une fraction du patrimoine national moins cher qu'elle ne vaut, pas un franc de moins que sa valeur : donc, il y a un problème d'évaluation. Pas facile.

Le meilleur moyen de respecter ce principe ne consisterait-il pas à s'en tenir au droit actuel, qu'ont inspiré à la fois la volonté du Président de la République de préserver le patrimoine national et le souci du Conseil Constitutionnel de préciser les modalités qui doivent permettre à l'évaluation des entreprises publiques de s'y conformer ?

En dérogeant à ces principes, la procédure prévue à l'article 3 du projet de loi n'est-elle pas au mieux inutile et, au pire, dangereuse. Dans la mesure où l'évaluation faite par la commission d'évaluation des entreprises publiques serait très différente de l'évaluation réalisée par les deux parties dans des conditions que personne ne conteste, Volvo pourrait être amené à ne pas concrétiser la lettre d'intention élaborée à un prix inférieur à cette évaluation ou bien, à l'inverse, ne souhaiterait peut-être plus contracter avec une société dont la valeur aurait été surestimée, sans compter l'incidence de la décision de la Commission des communautés européennes.

Votre rapporteur considère, par conséquent, qu'en prévoyant de déroger à la loi du 6 août 1986, le projet de loi complique inutilement la procédure d'évaluation de Renault. Surtout, il ne présente pas toutes les garanties nécessaires au respect de l'indépendance nationale.

*b) L'intérêt national est-il préservé ?*

• **La définition de l'intérêt national**

Votre rapporteur, en ce qui concerne ce point fondamental, ne peut que rappeler les motivations du garant de l'indépendance nationale qu'est le Président de la République, lorsqu'il avait considéré en 1986 qu'il ne disposait pas en la matière des assurances lui permettant de signer l'ordonnance relative aux privatisations.

### **L'intérêt national selon le Président de la République**

**Je ne peux donc pas accepter que ces biens, qui appartiennent à la nation -je le répète une fois de plus pour être bien compris- soient vendus de telle sorte que demain, alors que l'on fabrique des objets, des produits, des marchandises nécessaires à l'indépendance nationale, on puisse les retrouver dans les mains d'étrangers. Je ne les citerai pas, mais je vois très bien de qui il s'agit. Alors, des précautions verbales sont prises, écrites aujourd'hui, mais je ne vois pas comment cela serait respecté si on les livre au marché privé surtout à l'intérieur de la Communauté européenne qui a, selon ses règles, un marché intérieur libre où chacun peut acheter ce qu'il veut à l'intérieur de nos douze pays. Ce sera tout à fait vrai dans cinq ans. Alors, on doit tout de même prévoir au-delà de demain matin ; on doit prévoir sur dix ans, quinze ans, car c'est le bien de la nation. Tout cela me conduit à penser que je n'ai pas à l'heure actuelle les assurances qu'il me faudrait. Moi, mon devoir, c'est d'assurer l'indépendance nationale, de faire prévaloir l'intérêt national. C'est pour moi un cas de conscience, et la conscience que j'ai de l'intérêt national passe avant toute autre considération.**

En application de cet intérêt supérieur, l'article 10 de la loi du 6 août 1986 a fixé la limite de 20 % du capital des entreprises publiques, comme montant total des titres cédés directement ou indirectement par l'Etat à des personnes physiques ou morales étrangères ou sous contrôle étranger, au sens de l'article 355-1 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales.

#### **• Une dérogation à l'ouverture du capital des entreprises publiques à des sociétés étrangères**

Au regard de cette limite, qui peut être abaissée par arrêté du ministre chargé de l'économie, lorsque la protection des intérêts nationaux l'exige, votre rapporteur doit considérer "en conscience" qu'il ne lui semble pas opportun d'envisager une dérogation afin de permettre à Renault de nouer une alliance avec un partenaire étranger extérieur à la communauté économique européenne (1).

L'application du droit commun permettrait, de surcroît, un accord plus équilibré, car parfaitement symétrique entre les deux

*1. Qui plus est en cas de privatisation ultérieure de la société Renault, problème qui n'est pas posé à l'heure actuelle, Volvo constituerait un actionnaire privilégié, pour une proportion bien supérieure du capital aux "noyaux durs" d'actionnaires stables des sociétés privatisées, tant critiqués en leur temps.*

partenaires. En effet, l'accord entre Renault et Volvo paraît aujourd'hui disymétrique, Volvo achetant 25 % du capital de la maison mère et 45 % de celui de R.V.I., alors que Renault a pris 25 % de Volvo car et 45 % de Volvo truck, filiales du holding A.B. Volvo, dont elle détiendra 10 %.

Rien ne fait obstacle à la création d'un holding Renault, dont Volvo détiendrait une partie du capital inférieure à 20 % et à la filialisation des activités automobiles de la régie dans une nouvelle société, qui aurait pu s'appeler, selon l'expression employée par le ministre de l'industrie lors de son audition par votre commission, "Renault véhicules personnels". En ce qui concerne le contrôle de R.V.I., la part de Volvo descendrait alors de 58,75 % à 50,5 % (1).

Votre rapporteur, tout en souscrivant à la transformation du statut de la régie Renault dont ce projet de loi "taillé sur mesure" est l'occasion, regrette donc que cette opération se situe hors du droit commun sur plusieurs de ces aspects essentiels. Elle témoigne ainsi de la banalisation inachevée d'une entreprise publique que chacun souhaite pour faire de Renault une entreprise comme les autres.

## B. UNE BANALISATION INCOMPLETE

Dès le 20 septembre 1947, le Général de Gaulle déclarait : *"dès lors que Louis Renault est mort, il n'y a aucune raison de maintenir la régie nationalisée éternellement"*. Si cet aspect de l'évolution du statut de Renault ne doit pas être évoqué maintenant, il n'en demeure pas moins qu'il montre à quel point la régie, quoi qu'on ait pu en dire, a besoin d'être une entreprise comme les autres. Elle doit être dotée d'une capacité à réagir vite à l'évolution du marché automobile, ce qui lui impose de sortir des pesanteurs dues à son statut.

Pourtant, même après l'intervention de ce projet de loi, Renault restera soumise à des règles particulières. Cette spécificité, entretenue encore aujourd'hui, témoigne de ce que le projet de loi relatif à son statut et à son capital constitue un texte de circonstance qui ne permet pas de préparer de manière efficace l'avenir, même à moyen terme, qui sera celui de l'ensemble créé par Renault et Volvo.

1. Volvo, dans le schéma prévu détiendrait 58,75 % de R.V.I., par addition de sa participation directe (45 %) et indirecte ( $25 \% \times 55 \% = 13,75 \%$ ). Sa participation indirecte redescendrait à 5,5 % dans l'hypothèse formulée par votre rapporteur. A l'inverse, la part du capital de "Renault automobiles" détenue par Volvo passerait de 25 % à 32,5 % (par addition de sa participation directe et de  $10 \% \times 75 \% = 7,5 \%$  de participation indirecte), ce qui maintiendrait indéniablement Volvo en-deçà de la minorité de blocage.

## **1. Une entreprise publique qui restera soumise à des règles particulières**

Le fait que la transformation de Renault en société anonyme et que la définition des modalités des prises de participation à son capital soient définies de manière dérogatoire n'impliquait pas que la nouvelle société Renault soit dotée d'organes particuliers, ni que sa tutelle soit renforcée. Pourtant, sur ces deux aspects, Renault continuera d'être régie par des dispositions qui lui sont propres.

### *a) L'article 2 du projet de loi dote Renault d'un conseil sur mesure*

Ceci apparaît clairement en ce qui concerne le futur conseil d'administration de Renault.

L'article 2 du projet détermine le mode de désignation du conseil d'administration de la nouvelle société Renault, en dérogeant expressément à la loi de démocratisation du secteur public du 26 juillet 1983 ainsi qu'à la loi de 1966 sur les sociétés commerciales.

**Comme en matière d'évaluation de Renault et de prise de participation à son capital, votre rapporteur s'interroge sur la nécessité de ne pas appliquer à Renault les règles de la loi de démocratisation, alors que son article 6 fixe la composition du conseil d'administration des entreprises, dont l'Etat ne détient pas plus de 90 % du capital (mais tout en en conservant la majorité). Il n'est sans doute pas inutile de rappeler les termes des deux derniers alinéas de cet article.**

**Les règles de composition du conseil d'administration  
des entreprises publiques dont l'Etat ne détient pas plus  
de 90 % du capital**

Dans les autres entreprises, [ les représentants des salariés ]  
constituent le tiers des membres du conseil.

Les autres membres desdits conseils sont désignés, dans les entreprises constituées en forme de sociétés, par l'assemblée générale des actionnaires conformément aux dispositions de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 modifiée sur les sociétés commerciales, sous réserve, le cas échéant, des représentants de l'Etat, qui sont nommés par décret. Ces désignations et nominations faites, le conseil d'administration de ou surveillance est réputé pouvoir siéger et délibérer valablement, sous réserve des règles de quorum.

N'est-il pas pour le moins paradoxal que dans le cadre d'un texte qui voudrait faire entrer Renault dans le droit commun des entreprises publiques d'une part, des sociétés commerciales, d'autre part, il soit prévu de déroger à des dispositions aussi fondamentales que celles régissant la composition du conseil d'administration de la société? Ces dispositions donnent pourtant à l'Etat, au travers de l'assemblée générale, toutes garanties de garder la majorité au conseil d'administration et de pouvoir y nommer des personnalités qualifiées de son choix. Volvo, actionnaire minoritaire, serait également représenté.

De même, votre rapporteur s'interroge sur la nécessité de déroger à l'article 21 de la loi de démocratisation qui prévoit que l'article 95 de la loi de 1966 sur les sociétés commerciales, n'est pas applicable aux seuls représentants des salariés au conseil d'administration. En d'autres termes, pourquoi prévoir qu'aucun administrateur de la société Renault ne devra détenir des actions, alors que la loi de démocratisation a établi cette disposition pour les seuls représentants des salariés? Les représentants des actionnaires autres que l'Etat, conformément aux statuts de ces sociétés, détiennent d'ailleurs des actions des sociétés publiques au capital desquelles ces actionnaires participent.

Si l'on pouvait, à la rigueur, envisager que des dispositions particulières soient prises, visant à maintenir en place le conseil d'administration actuel de la régie, afin notamment d'éviter une rupture dans la direction de la régie et de ne pas provoquer une nouvelle élection des représentants des salariés à ce conseil, en laissant la loi de démocratisation du secteur public s'appliquer pleinement (1), ces modalités n'impliquaient nullement que Renault, devenue société anonyme, soit dotée d'un conseil spécifique. Certains esprits pourraient même s'interroger sur le sens d'une banalisation qui n'a de cesse de soumettre l'entreprise rentrant dans le droit commun des sociétés à des règles particulières, d'autant que l'abrogation du titre II de l'ordonnance de nationalisation de Renault conduit ipso facto à modifier les règles de tutelle applicables à cette société.

*b) L'article 6 du projet de loi pose le problème de la nature de la tutelle de l'Etat sur Renault*

Renault, comme toutes les entreprises publiques, est soumise à un contrôle de l'Etat à la fois technique et financier.

1. En particulier, son article 40-2 semble indiquer que le changement de statut entraîne un renouvellement complet de son conseil d'administration.

• **La tutelle technique** porte sur l'activité de l'entreprise et est organisée par les textes propres à chaque entreprise. Elle est exercée, sous l'autorité du ministère intéressé, par des commissaires du Gouvernement. Dans le cas de Renault, l'article 7 de l'ordonnance de nationalisation pose le principe de ce contrôle, exercé dans la pratique par les services du ministère de l'industrie.

Or, l'abrogation du titre II de cette ordonnance entraînera la caducité de ces dispositions, ce qui pose le problème du contrôle technique auquel sera soumis Renault à l'issue de sa transformation en société anonyme. D'une certaine manière, le retour de la régie dans le droit commun amènerait à douter de la confiance que l'Etat place dans les dirigeants de la régie et, en particulier, dans son président. Il convient d'ailleurs de noter qu'aucun texte de portée générale n'exclut de la tutelle technique les sociétés nationalisées en 1982, sans qu'une règle commune ne soit dégagée en la matière (1).

Si ce point mérite donc attention, c'est en matière de tutelle financière que le projet de loi risque d'entraîner les conséquences les plus paradoxales.

• **Le contrôle financier interne** concerne, de plein droit, les sociétés et groupements d'intérêt économique (G.I.E.) dont l'Etat détient plus de 50 % du capital et les entreprises bénéficiant de prêts du Fonds de développement économique et social (F.D.E.S.) au-delà d'un certain seuil. En outre, par arrêté ministériel, peuvent y être notamment assujetties les filiales majoritaires des sociétés et des GIE détenues à plus de 50 % par l'Etat.

Ce contrôle économique et financier, défini par le décret n° 55-733 du 26 mai 1955 portant codification, en application de la loi n° 55-360 du 3 avril 1955, et aménageant les textes relatifs au contrôle économique et financier de l'Etat, est exercé par des contrôleurs d'Etat ou des missions de contrôle, qui bénéficient de larges prérogatives d'investigation sur l'activité économique et financière de l'entreprise. Mais, l'article 4 de ce décret précise expressément que "demeurent soumises aux dispositions des textes les régissant :

- la régie nationale des usines Renault ....". La régie bénéficiait, en effet, depuis 1945, d'une dispense du contrôle financier, aux termes de l'article 9 de l'ordonnance de nationalisation. En l'état actuel du projet de loi, l'abrogation du titre II de cette ordonnance aurait donc pour conséquence d'assujettir Renault à ce contrôle, comme le sont d'ailleurs les entreprises nationalisées en 1982.

*1. A titre d'exemple, on notera que Thomson est soumise à la tutelle d'un commissaire du Gouvernement issu du contrôle des armées, mais qu'aucun commissaire n'a été nommé auprès de Pechiney.*



• Votre rapporteur souligne donc que c'est finalement en ce qui concerne le **contrôle financier externe**, que le projet de loi pourrait signifier, pour Renault, un retour en arrière. Pour chaque entreprise publique, ce contrôle est exercé par le ministre de l'économie et du budget et par le ministre de tutelle dont l'entreprise relève. Il est réglementé par le décret n° 53-707 du 9 août 1953 modifié par le décret n° 78-173 du 16 février 1978.

Le contrôle de l'Etat est applicable de plein droit aux entreprises soumises d'office au contrôle de la Cour des comptes. Il peut être étendu par arrêté ministériel aux organismes soumis facultativement au contrôle de la Cour des comptes.

Dans le cadre du contrôle de l'Etat, sont soumis à approbation :

- les budgets ou états prévisionnels,
- les bilans et comptes de résultats,
- les cessions, prises ou extensions de participations,
- la fixation du montant des jetons de présence et la rémunération des dirigeants,
- la rémunération du personnel dans le cas où celui-ci est soumis à un statut légal ou réglementaire.

L'approbation est accordée, en principe, par arrêté ministériel mais dérogation peut être donnée notamment au contrôleur d'Etat ou au chef de la mission de contrôle, ou au commissaire du Gouvernement.

L'article 10 de l'ordonnance de nationalisation de Renault a soumis à l'approbation du ministre de la production industrielle et du ministre de l'économie et des finances, les états prévisionnels ainsi que le rapport annuel de gestion. En outre, comme il a été évoqué précédemment, la régie bénéficie d'un régime dérogatoire résultant du décret n° 76-36 du 12 janvier 1976, pour la prise ou l'extension de ses participations.

Répondant à une question de votre rapporteur sur les différents régimes applicables aux entreprises du secteur public en la matière, le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget a rappelé que :

*"Le régime de prise de participation est le suivant :*

*- au regard du droit commercial auquel les entreprises publiques de droit privé sont soumises, les prises de participations font l'objet de délibérations de leur conseil d'administration ;*

*- au regard du droit public, les prises, cessions et extensions de participation doivent être approuvées par arrêté conjoint du ministre de l'économie et des finances et du ou des ministres intéressés, lorsque ces entreprises sont soumises aux décrets de 1953 et de 1955. Compte tenu des dispositions du décret n° 1027 du 2 décembre 1982 allégeant le contrôle de l'Etat sur les nouvelles sociétés nationalisées, ce régime d'autorisation ministérielle n'est pas applicable aux sociétés nationalisées par la loi du 11 février 1982."*

La régie dispose donc actuellement d'un régime spécifique mais l'abrogation du titre II de l'ordonnance de 1945 privera le décret de 1976 de base juridique. La société Renault sera alors régie par les dispositions plus contraignantes datant de 1953 et modifiées en 1978. On peut donc s'interroger dès maintenant sur l'extension à la société Renault des dispositions du décret de 1982 applicables aux nouvelles sociétés nationalisées.

Une telle mesure, si elle était prise par le Gouvernement, permettrait de ne faire relever l'approbation des budgets et états prévisionnels et des bilans et comptes de résultats que de la seule compétence des conseils d'administration et assemblées générales de la société. A l'heure où la transformation de la régie en société anonyme signifiera que la société nouvelle pourra voir sa gestion appréciée et sanctionnée par le biais d'une procédure de règlement amiable des difficultés des entreprises ou de redressement judiciaire, cette adaptation des dispositions applicables en matière de contrôle d'Etat de la société conforterait cette transformation, à travers l'assemblée générale des actionnaires dont le projet emporte l'apparition.

Quelle que soit la solution qui sera retenue par le Gouvernement après l'adoption du présent projet de loi, Renault, à l'issue de la modification de son statut, restera soumise à des règles particulières. Malgré tout, le projet de loi avait pour dessein de rapprocher cette entreprise le plus possible du droit commun, seule garantie pour Volvo de la pérennité et de la qualité de l'alliance conclue avec la régie. Ces exceptions témoignent du caractère précaire de ce projet, qui ne conduit pas à l'assimilation de Renault aux autres sociétés anonymes détenues par l'Etat.

## **2. Un texte de circonstance qui ne va pas jusqu'au bout de sa logique**

Votre rapporteur vous a montré combien le projet de loi qui vous est soumis constituait un texte spécifique. Mais, s'insérant dans une évolution inéluctable, celle de l'ouverture internationale des

entreprises du secteur public, il peut être approuvé, même s'il apparaît inutilement fermé à toute évolution future. En outre, concernant l'actionnariat des salariés auquel beaucoup sont attachés, le texte qui nous est proposé limite les possibilités d'évolution future.

*a) L'article 3 du projet de loi fige toute évolution future alors que ce texte se veut une réponse pragmatique*

Personne n'a jamais contesté que le projet de loi relatif au statut et au capital de la régie Renault ait été rendu possible et nécessaire par l'accord conclu entre la régie et le groupe Volvo, à tel point qu'on peut se demander si le Gouvernement comptait définitivement renoncer à l'engagement souscrit auprès de la Commission des communautés européennes et rappelé dans la décision du 29 mars 1988 de modifier le statut de la régie, dans l'hypothèse où aucun accord industriel n'aurait rendu cette transformation indispensable.

La plupart se félicite aujourd'hui de voir Renault disposer d'un partenaire financier et industriel de premier plan, qui lui procure une image de haut de gamme, lui permet de se renforcer sur des marchés où la régie était peu présente et lui offre la possibilité d'amortir les frais croissants de recherche et de développement ainsi que de commercialisation auxquels elle doit faire face. Cette prise de participation réciproque, qui pourrait à l'avenir constituer le prélude à un rapprochement plus étroit, renforce certainement la capacité d'innovation de cette grande entreprise publique qu'est Renault et améliore ses possibilités de financement.

**Malgré ses aspects positifs, votre rapporteur regrette que ce projet de loi fige toute évolution future de la régie et témoigne, d'une certaine manière, de toute l'ambiguïté actuelle de la position de l'État actionnaire.**

Il ne méconnaît cependant pas la réalité fondamentale que l'accord entre Renault et Volvo, par le rapprochement des hommes et des idées qu'il suppose, constitue un cadre de coopération de long terme, engageant durablement les deux entreprises. Mais, dans l'hypothèse où Renault souhaiterait tisser des liens étroits avec un autre constructeur automobile, le projet de loi est conçu de telle manière qu'il rendrait cette opération impossible, même en cas d'échange minimum de participations. A l'évidence, cette contrainte constitue un élément de plus en faveur du holding proposé par votre rapporteur et témoigne de l'inadéquation du texte qui nous est proposé.

**Faut-il, alors que Renault rejoint peu à peu le droit commun des sociétés commerciales, écarter a priori toute autre prise de participation au capital de la nouvelle société Renault, même marginale ?**

**Faut-il, dans le cadre d'un texte qui se veut avant tout une réponse pragmatique à une situation industrielle donnée, interdire toute évolution future de la structure du capital d'une société qui devra prochainement faire face à une concurrence accrue ?**

**Faut-il lui enlever la possibilité de pouvoir faire appel, éventuellement, à une source supplémentaire de financement, quand Renault manque de fonds propres pour affronter une concurrence chaque jour renforcée ?**

**Pourquoi enfin l'Etat, en se refusant à appliquer les lois existantes, semble-t-il renoncer aux prérogatives dont il dispose et qui lui donnent toute garantie quant au droit de regard, et même d'autorisation, d'une modification future du capital de Renault, comme pour toutes les entreprises publiques ? Toutes ces questions montrent à l'évidence le caractère infiniment précaire et restrictif de ce projet de loi. Votre rapporteur estime que, dans la mesure où il est demandé au Parlement de sortir de ses compétences afin d'approuver un accord industriel, il doit le faire de telle manière qu'à l'avenir la responsabilité d'une telle approbation soit laissée à ceux qui en ont la charge.**

**Cela suppose, simplement, que l'Etat utilise pleinement les pouvoirs qui sont aujourd'hui les siens, ce qui permettrait tout à la fois, sur la forme, d'alléger le dispositif du projet de loi, sur le fond, de le rendre plus acceptable, notamment s'agissant de l'actionnariat des salariés de la régie.**

***b) Les salariés actionnaires auront des droits limités aux termes de l'article 5 du projet***

- **Le système de 1970**

**Idée lancée par le Président Georges Pompidou lors de la première conférence de presse suivant son élection à la Présidence de la République, le 22 septembre 1969, le régime de la participation au capital du personnel de la régie Renault, a été institué par la loi du 2 janvier 1970 en complément de la participation déjà organisée à la régie par l'ordonnance de 1945 et l'ordonnance de 1967 sur la participation des salariés aux fruits de l'expansion des entreprises. Ce**

régime a permis à un grand nombre de salariés de la régie de détenir une partie du capital de leur entreprise.

Certes, à la suite de six augmentations de capital réservées à l'Etat, la part du capital détenue par ce dernier est passée de 90 % en 1978 à 99,02 % en 1987 et n'a plus évolué depuis. Cependant, le volume des transactions est resté non négligeable, si l'on en croit les indications fournies par le ministère de l'industrie à notre excellent collègue, Jacques Chaumont (1).

#### Volume des transactions des actions de la régie Renault

Nombre d'actions échangées	1983	1984	1985	1986
- en unités	69.530	64.800	78.540	68.970
- en pourcentage des actions négociables	13,30 %	12,40 %	14,90 %	12,60 %

D'ailleurs, l'actionnariat concernait une part importante des salariés de la régie (58.486, soit 82 % du personnel de la régie, au 15 mars 1989, sur un total de 86.893 actionnaires, dont également 12.698 retraités et préretraités, 13.387 anciens salariés et 2.322 héritiers).

La valeur de l'action de la RNUR a, il est vrai peu évolué, en raison de l'étroitesse du marché et du mécanisme de stabilisation institué en 1970. Le cours le plus faible a été atteint en décembre 1975, avec 85 francs et le plus élevé en avril 1983, à 108 francs. Cela emportait-il pour autant la suppression de l'actionnariat des salariés, à l'heure où ceux-ci pouvaient légitimement être bientôt dotés d'actions "réelles", c'est-à-dire qu'ils pourraient valoriser et qui leur donneraient un droit de vote ?

#### • Des certificats d'investissement à la place des actions actuelles

Certains considéreront à bon droit que le système proposé par l'article 5 du projet de loi présente des caractéristiques très voisines du système actuel. Sans doute les actions détenues par les salariés ne sont-elles pas librement négociables et ne leur permettent pas de détenir des droits de vote. Les certificats d'investissement qui leur seront proposés en échange de ces actions leur procureront, selon le ministère de l'industrie qui se fonde sur l'évaluation de Renault réalisée dans le cadre de l'accord conclu avec Volvo, une plus-value très importante, dans la mesure où la valeur de ces titres aurait triplé.

1. En réponse à la question n° 8289 (29 octobre 1987).

Néanmoins, votre rapporteur observe qu'en tout état de cause, l'échange de ces actions contre des actions de la société Renault nouvellement créée aurait procuré à leurs détenteurs le même avantage, sauf à considérer que la valeur du droit de vote attaché aux nouvelles actions serait négative. Surtout, il rappelle que le projet de loi, outre qu'il opère le remplacement des actions détenues actuellement par les salariés, supprime pour l'avenir toute possibilité de les voir acquérir des actions de Renault, car ils ne pourront se voir attribuer les droits de vote correspondant à leurs certificats d'investissement dans l'hypothèse d'une reconstitution des actions, l'Etat se réservant la possession de 75 % de ces droits et les 25 % restant cédés à Volvo au moins potentiellement.

Plus largement, en prévoyant que l'Etat pourra fractionner ses actions afin de les proposer aux seuls salariés de la nouvelle société Renault, le projet de loi déroge à l'article 11 de la loi du 6 août 1986, dispositions plus intéressantes pour les salariés que celle qui est aujourd'hui proposée. Ce texte prévoit en effet qu'en cas de cession d'une participation de l'Etat, des titres doivent être proposés aux salariés de l'entreprise et que leurs demandes doivent être intégralement servies, pour chaque opération, à concurrence de 10 % du montant de celle-ci.

- Une solution alternative

En l'absence des dispositions contraires contenues dans le projet de loi, les salariés pourraient donc bénéficier de 10 % de la prise de participation de Volvo au capital de Renault, soit 2,5 % dans le schéma actuel ou 1 % dans l'hypothèse de la solution plus conforme à la préservation des intérêts nationaux de création d'un holding Renault ouvert à hauteur de 10 % à Volvo, précédemment évoquée par votre rapporteur.

En outre, si l'actionnariat des salariés est élargi, potentiellement, aux salariés des filiales de la société anonyme, cet élargissement serait encore plus grand en laissant les dispositions de l'article 11 de la loi du 6 août 1986 s'appliquer, puisque celles-ci concernent les salariés de l'entreprise, ceux des filiales dans lesquelles elle détient, directement ou indirectement, la majorité du capital social, ainsi que leurs mandataires exclusifs, ou les anciens salariés s'ils justifient d'un contrat d'une durée accomplie d'au moins cinq ans avec l'entreprise ou ses filiales.

Enfin, une telle solution permettrait d'offrir, à terme, une valorisation au moins aussi importante que celle des certificats d'investissement, dans l'hypothèse de la mise sur le marché d'une partie des actions de la société anonyme Renault, que la règle du "ni-ni" semble pour le moment empêcher, malgré les nombreux

accommodements dont elle a récemment fait l'objet (1). Dans l'attente d'une telle vente au public, un décret pourrait fixer, comme en 1970 (2), un dispositif particulier de négociabilité des actions détenues par les salariés, qui alliés avec Volvo ne détiendraient pas, en toute hypothèse, la minorité de blocage, ce qui préserverait pleinement les intérêts de l'Etat.

L'actionnariat mis en place à la régie en 1970 n'a certes pas été assez significatif, ni assez rémunérateur, pour que le personnel l'ait jamais mis au premier plan de ses préoccupations. Néanmoins, votre rapporteur tient à souligner qu'il ne s'en est pas désintéressé autant que certains ont bien voulu le dire ou le faire croire, le taux des ventes étant toujours resté inférieur à 20 %. Il serait, par conséquent, regrettable qu'à l'occasion de la "modernisation" du statut et du capital de la régie, cet actionnariat disparaisse.

*1. Voir à ce sujet le rapport d'information sur le contrôle des entreprises publiques fait par votre rapporteur. Doc. Sénat n° 315 (1989-1990).*

*2. Le décret n° 70-652 du 8 juillet 1970, modifiant le décret n° 45-342 du 7 mars 1945 portant règlement d'administration publique pour l'organisation et le fonctionnement de la Régie nationale des usines Renault et portant application de la loi n° 70 du 2 janvier 1970 relative à la Régie nationale des usines Renault, qui deviendra caduc avec l'abrogation de cette loi, consécutive à l'adoption du présent projet de loi, comprend un titre III intitulé "de l'organisation du marché des actions Renault".*

## CONCLUSION

### LES PRINCIPALES PROPOSITIONS DE VOTRE COMMISSION

Le changement de statut de la régie était devenu indispensable et votre commission ne pouvait qu'approuver cette transformation juridique.

De même, consciente plus que quiconque du caractère impérieux pour Renault de pouvoir, à la fois, conforter sa place de grand constructeur automobile en concluant des accords avec des partenaires étrangers et disposer des moyens financiers nécessaires à son développement, elle se félicite de l'ouverture du capital de Renault à un autre constructeur, réalisée à l'occasion d'une augmentation de capital.

Cependant, soucieuse de préserver au mieux les intérêts de l'Etat et des salariés de Renault, ainsi que ceux de l'entreprise elle-même, elle vous propose d'apporter au texte plusieurs modifications afin :

- de banaliser le statut de la nouvelle société Renault dans le cadre du droit existant. Ceci doit permettre, en respectant l'appartenance de Renault au secteur public, à la fois de clarifier le dispositif du projet, de garantir les intérêts de l'Etat et d'ouvrir à Renault, sous le contrôle de l'Etat, la possibilité de poursuivre son expansion sans qu'il soit besoin de revenir devant le Parlement à chaque nouvelle initiative de la société.

C'est pourquoi votre commission vous propose de modifier le texte de l'article 2 du projet de loi ; Renault étant ainsi dotée d'un conseil d'administration composé selon les modalités en vigueur pour l'ensemble des entreprises publiques.

Surtout, elle vous propose de supprimer l'article 3 du projet : la loi du 6 août 1986 relative aux modalités d'application des



privatisations s'appliquera alors pleinement à la prise de participation de Volvo au capital de Renault. Elle garantira ainsi la valeur du patrimoine de l'Etat et la préservation des intérêts nationaux.

Après la création d'un holding Renault, l'application du droit commun offrirait à l'Etat la possibilité d'ouvrir, dans l'avenir, plus largement le capital de cette entreprise par mise sur le marché.

- Ce mécanisme, tout en respectant entièrement les intérêts de l'Etat, dans la mesure où l'ouverture du capital du holding Renault pourrait ne pas dépasser le seuil théorique de création d'une minorité de blocage, présenterait le mérite essentiel de ne pas supprimer l'actionnariat des salariés de la régie, qui avait constitué en 1970 une première expérience de participation à grande échelle.

La suppression de l'article 5 du projet de loi, sous réserve d'une modification de l'article premier, répondrait à l'impératif que représente le maintien de cet actionnariat. Les salariés, actuellement possesseurs d'actions, détiendraient, dès la transformation de la régie en société anonyme, la même proportion du capital de Renault, soit 0,98 %. S'ajouteraient ensuite 10 % de la prise de participation de Volvo au capital de l'entreprise, c'est-à-dire 1 %, en attendant toute ouverture supplémentaire du capital de la régie dont celle-ci aura, à l'évidence, besoin et que l'Etat pourrait entreprendre dans les limites et selon les modalités ouvertes par la loi du 2 juillet 1986.

Sous réserve de l'adoption de ces modifications, votre commission vous propose d'adopter le présent projet de loi.

## DEUXIEME PARTIE

### EXAMEN DES ARTICLES

#### ARTICLE PREMIER

#### Statut de la régie Renault

##### 1°) Commentaire

Cet article comprend quatre alinéas.

- Le premier transforme la régie en société anonyme, en disposant que la régie nationale des usines Renault est une société anonyme soumise à l'ensemble des dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes, sous réserve des dispositions de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et de la présente loi.

La loi de démocratisation du secteur public s'appliquait déjà à la régie Renault et le décret n° 84-326 du 3 mai 1984 avait modifié son organisation et son fonctionnement, fixés par le décret n° 45-342 du 7 mars 1945. Ce dernier texte avait notamment déterminé les attributions respectives du président-directeur général, du conseil d'administration et des comités d'entreprise de la régie.

- Le deuxième alinéa précise la date d'entrée en application du changement de statut de la régie Renault. Celle-ci aura lieu à la date de l'inscription modificative de la société anonyme au registre du commerce et des sociétés et, au plus tard, dans le délai de deux mois à compter de la promulgation de la présente loi.

- Les deux autres alinéas de cet article concernent les conséquences juridiques de l'application des dispositions modifiant le statut de la régie.

Les effets de la transformation d'une société en une société d'une autre forme sont prévus par l'article 1844-3 du Code civil qui dispose que *"la transformation régulière d'une société en une société d'une autre forme n'entraîne pas la création d'une personne*

*morale nouvelle. Il en est de même de la prorogation ou de toute modification statutaire (1)".*

La transformation de la Régie Nationale des usines Renault, personne morale de droit privé selon l'opinion dominante, en société anonyme n'entre pas, de toute évidence, dans le champ d'application de cette disposition, d'où la nécessité de le préciser dans la loi.

La transformation d'une société en une personne morale ne répondant plus aux caractéristiques générales d'une société entraîne, en effet, la perte de sa personnalité morale à moins d'une disposition législative ou réglementaire contraire. C'est pour cela par exemple que l'ordonnance du 23 septembre 1967 a dû prévoir expressément que toute société dont l'objet correspond à la définition d'un groupement d'intérêt économique (G.I.E.) peut se transformer en un tel groupement sans donner lieu à dissolution ou création d'un être moral nouveau.

Cette interprétation stricte de l'article 1844-3 du code civil a également été retenue pour la régie Renault parce que celle-ci n'est pas une société d'une autre forme qu'anonyme.

- Le quatrième et dernier alinéa de l'article premier est une application du précédent. Il vise les effets de la transformation à l'égard des tiers.

Il a paru nécessaire aux auteurs du projet de loi, afin d'éviter tout malentendu avec les partenaires sociaux aussi bien que commerciaux de la régie, que le projet de loi souligne que la transformation en société anonyme n'entraîne aucune cessation d'entreprise, que les contrats en cours restent en vigueur, que les biens, droits et obligations de la régie sont ceux de la société anonyme.

Comme le notait le Conseil d'Etat dans un rapport de 1987, cette disposition n'est pas techniquement indispensable mais elle permet de rappeler aux fournisseurs et partenaires, notamment étrangers, de la régie que les contrats en cours continueront à régir leurs relations avec Renault. De même, sur le plan social, les contrats de travail, les conventions collectives et les accords d'entreprise signés par la régie s'appliqueront après sa transformation en société anonyme.

1. L'article 5 de la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales précise pour sa part que "la transformation régulière d'une société n'entraîne pas la création d'une personne morale nouvelle".

## **2°) Décision de la commission**

Votre commission a adopté un amendement à cet article. celui-ci tend à insérer, in fine, un nouvel alinéa prévoyant que les actions de la régie nationale des usines Renault sont échangées contre des actions de la société anonyme, à raison d'une action nouvelle pour une action ancienne.

Il est en effet apparu à votre commission que cette disposition, sur la forme, aurait mieux sa place dans l'article premier du projet de loi qu'au sein de son article 5 et, sur le fond, devait concerner l'ensemble des actions de la régie actuellement en circulation, c'est-à-dire non seulement celles détenues par l'Etat, mais aussi celles en possession de la régie et de ses salariés.

## **ARTICLE 2**

### **Statut et organes dirigeants de la société anonyme**

#### **1°) Commentaire**

Cet article détermine les conditions d'adoption du futur statut de Renault ainsi que la composition de ses organes de direction.

- Le premier alinéa précise que les statuts initiaux de la société anonyme sont adoptés par une assemblée générale extraordinaire dont les membres sont désignés par le ministre chargé de l'économie et des finances.

Cette disposition appelle deux observations.

Tout d'abord, il n'existe pas actuellement d'assemblée générale des actionnaires à la régie, ce qui rend indispensable de prévoir la création d'une assemblée générale extraordinaire. Celle-ci est en effet seule habilitée à modifier les statuts dans toutes leurs dispositions, comme le dispose l'article 153 de la loi du 24 juillet 1966.

Par ailleurs, la désignation des membres de cette assemblée générale extraordinaire par le ministre chargé de l'économie et des finances paraît naturelle car l'Etat sera le seul actionnaire de la société anonyme lors de son inscription au registre du commerce.

• Le deuxième alinéa de cet article détermine la composition du premier conseil d'administration de la société anonyme. Il prévoit simplement que le président directeur général et les autres administrateurs de la régie restent en fonction, ce qui évitera de constituer un nouveau conseil. En l'absence de toute disposition en la matière, le changement de forme juridique de Renault aurait dû entraîner une nouvelle désignation de son conseil d'administration. En effet, l'article 70 de la loi n° 85-772 du 25 juillet 1985 portant diverses dispositions d'ordre social a notamment introduit dans la loi de démocratisation du secteur public un article 40-2 dont le premier alinéa prévoit que *"lorsqu'intervient une modification dans la répartition du capital social d'une entreprise régie par les dispositions du titre II, son conseil d'administration ou de surveillance est mis en conformité avec les dispositions de la présente loi relatives à la composition des conseils d'administration ou de surveillance dans un délai de trois mois. Les nouveaux membres du conseil qui sont ainsi désignés n'exercent leurs fonctions que pour la durée restant à courir jusqu'au renouvellement de la totalité du conseil."* A contrario, le changement du statut juridique d'une entreprise publique devrait, semble-t-il, conduire à procéder à une nouvelle désignation des membres de son conseil d'administration ou de surveillance.

Cet alinéa, en dérogeant à cet article 40-2, vise donc à éviter d'abrèger le mandat des représentants élus des salariés au conseil d'administration de Renault, alors que ceux-ci ont été élus en 1989. De même, les représentants de l'Etat et les personnalités qualifiées continueraient à accomplir leur mandat jusqu'à son terme normal (1).

Cet alinéa précise d'autre part que les administrateurs poursuivent l'exercice de leur mandat dans les conditions prévues par les articles 10 à 13 de la loi de démocratisation du secteur public.

L'article 10 dispose que le président du conseil d'administration est nommé, parmi les membres du conseil et sur proposition de celui-ci, par décret et qu'il peut être révoqué également par décret.

L'article 11 fixe la durée du mandat des membres des conseils d'administration des entreprises publiques à cinq ans, ce qui explique que la poursuite du mandat des administrateurs de la régie Renault se prolongera jusqu'en 1994. En outre, cet article prévoit que ceux-ci ne peuvent exercer plus de trois mandats consécutifs et précise les conditions dans lesquelles les remplaçants des membres des conseil d'administration sont appelés à les suppléer.

1. 1994, sauf pour le président, qui sera renouvelé en 1992.

Les articles 12 et 13 déterminent les cas de cessation du mandat des administrateurs.

Il peut être mis fin à tout moment, par décret, au mandat des représentants de l'Etat dans les conseils d'administration. Les mêmes modalités s'appliquent en cas de faute grave des personnalités qualifiées choisies pour siéger à ces conseils. Tout représentant des salariés serait, pour sa part, révoqué par décision du président du tribunal de grande instance statuant en référé à la demande de la majorité des membres du conseil dont il est membre.

Enfin, en cas de dissensions graves graves entravant l'administration de la société, la révocation de la totalité des membres du conseil d'administration représentant l'Etat ou choisis en raison de leur compétence peut être prononcée par décret, ce qui entraîne le renouvellement de l'ensemble du conseil. Il en est de même dans l'hypothèse où une délibération de l'assemblée générale des actionnaires déciderait de révoquer les membres du conseil qu'elle a nommés.

- Le troisième alinéa de l'article précise selon quelles dispositions sera composé le conseil d'administration de la société anonyme Renault à compter de la prise de participation de 20 % de Volvo à son capital.

La composition du conseil d'administration de la régie Renault est actuellement déterminée par l'article 5 de la loi de démocratisation du secteur public, puisque la régie constitue une société nationale dont plus de 90 % du capital est détenu par des personnes morales de droit public, c'est-à-dire en l'occurrence par l'Etat lui-même. Ce conseil comprend six représentants de l'Etat (1), six personnalités choisies en raison de leur compétence et six représentants des salariés.

Or, la prise de participation de Volvo au capital de Renault, telle qu'elle est prévue à l'article 3 du projet de loi, avant même que Volvo ait levé l'option qu'elle détient sur 5 % supplémentaires du capital de la société anonyme entraînera une modification du régime juridique applicable à la composition de son conseil d'administration.

L'article 6 de la loi de démocratisation précise que dans le cas où l'Etat détient la majorité mais pas plus de 90 % du capital, le conseil d'administration des entreprises publiques comprend 18 membres, dont un tiers de représentants élus des salariés. Les

*1. L'article 2 du décret n° 84-326 du 3 mai 1984 a prévu que ceux-ci étaient désignés, à raison d'un représentant chacun, par les ministres de l'industrie, de l'économie, des transports, de la défense, de l'emploi et du commerce extérieur.*

douze autres membres sont désignés par l'assemblée générale des actionnaires conformément aux dispositions de la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales, sous réserve, le cas échéant, des représentants de l'Etat, qui sont nommés par décret. Cette procédure devrait normalement s'appliquer à la société anonyme Renault lorsqu'une partie de son capital au moins égale à 10 % aura été cédée à Volvo, conformément à l'article 40-2 de la loi de démocratisation précitée.

Cependant, le quatrième alinéa de l'article 2 déroge à ces dispositions en prévoyant que les douze membres désignés par l'assemblée générale des actionnaires comprennent, en réalité, six représentants de l'Etat et quatre personnalités choisies en raison de leur compétence, nommés par décret. En d'autres termes, seuls deux sièges seront pourvus selon les règles de l'article 6 de la loi de démocratisation du secteur public, c'est-à-dire par l'assemblée générale des actionnaires.

Selon les indications fournies par le ministère de l'industrie, ceci permettrait de réserver deux sièges au conseil d'administration à Volvo.

- Le cinquième alinéa de l'article constitue une dérogation à l'article 73 de la loi du 24 juillet 1966 dans la mesure où celui-ci précise que "*le nombre des associés ne peut être inférieur à sept*".

- Enfin, le dernier alinéa prévoit que l'article 95 de la même loi, qui dispose que "*chaque administrateur doit être propriétaire d'un nombre d'actions de la société déterminé par les statuts*" ne sera pas applicable aux administrateurs de la sociétés anonyme Renault.

On observera qu'une telle exception est d'ores-et-déjà prévue par le second alinéa de l'article 21 de la loi de démocratisation du secteur public pour les seuls représentants des salariés. Par ailleurs, les représentants de l'Etat et les personnalités qualifiées ne détiennent jamais d'actions ; mais les représentants des actionnaires autres que l'Etat aux conseils d'administration des autres sociétés publiques en possèdent.

## **2°) Décision de la commission**

Votre commission vous propose d'adopter cet article amendé afin de supprimer ses cinq derniers alinéas, c'est-à-dire de n'en retenir que le premier.

En effet, elle estime qu'il n'y a pas lieu de déroger aux dispositions générales de la loi de démocratisation du secteur public, dont la conformité à la Constitution a été reconnue par le Conseil constitutionnel.

A l'occasion d'un texte visant à doter Renault d'un statut de droit commun, il serait pour le moins paradoxal de ne pas appliquer des dispositions aussi fondamentales que celles régissant la composition du conseil d'administration des entreprises publiques.

De plus, il n'apparaît pas indispensable de prévoir une disposition propre à la société anonyme Renault en matière de détention d'actions par les administrateurs désignés par l'assemblée générale des actionnaires.

Par ailleurs, dès lors que votre commission a souhaité maintenir intact l'actionnariat des salariés, la limitation à moins de sept des associés de Renault ne saurait être retenue.

### ARTICLE 3

#### Ouverture du capital

##### 1°) Commentaire

Cet article autorise l'ouverture du capital de Renault et détermine les conditions de prise de participation à ce capital, ainsi que de cession des actions ainsi acquises.

- Le premier alinéa fixe à 25 % la limite de détention du capital de la société anonyme par des personnes françaises du secteur privé ou de personnes étrangères. Il précise également que les trois quarts au moins des droits de vote de la société anonyme doivent rester la propriété directe ou indirecte de l'Etat.

La limite de 25 % apparaît dérogatoire à la loi n° 86-793 du 21 juillet 1986 autorisant le Gouvernement à prendre diverses mesures en son paragraphe II d'ordre économique et social, dont l'article 7 prévoit que *"nonobstant toute disposition législative contraire, toute prise de participation du secteur privé au capital social d'une entreprise dont l'Etat détient directement plus de la moitié du capital social, et qui n'a pas pour effet de transférer sa propriété au secteur privé, est soumise"*... à autorisation réglementaire.



En d'autres termes, la cession de 49 % du capital des entreprises publiques est d'ores-et-déjà autorisée par la loi, même si des exemples existent d'inscription dans la loi de seuils spécifiques de prise de participation du secteur privé. Si l'exemple d'Air France est antérieur à la loi de juillet 1986 (1), l'article 35 de la loi n° 89-104 du 31 décembre 1989 portant adaptation du code des assurances à l'ouverture du marché européen, prévoit que "les sociétés centrales [d'assurance] sont des sociétés anonymes dont l'Etat détient, directement ou indirectement, les trois quarts au moins du capital social".

D'autre part, cet alinéa autorise la prise de participation jusqu'à 25 % du capital de personnes étrangères, dérogeant sur ce point aux dispositions de l'article 10 de la loi du 6 août 1986 relative aux modalités d'application des privatisations qui disposent que "quel que soit le mode de cession, le montant total des titres cédés directement ou indirectement par l'Etat et des personnes physiques ou morales étrangères ou sous contrôle étranger, au sens de l'article 355-1 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 précitée, ne pourra excéder 20 % du capital de l'entreprise". Cet article précise, en outre, que "cette limite peut être abaissée par arrêté du ministre chargé de l'économie, lorsque la protection des intérêts nationaux l'exige".

On notera d'ailleurs que le premier alinéa de cet article ne déroge pas à une application stricte de ces dispositions, puisqu'en autorisant la cession de 25 % du capital à des personnes françaises du secteur privé ou à des personnes étrangères, 20 % pourraient être cédés à ces dernières et 5 % à des personnes françaises.

Cependant, pratiquement, il s'agit bien d'une exception à la règle fixée par la loi du 6 août 1986, car ce dispositif vise à permettre à Volvo d'acquérir le quart du capital de la société anonyme Renault, comme l'indique l'exposé des motifs du projet de loi.

Enfin, cette disposition, en mentionnant expressément une limite de 25 %, rendra nécessaire une nouvelle loi pour tout dépassement de ce seuil.

Le premier alinéa mentionne également que les trois quarts au moins des droits de vote de la société anonyme doivent rester la propriété directe ou indirecte de l'Etat, ce qui constitue un verrou supplémentaire concernant l'ampleur de l'ouverture du capital de Renault.

1. L'article L 341-2 du code de l'aviation civile autorise l'Etat à céder 15 % du capital de cette société à des personnes privées françaises, physiques ou morales.

Cette disposition doit être rapprochée de la possibilité offerte à l'Etat par l'article 5 du projet, de fractionner une partie de ses actions en certificats d'investissement et en certificats de droits de vote afin de les proposer aux salariés de la société anonyme Renault et de ses filiales. Tout en empêchant l'Etat de laisser sa part du capital descendre en-deçà de 75 %, elle lui permet de céder une partie de ce pourcentage à des sociétés du secteur public, comme si les auteurs du projet de loi avaient par avance voulu se prémunir contre l'impécuniosité de l'Etat actionnaire (1).

• Le deuxième alinéa de cet article détermine les conditions dans lesquelles la prise de participation au capital de la société anonyme Renault pourra être autorisée par décret.

Deux particularités sont prévues :

- la prise de participation devra être la conséquence d'un accord de coopération conclu entre les parties ;

- l'évaluation de Renault, inscrite dans le dossier présenté à l'appui de la demande d'autorisation de la prise de participation, ne pourra être inférieure à la valeur fixée par la commission d'évaluation des entreprises publiques, qui sera rendue publique.

Cet alinéa déroge sur plusieurs points à la législation actuelle. En effet, l'article 3 de la loi du 6 août 1986, qui a créé la commission d'évaluation des entreprises publiques, précise dans quelles conditions celle-ci est appelée à conduire ses travaux. A la suite de la décision du Conseil Constitutionnel concernant la loi du 2 juillet 1986, il a été inscrit dans la loi que l'évaluation dont est chargée la commission est conduite "*selon les méthodes objectives couramment pratiquées en matière de cession totale ou partielle d'actifs de sociétés, en tenant compte, selon une pondération appropriée à chaque cas, de la valeur boursière des titres, de la valeur des actifs, des bénéfices réalisés, de l'existence des filiales et des perspectives d'avenir*". Il est également mentionné que "*cette évaluation est rendue publique*".

Le second alinéa de l'article 3 n'apporte donc aucune protection supplémentaire des intérêts patrimoniaux de l'Etat, ni aucune garantie particulière des intérêts de Renault.

Sur le fond, on rappellera que les conditions dans lesquelles la prise de participation au capital des entreprises publiques est autorisée, sont énoncée à l'article 7 de la loi du 2 juillet

1. Une disposition identique existe, on l'a vu, dans la loi du 31 décembre 1989, pour les sociétés centrales d'assurance.

1986 précitée, qui prévoit que ces opérations sont autorisées par la voie réglementaire. En l'absence de toute précision propre au présent projet de loi, c'est cette disposition qui s'appliquerait.

- Le troisième et dernier alinéa de l'article 3 institue une procédure d'agrément de toute cession d'actions de la société anonyme Renault.

L'article 274 de la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales prévoit que *"sauf en cas de succession, de liquidation de communauté de biens entre époux, ou de cession, soit à un conjoint, soit à un ascendant ou à un descendant, la cession d'actions à un tiers, à quelque titre que ce soit, peut être soumise à l'agrément de la société par une clause de ses statuts"*. L'article 275 indique que l'actionnaire qui désire céder ses parts doit, si une telle clause d'agrément est stipulée, préciser à la société l'identité du cessionnaire envisagé, ainsi que le nombre d'actions cédées et le prix offert. La société dispose alors d'un délai de trois mois pour donner son agrément. En cas de refus, le conseil d'administration est tenu, dans les trois mois de la notification du refus, de faire acquérir les actions, soit par un actionnaire ou par un tiers, soit avec le consentement du cédant, par la société elle-même en vue d'une réduction du capital.

Mentionner une telle disposition dans la loi apparaît donc comme une dérogation aux dispositions de ces deux articles de la loi de 1966, dès lors qu'une telle clause est normalement inscrite dans les statuts de la société. On observera d'ailleurs que l'assemblée générale extraordinaire qui déterminera les statuts de la nouvelle société anonyme sera désignée par le ministre chargé de l'économie et des finances, ce qui donne toute garantie à l'Etat de pouvoir inscrire une telle clause d'agrément dans les statuts. L'objet de cet alinéa est, me semble-t-il, de prémunir Renault contre toute cession des actions détenues par Volvo à un concurrent, mais s'appliquera également à la cession d'actions effectuée par l'Etat.

## 2°) Décision de votre commission

Votre commission a considéré que cet article était à la fois trop restrictif, dans la mesure où il fige toute évolution future du capital de Renault, et insuffisamment protecteur des intérêts nationaux. En dérogeant à plusieurs dispositions de la loi du 6 août 1986, il présente des lacunes graves, sans apporter de garantie supplémentaire à l'Etat ou à Renault.

Pour le reste de ses dispositions, cet article est au mieux inutile, car aucune d'entre elles n'a de raison particulière de figurer dans le projet de loi.

Par ailleurs, alors que le texte se veut une réponse pragmatique à la nécessité pour Renault de disposer de partenaires, il entrave cette évolution et limite la perspective de voir cette entreprise disposer de ressources financières supplémentaires par mise sur le marché d'une partie plus importante de son capital.

Sans entraver la concrétisation de l'accord conclu entre Renault et Volvo, votre commission vous propose de situer l'ouverture du capital de la société anonyme dans le droit commun que constitue la loi du 6 août.

Une telle solution permettrait à la fois d'achever la banalisation du statut de cette entreprise, de mieux protéger les intérêts nationaux et le patrimoine de la Nation, d'offrir aux salariés de Renault et de ses filiales de participer réellement au développement du groupe pour lequel ils travaillent et de mieux équilibrer l'accord signé avec Volvo. En effet, la création d'un holding Renault, détenu à 10 % par Volvo, et la filialisation des activités automobiles de la régie dans la "Renault véhicules personnels", qu'évoquait le ministre de l'industrie et du développement du territoire lors de son audition par votre commission, permettraient de limiter à 50,5 % la détention directe (45 %) et indirecte (5,5 %) de R.V.I. par Volvo, alors que celle-ci atteint, selon le schéma retenu pour le moment, 58,75 % (1), conduisant les salariés de cette entreprise à nourrir des craintes importantes pour leur avenir.

Pour toutes ces raisons, votre commission vous propose d'adopter un amendement de suppression de cet article.

#### ARTICLE 4

##### **Possibilité donnée à la société anonyme d'émettre sans délai des obligations et des billets de trésorerie**

##### **1°) Commentaire**

L'article 4 tend à autoriser la société anonyme nouvellement créée à émettre sans délai des obligations et des billets de trésorerie.

En effet, le premier alinéa de l'article 285 de la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales dispose que : "L'émission d'obligations n'est permise qu'aux sociétés par actions ayant deux

1. 45 % directement et 13,75 % (25 % x 55 %) indirectement.

*années d'existence et qui ont établi deux bilans régulièrement approuvés par les actionnaires*"(1).

D'autre part, le premier alinéa de l'article 32 de la loi n° 85-1321 du 14 décembre 1985 modifiant diverses dispositions du droit des valeurs mobilières, des titres de créances négociables, des sociétés et des opérations de bourse, prévoit que *"Les entreprises autres que les établissements de crédit ayant deux années d'existence et ayant établi deux bilans certifiés et qui remplissent les conditions fixées par décret pris sur le rapport du ministre de l'économie, des finances et du budget, peuvent émettre des billets dénommés Billets de trésorerie. Ces billets, qui représentent un droit de créance portant intérêt, sont stipulés au porteur et sont créés pour une durée déterminée..."*

En pratique, ces titres peuvent être émis par toutes les entreprises, hormis les banques ; leur montant minimal est de cinq millions de francs et les billets sont émis pour des durées allant de dix jours à six mois. Il s'agit donc d'un moyen de financement de très court terme.

Lors de l'examen du projet de loi de décembre 1985 au Sénat, alors que le Gouvernement s'était inquiété de la rédaction proposée par votre commission des lois, au motif que celle-ci excluait certaines entreprises publiques de l'accès à ce nouveau moyen de financement, notre excellent collègue Etienne Dailly, rapporteur du projet, avait précisé que, dans son esprit, toutes les entreprises publiques appartiennent à l'une ou l'autre des catégories juridiques mentionnées par cet article.

Cependant, même si la régie Renault constitue indéniablement une société par actions, ses bilans n'étaient pas certifiés mais approuvés, aux termes de l'article 10 de l'ordonnance du 16 janvier 1945, par le ministre de l'industrie et le ministre de l'économie et des finances. Il convenait donc de permettre à la société Renault, nouvellement inscrite au registre du commerce, d'émettre des obligations ou des billets de trésorerie, sans attendre un délai de deux ans à compter de l'inscription modificative de la société anonyme au registre du commerce et des sociétés.

Aussi, l'article 4 dispose que les bilans prévus par les articles susmentionnés comprennent, le cas échéant, les bilans de la régie, approuvés dans des conditions mentionnées ci-dessus.

1. Ces conditions ne sont pas applicables à l'émission d'obligations qui bénéficient de la garantie de l'Etat ou des collectivités publiques.

## **2°) Décision de la commission**

Votre commission vous propose **d'adopter cet article sans modification.**

### **ARTICLE 5**

#### **Actions et certificats d'investissement**

##### **1°) Commentaire**

Cet article comprend sept paragraphes. Les deux premiers organisent l'échange des actions de la régie, les cinq autres ouvrent à l'Etat la possibilité de proposer aux salariés de Renault des certificats d'investissement et déterminent le régime de négociation de ces titres.

- Le premier paragraphe prévoit qu'à la date d'entrée en vigueur des dispositions de l'article premier de la présente loi, c'est-à-dire lors de l'inscription modificative de la société anonyme au registre du commerce et des sociétés, qui aura lieu, au plus tard dans le délai de deux mois à compter de promulgation de la loi, les actions de la Régie nationale des usines Renault détenues par l'Etat sont échangées contre des actions de la société anonyme, à raison d'une action nouvelle pour une action ancienne.

- Le deuxième paragraphe institue un système différent pour les actions détenues par la régie, par ses salariés et anciens salariés ou leurs ayants droit, directement ou dans le cadre du plan d'épargne d'entreprise, ou par le fonds institué par l'article 7 de la loi du 2 janvier 1970 ayant créé l'actionnariat à la régie. Ces actions, qui représentent, depuis 1987, 0,98 % du capital de la régie, seront échangées contre des certificats d'investissement de la société anonyme, à raison d'un certificat d'investissement de la société anonyme pour une action ancienne de la régie.

Les articles 283-1 à 283-5 de la loi du 24 juillet 1966 permettent en effet aux actionnaires, sur décision de l'assemblée générale extraordinaire, de séparer les droits pécuniaires attachés aux actions représentés par un certificat d'investissement des autres droits représentés par un certificat de droit de vote. Seul le certificat

d'investissement est négociable alors que le certificat de droit de vote est inaliénable. Enfin, la loi prévoit que les certificats d'investissement ne peuvent être créés dans une proportion supérieure au quart du capital social.

De nombreuses entreprises publiques ont eu recours à ce moyen de financement <sup>(1)</sup> depuis 1984. Dans ce paragraphe, il ne s'agit cependant pas à proprement parler d'une source de financement mais d'une modalité particulière de maintien de l'actionnariat des salariés de la régie. En d'autres termes, dès son changement de statut, l'Etat, afin de détenir entièrement les droits de vote attachés au capital de la société Renault, échangera les actions de la régie et de ses salariés contre des certificats d'investissement, dont il gardera les certificats des droits de vote.

- Une deuxième catégorie de certificats d'investissement est, potentiellement, créée par le paragraphe III de l'article. Celui-ci ouvre à l'Etat la possibilité de procéder par décret au fractionnement d'une partie des actions qu'il détient, tout en lui conservant la propriété des certificats des droits de vote.

Il convenait de prévoir expressément cette faculté en raison des dispositions de l'article 24 de la loi n° 88-15 du 5 janvier 1988, relative au développement et à la transmission des entreprises. Le nouvel article 283-I de la loi du 24 juillet 1966 précise que l'action est reconstituée de plein droit lorsque le certificat d'investissement et le certificat de droit de vote sont entre les mains d'un même titulaire. Cette modalité de reconstitution immédiate a pour conséquence, semble-t-il, de rendre désormais impossible toute émission de certificats d'investissement par fractionnement des actions existantes. Chaque actionnaire se trouverait ainsi détenteur d'un certificat d'investissement et d'un certificat de droit de vote, ce qui entraînerait une reconstitution de plein droit de l'action scindée.

C'est pourquoi il était nécessaire d'autoriser dans la loi l'Etat à procéder, par décret, au fractionnement d'une partie des actions qu'il détient, afin, selon le dispositif des paragraphes suivants, de mettre en place un système de participation se substituant au système d'actionnariat du personnel existant depuis 1970.

Par ailleurs, la procédure d'évaluation des certificats d'investissement sera celle prévue à l'article 3 du projet, c'est-à-dire qu'ils seront estimés par la commission d'évaluation des entreprises publiques et que cette valeur sera approuvée par décret.

1. Cf. le rapport d'information sur le contrôle des entreprises publiques fait en mai 1990 par votre rapporteur, doc. Sénat n° 315 (1989-1990).

- Le paragraphe IV de l'article précise que les certificats d'investissement ainsi créés seront proposés aux seuls salariés de Renault et de ses filiales dont elle détient directement ou indirectement plus de la moitié du capital social, le cas échéant dans le cadre d'un plan d'épargne d'entreprise.

On observera que par rapport au champ d'application de la loi du 2 janvier 1970, ce paragraphe conduit à un élargissement du système de participation aux salariés des filiales majoritaires de Renault. Cet élargissement se situe d'ailleurs en deçà de l'article 10 de la loi du 6 août 1986, puisque celui-ci concerne les salariés de l'entreprise, ceux des filiales dans lesquelles elle détient, directement ou indirectement, la majorité du capital social, ainsi que leurs mandataires exclusifs, ou les anciens salariés s'ils justifient d'un contrat d'une durée accomplie d'au moins cinq ans avec l'entreprise ou ses filiales.

En outre, par rapport à la loi de 1970 dont l'article 8 prévoyait que *"le nombre maximum d'actions que peut posséder une même personne physique est fixé par décret"* ainsi qu'à l'article 11 de la loi du 6 août 1986 qui dispose que *"chaque demande individuelle ne peut toutefois être servie que dans la limite de cinq fois le plafond annuel des cotisations de la sécurité sociale"*, aucune limitation n'est apportée à la quantité de certificats d'investissement que pourra détenir chaque salarié de Renault ou de ses filiales majoritaires.

- Les paragraphes V et VI sont la reprise des mécanismes issus de la loi de 1970 en matière de négociation et de cession des titres acquis par le personnel.

Le cinquième paragraphe précise que les certificats d'investissement détenus par les salariés, soit par échange contre une action de la régie (paragraphe II) soit par cession de certificats d'investissement nouvellement créés par l'Etat par fractionnement des actions de la société anonyme (paragraphe IV) seront négociables dans des conditions fixées par décret.

Le paragraphe VI crée un marché fermé pour ces certificats d'investissement en prévoyant qu'ils ne peuvent être cédés qu'aux salariés de la société et de ses filiales majoritaires, par cession directe ou dans le cadre d'un plan d'épargne d'entreprise, à la société elle-même ou à un fonds spécial créé en son sein à cet effet, ainsi qu'à l'Etat.

Cependant, comme en 1970, les salariés pourront conserver les titres qu'ils possèdent s'ils quittent la société ou une de ses filiales majoritaires et les transmettre à leur conjoint ou descendant en ligne directe, à titre d'héritier ou de légataire. Mais, si



les titres sont recueillis par une autre personne, celle-ci doit les céder dans un délai de six mois dans les mêmes conditions, sous peine de perdre les droits attachés à leur propriété.

- Enfin, le septième paragraphe prévoit que le marché fermé créé par les paragraphes IV à VI cessera de fonctionner lors de la première augmentation de capital par émission de certificats d'investissement postérieure à la prise de participation de Volvo au capital de Renault.

Compte tenu qu'il est bien précisé, contrairement aux dispositions de l'article 2 du projet, que cette libre négociation des certificats d'investissement du personnel aura lieu postérieurement à la prise de participation de Volvo, et non après la première prise de participation, il semblerait que cette mise sur le marché ne pourra, au mieux, intervenir que lorsque Volvo aura levé l'option qu'elle détient sur 5 % du capital de Renault, ce pour quoi elle dispose d'un délai allant jusqu'au 30 juin 1993.

## **2°) Décision de la commission**

**Votre commission vous propose d'adopter un amendement de suppression de cet article.**

En effet, il ne lui a pas paru possible d'envisager la suppression de l'actionnariat des salariés de Renault, institué en 1970, même au bénéfice du système de certificats d'investissement proposé par cet article .

Elle a préféré laisser les mécanismes de l'article 11 de la loi de privatisation fonctionner : lors de toute cession des actions de la société anonyme Renault, les salariés de l'entreprise et de ses filiales seront en droit de solliciter de l'Etat la cession à leur profit de 10 % du montant de cette prise de participation.

Si, de plus, le dispositif souhaité par votre commission, de holding Renault cédé à 10 % à hauteur était adopté, cela permettrait ultérieurement à l'Etat de mettre sur le marché une partie supplémentaire du capital de cette société, sans que les autres actionnaires puissent disposer de la minorité de blocage, entraînant par là-même la libre négociation des titres précédemment acquis par le personnel de Renault.

## **ARTICLE 6**

### **Abrogations**

#### **1°) Commentaire**

Le projet de loi conduit au changement du statut de Renault. La nouvelle société anonyme Renault sera désormais soumise au droit des sociétés commerciales. Le Titre II de l'ordonnance n° 45-68 du 16 janvier 1945 portant nationalisation des usines Renault était donc devenu sans objet, puisqu'il déterminait l'organisation de la régie nationale des usines Renault et son fonctionnement.

De même, la loi n° 70-11 du 2 janvier 1970 introduisant l'actionnariat du personnel de la régie apparaît obsolète, dès lors que le projet de loi prévoit, d'une part, le remplacement des actions actuellement détenues par la régie et ses salariés par des certificats d'investissement et, d'autre part, la substitution à ce mode de participation de la possibilité pour l'Etat de fractionner une partie de ses actions afin de leur proposer des certificats d'investissement.

Ces deux abrogations découlent, simplement, des autres dispositions du projet de loi. Votre rapporteur précise néanmoins que le titre I de l'ordonnance du 16 janvier 1945 restera en vigueur. Les objectifs de la régie, tels que fixés en 1945 par l'exposé des motifs de cette ordonnance, demeureront donc en vigueur.

#### **2°) Décision de la commission**

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

## **TROISIEME PARTIE**

### **TRAVAUX EN COMMISSION**

#### **I - AUDITIONS**

##### **A. AUDITION DE M. ROGER FAUROUX, MINISTRE DE L'INDUSTRIE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

Réunie sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la commission a procédé, le mardi 15 mai 1990, à l'audition de M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire, sur le projet de loi n° 276 (1989-1990) relatif au statut et au capital de la régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en première lecture aux termes de l'article 49, alinéa 3 de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Après avoir indiqué que M. Pehr Gyllenhammar, président du groupe Volvo, était disposé à participer aux travaux de la commission, M. Roger Fauroux a présenté la situation actuelle du groupe Renault dont les bénéfices se sont élevés à dix milliards de francs en 1989. La même année, l'endettement ne représentait plus que 16 % du chiffre d'affaires et l'investissement a progressé de 50 % en 1989-1990. Par ailleurs, Renault a augmenté sa part de marché européen au cours des derniers mois et la productivité du groupe a rejoint la moyenne des principaux constructeurs européens. M. Roger Fauroux a précisé que cette amélioration était essentiellement due, d'une part, à l'importance et à la pertinence des investissements de l'Etat-actionnaire et, d'autre part, à l'action déterminée de MM. Georges Besse et Raymond Lévy à laquelle il a rendu hommage.

Toutefois, **M. Roger Fauroux** a également souligné que, face à une concurrence internationale exacerbée, le groupe Renault :

- ne dispose que d'une seule marque ;
- est essentiellement implanté sur des marchés encore protégés (France, Espagne, Italie) et donc potentiellement vulnérables compte tenu de la libération inéluctable des échanges ;
- produit essentiellement des véhicules de la gamme moyenne au détriment parfois de son image de marque ;
- occupe le dernier rang des constructeurs européens en ce qui concerne la part du chiffre d'affaires consacrée à l'investissement et à la recherche.

La persistance de ces handicaps a donc conduit depuis deux ans le groupe Renault à rechercher un partenaire complétant ses activités et pouvant l'aider à élargir son champ d'action. Selon **M. Roger Fauroux**, le groupe Volvo présente à ce titre plusieurs avantages. En effet, celui-ci bénéficie :

- d'une image de marque favorable liée à la production de véhicules de tourisme haut de gamme ;
- d'une forte implantation dans le Nord de l'Europe et aux Etats-Unis d'Amérique (où il exporte un quart de sa production, soit 100.000 véhicules) ;
- d'une situation financière équilibrée ;
- d'une position importante dans le secteur des poids lourds et des véhicules industriels.

L'association des deux constructeurs leur permettra ainsi de devenir ensemble le numéro un européen du véhicule et le numéro un mondial du poids lourd.

**M. Roger Fauroux** a ensuite présenté les principales dispositions du projet de loi soumis au Parlement et destiné à ratifier l'accord industriel conclu entre les groupes Renault et Volvo.

Par cet accord, le groupe Renault acquiert 25 % de Volvo Cars (véhicules légers), 45 % de Volvo trucks (poids lourds) et 10 % de la holding du groupe. De son côté, Volvo devient propriétaire de 25 % du groupe Renault (dont 5 % à titre optionnel) et 45 % de Renault Véhicules Industriels.

L'inégalité dans la répartition du capital entre les deux partenaires est justifiée par le souci de ne pas affirmer exagérément la prédominance du groupe Renault au sein du capital de Volvo, par ailleurs très dispersé. La valeur des actions a été déterminée en fonction d'un prix de convenance mais celui-ci devra toutefois être vérifié, en ce qui concerne Renault, par la commission d'évaluation des entreprises publiques.

**M. Roger Fauroux** a par ailleurs souligné que la mise en commun de certains efforts (notamment en matière de recherche et de coordination d'investissement) n'était pas contradictoire avec le maintien de la spécificité des deux constructeurs concernés et que l'accord conclu constituait un cadre évolutif pour une association de longue durée.

Enfin, **M. Roger Fauroux** a évoqué les conséquences de cet accord sur la politique de participation des salariés menée au sein du groupe Renault. Il a notamment indiqué à ce sujet que le projet de loi prévoyait l'attribution de certificats d'investissement à l'ensemble des personnels du groupe, y compris dans ses filiales.

A l'issue de cet exposé, **M. Roger Chinaud, rapporteur général, rapporteur du projet de loi**, a estimé qu'il n'était pas dans la vocation, ni dans le rôle constitutionnel du Parlement, de voter la ratification d'un accord industriel. Il a en outre demandé des précisions complémentaires sur les négociations actuellement en cours entre Volvo et Mitsubishi et sur les garanties prises à cet égard.

Par ailleurs, **M. Roger Chinaud, rapporteur général**, a mis en évidence l'ambiguïté du projet de loi en formulant diverses hypothèses relatives notamment :

- à la conclusion par Renault d'un accord avec un autre partenaire,

- à la renonciation par Volvo aux 5 % du capital de Renault pour lesquels il détient une option ,

- à une évaluation éventuellement différente, par la commission d'évaluation des entreprises publiques, de la valeur des actifs de Renault.

Il a également regretté la suppression de l'actionnariat des salariés au sein de Renault et souligné les diverses interrogations que pouvait susciter la solution des certificats d'investissement choisie au détriment de la distribution ou de la vente d'actions de la nouvelle société anonyme.

**M. Roger Chinaud, rapporteur général**, a par ailleurs observé que l'accord conclu aurait pu être davantage équilibré en prévoyant une filialisation des activités automobiles de la régie, comme cela existe déjà pour la construction de véhicules industriels ou les activités financières. Selon lui, cette solution aurait pleinement assuré la protection de l'intérêt national, telle qu'elle fut définie par la loi du 6 août 1986 relative aux modalités d'application des privatisations et approuvée par le Conseil Constitutionnel.

Enfin, **M. Roger Chinaud, rapporteur général**, a demandé au ministre de faire le point sur le contentieux opposant la Commission des Communautés européennes à la France à propos des aides accordées par l'Etat à Renault.

En réponse, **M. Roger Fauroux** a fourni les précisions suivantes :

- Renault et Volvo disposent d'un droit d'information et de vote réciproques leur permettant de préserver la cohérence de l'accord conclu, notamment à l'occasion de négociations éventuelles avec d'autres constructeurs automobiles. Par ailleurs, la vente des actions échangées bénéficie des protections du droit commun ;

- la valeur des actions Renault déterminée dans le cadre de l'accord est élevée (50 milliards de francs) mais prend en compte le redressement opéré par le groupe et ses nouvelles perspectives d'avenir ;

- la non-adoption du projet de loi par le Parlement entraînerait l'annulation de l'accord industriel conclu entre Renault et le groupe Volvo, sans que celui-ci puisse se prévaloir d'un quelconque dédommagement ;

- la participation des salariés ne représente que 0,98 % du capital de Renault. Toutefois, la solution des certificats d'investissement a été préférée à la distribution ou la vente d'actions de la nouvelle société anonyme afin d'une part, d'éviter que le personnel ne se trouve en position d'arbitre entre les principaux partenaires concernés et, d'autre part, de permettre à Renault de diversifier ses sources de financement ;

- le Gouvernement français ayant respecté ses engagements à l'égard de la Commission des Communautés européennes, les raisons réelles de l'hostilité renouvelée de cette dernière restent obscures.

**M. Jacques Oudin** a ensuite estimé que la privatisation du groupe Renault lui aurait permis de surmonter efficacement ses handicaps actuels. Il a exprimé sa crainte que la solution retenue ne

renforce les forces et faiblesses respectives des deux constructeurs et il a demandé si, dans l'avenir, l'accord du Parlement serait nécessaire pour toute nouvelle augmentation de capital.

**M. Maurice Blin** a estimé que l'ouverture du capital de Renault à une société privée étrangère constituait un précédent intéressant de "respiration du secteur public", susceptible d'être étendu à d'autres entreprises publiques.

**M. Robert Vizet** s'est essentiellement inquiété des conséquences de l'accord Renault-Volvo sur l'emploi, sur l'activité des entreprises sous-traitantes et sur les accords de coopération existant actuellement avec d'autres constructeurs. Il s'est également interrogé sur une éventuelle modification des objectifs assignés à la régie Renault dans le cadre du titre I de l'ordonnance de 1945. Il a enfin demandé pourquoi le Parlement ne pouvait obtenir communication de la lettre d'intention échangée entre les deux partenaires.

**M. Emmanuel Hamel** a fait part des vives inquiétudes suscitées par cet accord chez les salariés de Renault-véhicules industriels et de ses entreprises sous-traitantes en soulignant l'importance de leur activité pour l'économie rhodanienne.

**M. Christian Poncelet, président,** a demandé qu'on lui précise les garanties prises afin de préserver l'équilibre actuel de la répartition du capital entre les deux partenaires. Il s'est également interrogé sur les raisons de la non publication de la lettre d'intention conclue entre les deux constructeurs et a regretté que la participation des salariés du groupe Renault n'ait pas été assurée par la distribution ou la vente d'action de la nouvelle société anonyme.

Répondant aux différents intervenants, **M. Roger Fauroux** a notamment indiqué :

- que la situation du groupe Renault était fondamentalement assainie malgré la persistance de handicaps réels ;

- que l'alliance conclue avec Volvo constituait un pari industriel dont le résultat dépendait de la capacité du groupe français à mobiliser ses ressources et à valoriser les nouveaux atouts ainsi mis à sa disposition ;

- que l'ouverture de leur capital à des sociétés étrangères privées pouvait effectivement aider les entreprises publiques à diversifier leur source de financement ;

- que l'accord du Parlement serait effectivement nécessaire à chaque nouvelle augmentation de capital ;

- que le titre I de l'ordonnance de 1945 demeurait en dehors du champ d'application de l'accord ;

- que la lettre d'intention conclue entre les partenaires contenait des informations confidentielles, notamment en matière de recherche et de stratégie industrielle et ne pouvait, de ce fait, être rendue publique ;

- que le contentieux existant actuellement entre la France et la Commission des Communautés européennes au sujet des aides consenties à Renault par l'Etat pouvait être résolu soit par le compromis, soit par l'arbitrage de la Cour de Justice des Communautés ;

- que les achats d'actions prévus dans le cadre de l'accord seraient réalisés progressivement et assortis de toutes les garanties nécessaires, Volvo s'étant notamment engagé à faciliter l'achat de ses propres actions par le groupe Renault. Par ailleurs, en cas d'offre publique d'achat d'actions Volvo, Renault sera libéré de ses engagements et bénéficiera d'un droit de préemption pour l'acquisition du bloc de contrôle chez son partenaire ;

- que la distribution de certificats d'investissement aux salariés du groupe Renault n'interdisait pas la mise en oeuvre d'un intéressement beaucoup plus large, notamment en matière de participation aux bénéfices ou de représentation des salariés au sein du conseil d'administration.

**B. AUDITION DE M. RAYMOND LEVY, PRESIDENT  
DIRECTEUR GENERAL DE LA REGIE NATIONALE DES  
USINES RENAULT**

Réunie sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la commission a procédé, le mercredi 16 mai 1990, à l'audition de M. Raymond Lévy, président directeur général de la régie nationale des usines Renault sur le projet de loi n° 276 (1989-1990) relatif au statut et au capital de la régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale aux termes de l'article 49, alinéa 3 de la Constitution, après déclaration d'urgence.



Après avoir rappelé que, dans un contexte international caractérisé par l'intensification de la concurrence au niveau européen et la montée de la pression japonaise, la régie Renault était une entreprise fortement endettée et de taille relativement modeste par rapport aux grands constructeurs généralistes, **M. Raymond Lévy** a souligné qu'un accord industriel s'imposait pour contrer la stratégie de diversification des marques suivie par les grands groupes automobiles.

Il a justifié l'accord conclu avec Volvo par la complémentarité de la gamme et de l'implantation commerciale des deux entreprises, l'ancienneté de leur coopération et le caractère équilibré de l'opération.

**M. Roger Chinaud, rapporteur général**, s'est interrogé sur le contenu de la lettre d'intention signée entre les deux partenaires, les garanties juridiques prévues pour le maintien de l'accord et les modalités d'évaluation des actions.

Il s'est demandé si une filiale commune n'aurait pas pu être créée entre Renault et Volvo préservant ainsi le caractère spécifique de la régie. Enfin, il s'est interrogé sur les modalités de la future coopération entre les deux entreprises.

Après que **M. Christian Poncelet, président**, eut souhaité le développement de la participation du personnel au capital de Renault, **M. Raymond Lévy** a apporté des précisions sur le contenu de l'accord en ce qui concerne les échanges de participations croisées entre les deux partenaires et les dispositifs de sécurité mis en oeuvre en cas de changement d'actionnaires ou de transformation de leur activité.

S'agissant des domaines de la coopération, il a précisé que celle-ci serait la plus large possible, par l'intermédiaire de comités techniques spécifiques pour les poids lourds et les automobiles et d'un comité stratégique coprésidé par le président de Renault et celui de Volvo.

Il a rappelé que la presse internationale et les concurrents internationaux n'avaient pas contesté l'intérêt que présentait l'alliance Renault-Volvo pour les deux entreprises.

Interrogé par **M. Christian Poncelet, président**, sur les modalités d'évaluation des actions de Renault, il a indiqué que l'accord entre les deux partenaires était actuellement fondé sur les estimations financières incluses dans la lettre d'intention. Il a précisé que si la commission d'évaluation des entreprises publiques valorisait la régie Renault à un niveau supérieur à celui prévu dans l'accord, la société Volvo serait en droit de ne pas donner suite à ses engagements

présent

S'agissant de la participation des salariés, il a rappelé que, en tout état de cause, les actions détenues aujourd'hui par le personnel n'étaient pas assorties d'un droit de vote et que, aux termes du projet de loi, les pouvoirs publics devraient conserver une majorité de 75 % au sein du capital de la régie.

M. René Monory a approuvé le projet de modification de statut de Renault et l'accord Renault-Volvo dans le secteur des poids lourds, mais a estimé que l'alliance dans le secteur automobile était insuffisante au regard de la compétition internationale. Il s'est demandé si l'accord n'aurait pas un effet paralysant sur les stratégies d'alliances futures des deux entreprises. Il a enfin exprimé son scepticisme sur l'efficacité d'une politique protectionniste trop longtemps maintenue.

M. Robert Vizet s'est interrogé, au vu de l'accord, sur la politique industrielle de Renault dans les cinq prochaines années, les quotas imposés aux importations de voitures japonaises, les mesures d'accompagnement sociales de la fermeture de l'usine de Billancourt, et a demandé la transmission au Parlement de la lettre d'intention signée avec Volvo.

M. Claude Belot a regretté que pour faire face à de futurs besoins de financement, Renault ne puisse procéder à des augmentations de capital et soit contraint de s'en remettre à la bonne volonté de l'Etat.

M. Roland du Luart s'est interrogé sur la position de la Commission des Communautés européennes à propos des aides publiques apportées à Renault et sur l'avenir de la filiale Renault Tracteurs.

M. Emmanuel Hamel s'est enquis des perspectives d'évolution de Renault véhicules industriels et de ses entreprises sous-traitantes ainsi que de la perception par les salariés de la régie de la transformation du statut de leur entreprise.

M. René Régnauld s'est demandé quelles seraient les conséquences de l'accord sur les sous-traitants de Renault et la stratégie commerciale de Renault hors et en Europe.

M. Jean-François Pintat s'est inquiété de la concurrence des automobiles japonaises produites en Europe, notamment en Grande-Bretagne, et de l'avenir de Renault véhicules industriels.

M. René Ballayer, faisant référence aux déclarations pessimistes de M. Raymond Lévy dans la presse, s'est interrogé sur l'avenir de l'industrie automobile française.

**M. Maurice Blin** s'est demandé quels avantages Volvo pensait retirer de l'accord.

**M. Christian Poncelet, président,** s'est interrogé sur les règles futures de répartition des marchés commerciaux entre les deux partenaires et la structure financière de l'actionnariat de Volvo.

S'agissant des conséquences de l'accord, **M. Raymond Lévy** a indiqué que celui-ci n'entraînerait pas de changement de politique sur la programmation des modèles en cours et qu'il ne devrait pas avoir d'influence sur le niveau de l'emploi dans l'entreprise, qui dépendait de l'évolution de la compétitivité des concurrents internationaux. Il a souligné que l'accord ne concernait que les branches poids lourds et automobiles et ne touchait donc pas le secteur des tracteurs et véhicules agricoles. Il a indiqué enfin que l'accord n'excluait pas une coopération commune des deux entreprises avec des tiers.

A propos des quotas imposés à l'importation de voitures japonaises en Europe, il a souligné le caractère fragile et transitoire de telles mesures protectionnistes.

Concernant le sentiment du personnel de Renault sur l'alliance avec Volvo, il a indiqué que de récents sondages avaient montré que près des deux tiers du personnel de base émettaient un avis favorable.

S'agissant de la préparation de l'accord, il a estimé que la bonne tenue de la branche poids lourds de Renault avait constitué un élément important de la négociation pour les Suédois.

**C. AUDITION DE M. AMAURY-DANIEL DE SEZE, PRESIDENT  
DIRECTEUR GENERAL DE VOLVO FRANCE**

Réunie sous la présidence de **M. Christian Poncelet, président,** la commission a procédé, le mardi 22 mai 1990, à l'audition de **M. Amaury-Daniel de Sèze, président directeur général de Volvo France,** sur le projet de loi n° 276 (1989-1990) relatif au statut et au capital de la régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en première lecture, aux termes de l'article 49, alinéa 3 de la Constitution, après déclaration d'urgence.

**M. Amaury-Daniel de Sèze** a caractérisé l'alliance entre Renault et Volvo comme un accord équilibré, face à une concurrence de plus en plus forte et une rotation des modèles de plus en plus rapide. L'accord conclu permet à chaque entreprise de préserver sa marque, sa gamme et sa spécificité. En outre, les liens unissant désormais les deux groupes dans le domaine des poids lourds permettra de conforter leur position sur le marché mondial.

Le président de Volvo France a expliqué que cette alliance rendra possible des économies d'échelle concernant les dépenses de recherche et de développement, l'achat d'équipements et l'implantation des sites industriels de chaque entreprise.

A l'issue de cette présentation, **M. Roger Chinaud**, rapporteur général, a souhaité obtenir des précisions à propos :

- des garanties dont disposera chaque partenaire quant à l'évolution du capital de l'autre ;
- des projets communs envisagés par les deux partenaires ;
- de l'intérêt particulier que présentait, pour le groupe Volvo, un échange de participations avec Renault, notamment par rapport à un simple accord de coopération industrielle.

Il s'est également interrogé sur l'éventualité d'un schéma de prise de participations strictement identique entre les deux partenaires, par création d'un holding Renault ouvert à hauteur de 10 % à Volvo, sur la filialisation des activités automobiles de la régie ainsi que sur l'évaluation de cette dernière.

En réponse, **M. Amaury-Daniel de Sèze** a rappelé que tous les constructeurs automobiles mènent des négociations industrielles.

S'agissant des garanties contenues dans l'accord, il a souligné que chaque partenaire serait l'actionnaire le plus important de l'autre.

Abordant les projets communs à Renault et Volvo, il a indiqué que ces deux groupes avaient constitué deux comités techniques, afin de dégager les voies permettant d'obtenir des économies de recherche et de construction. De ce point de vue, Renault constituait un partenaire idéal pour Volvo, compte tenu d'une part, de l'ancienneté de la coopération unissant les deux entreprises et, d'autre part, de la diversité des activités de la Régie, qui opère comme une entreprise privée.

Enfin, **M. Amaury-Daniel de Sèze** a estimé qu'il lui était difficile de commenter l'évaluation de la régie, telle qu'elle découle de l'accord conclu entre Renault et Volvo.

Un large débat s'est alors instauré.

**M. Robert Vizet** a déploré que la représentation nationale n'ait pas eu connaissance de la lettre d'intention signée entre Renault et Volvo. Il s'est également interrogé sur les conséquences pour l'accord conclu entre les deux groupes de la décision de la commission des communautés européennes de demander à Renault la restitution de 6 des 12 milliards de francs de rachat de créances de la régie par l'Etat en 1988.

**M. Emmanuel Hamel** s'est préoccupé des conséquences de l'accord pour l'activité de Renault-véhicules industriels (R.V.I.), dont Volvo détiendra désormais 58,75 %, par addition de sa participation directe (45 %) et de sa participation indirecte (25 % de la régie, qui détient elle-même 55 % de R.V.I., soit 13,75 %).

**M. Christian Poncelet, président,** s'est interrogé sur une éventuelle répartition des marchés entre les deux entreprises ainsi que sur les possibilités pour chacun des partenaires d'opposer son veto aux accords négociés avec des tiers.

S'agissant de la lettre d'intention, **M. Amaury-Daniel de Sèze** a indiqué que si un certain secret devait être préservé en matière d'accord industriel, le contenu de la lettre avait été communiqué aux autorités de tutelle de la Régie.

Concernant l'avenir de R.V.I., il a souligné que l'accord préservait l'indépendance de chacun des partenaires et notamment de leurs filiales R.V.I. et Volvo Truck. Enfin, il a estimé que les zones d'influences respectives des deux firmes seraient respectées.

#### **D. AUDITION DES ORGANISATIONS REPRESENTATIVES DU PERSONNEL DE LA REGIE NATIONALE DES USINES RENAULT**

Dans le cadre de l'examen du projet de loi relatif au statut et au capital de la régie Renault, votre commission a souhaité disposer des informations les plus larges possibles. Elle a donc proposé aux six organisations syndicales représentatives du personnel de lui apporter leurs appréciations sur ce projet de loi. Seule, la Confédération générale du travail n'a pas souhaité être auditionnée par votre commission. Elle a néanmoins été longuement entendue par votre rapporteur.

Réunie sous la présidence de **M. Christian Poncelet**, président, le mercredi 16 mai 1990, la commission a procédé à l'audition de **M. Claude Kerbrat**, administrateur, représentant de la C.F.D.T. au conseil d'administration de la régie Renault, accompagné de plusieurs membres de son syndicat.

Après avoir constaté que les efforts des salariés avaient contribué à l'amélioration des résultats de la régie Renault sur les trois dernières années, **M. Claude Kerbrat** a considéré que l'accord Renault-Volvo se justifiait par la nécessité d'améliorer les implantations commerciales et d'obtenir des économies d'échelle entre les deux entreprises. Soulignant que la régie Renault devait rester dans le secteur public, il a souhaité que les certificats d'investissement offerts au public n'excèdent pas 20 % du capital de la société.

**M. Roger Chinaud**, rapporteur général, s'est interrogé sur la possibilité réservée par le projet de loi de proposer des certificats d'investissement aux salariés, ainsi que sur la réaction des salariés de Renault au projet d'accord avec Volvo.

Un large débat s'est alors engagé au cours duquel sont intervenus MM. **Christian Poncelet**, président, **Auguste Cazalet**, **René Ballayer**, **Paul Girod**, **Robert Vizet** et **Emmanuel Hamel**.

En réponse, **M. Claude Kerbrat** a estimé que l'accord Renault-Volvo était perçu positivement par les salariés des deux entreprises, notamment grâce à l'esprit novateur montré par Volvo en matière d'organisation du travail.

Il a précisé par ailleurs la position de son syndicat sur les perspectives du secteur automobile en France, sur la concurrence japonaise et la pratique des quotas d'importation, sur la politique industrielle française et le projet de privatisation préparé en 1987 par **M. Alain Madelin**, ministre de l'industrie.

A propos de l'accord Renault-Volvo, il a indiqué que les membres du comité central d'entreprise et les administrateurs représentant le personnel au conseil d'administration avaient eu accès à la lettre d'intention signée entre les deux partenaires.

S'agissant du projet de loi, il s'est félicité de l'ouverture du capital au personnel par l'intermédiaire des certificats d'investissement mais a reconnu qu'un dispositif d'intéressement par des actions dotées d'un droit de vote aurait été préférable.

**M. Christian Poncelet, président, a rappelé que les lois de privatisation ne prévoyaient des prises de participation étrangère qu'à hauteur de 20 % alors que le présent projet de loi dépasse ce seuil.**

**La commission a ensuite procédé à l'audition de M. Georges Lenglet, secrétaire général de la Fédération de la métallurgie de la confédération des syndicats libres (C.S.L.).**

**M. Georges Lenglet a approuvé sans réserves le principe de l'accord entre Renault et Volvo qui aurait dû, selon lui, intervenir plus tôt.**

**S'agissant du projet, il a souhaité que soit introduit dans le statut de la société anonyme le droit pour les salariés d'acquérir des actions dotées d'un droit de vote à hauteur de 10 % du capital. Il a estimé que la nouvelle société devrait être transformée en société à directoire avec une large représentation des salariés au conseil de surveillance.**

**Après un large débat au cours duquel sont intervenus MM. Christian Poncelet, président, Roger Chinaud, rapporteur général, Jacques Delong, Auguste Cazalet, Emmanuel Hamel et Geoffroy de Montalembert, M. Georges Lenglet a donné son sentiment sur l'avenir de l'industrie automobile en France, la nécessité du maintien d'une protection temporaire contre les importations de voitures japonaises et la perception de l'accord Renault-Volvo par les salariés des deux entreprises.**

**S'agissant du projet de loi, il s'est déclaré défavorable à l'échange des actions détenues actuellement par les salariés de la régie contre des certificats d'investissement.**

\*

**Réunie sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, le jeudi 17 mai 1990, la commission a poursuivi l'audition des représentants des organisations syndicales dans le cadre de la discussion sur le projet de loi n° 276 (1989-1990) portant réforme du statut de la régie Renault.**

**La commission a d'abord procédé à l'audition de M. Robert Malherbe, délégué syndical central, représentant la C.G.C.-C.F.E., accompagné de plusieurs membres de son syndicat.**

**Après avoir replacé la modification du statut de la régie Renault dans le cadre de l'accord avec Volvo, M. Robert Malherbe a exprimé un avis favorable sur la réforme proposée par le projet de loi.**

Détaillant le texte soumis par le Gouvernement au Parlement, il a manifesté le souhait que les salariés soient un peu plus présents dans l'actionnariat de Renault. Il a estimé cependant que la loi améliorerait légèrement les modalités de l'intéressement des salariés aux résultats de l'entreprise. Il a enfin exprimé les plus vives réticences de son syndicat au sujet d'une privatisation complète de Renault, du moins dans l'immédiat.

**M. Roger Chinaud, rapporteur général, s'est interrogé sur les conséquences éventuelles de l'accord sur les capacités de production de Renault. Il a également désiré savoir si la C.G.C. avait déjà établi des contacts avec les cadres de Volvo. Il a enfin demandé l'avis du syndicat sur l'acquisition par les salariés de certificats d'investissement à la place d'actions.**

Un large débat s'est alors engagé au cours duquel sont intervenus **MM. Christian Poncelet, président, Roger Chinaud, rapporteur général, René Ballayer, Philippe Adnot et Maurice Couve de Murville.**

En réponse aux intervenants, **M. Robert Malherbe** a tout d'abord déploré l'absence de contacts entre les cadres des deux entreprises. Il a toutefois indiqué que les dirigeants tenaient à ce que des échanges se réalisent au plus vite afin d'améliorer la connaissance mutuelle des futurs partenaires.

Il a d'autre part précisé les incidences directes de l'accord, notamment en matière de recherche-développement et d'économies d'échelle pour les investissements. Il a souligné la forte complémentarité des deux entreprises du point de vue de la répartition géographique de leur activité.

En réponse à une question de **M. Christian Poncelet, président, M. Robert Malherbe** a estimé que le risque d'évasion des technologies à la faveur d'une prise de contrôle partielle du groupe Volvo par un autre constructeur automobile était inexistant.

Evoquant les bons résultats de Renault, il a surtout mis en valeur l'action pédagogique des dirigeants auprès des salariés. Il a estimé toutefois que ces résultats demeurent fragiles car les produits offerts appartiennent encore, majoritairement, à la gamme des petites cylindrées.

S'agissant de l'évolution à terme du statut de Renault, la C.G.C. pense que l'Etat doit rester l'actionnaire principal pendant encore environ cinq ans. A l'échéance de ce délai, l'application du régime des sociétés anonymes à Renault ne semble pas irréaliste. Elle sera cependant fonction de l'évolution des mentalités parmi les salariés.



**M. Robert Malherbe, également interrogé par M. Christian Poncelet, président, sur l'éventualité d'un nouvel accord permettant l'introduction d'un troisième associé dans le groupe Renault-Volvo, a exprimé les plus grandes réserves sur l'opportunité d'une telle opération dans l'immédiat. Il a estimé qu'il fallait d'abord s'adapter aux conséquences, suffisamment nombreuses, du premier accord.**

**Il a enfin espéré une participation plus ample des salariés au capital de l'entreprise et l'instauration d'un véritable actionnariat plus attractif que celui pratiqué jusqu'ici.**

**La commission a ensuite procédé à l'audition de M. Michel Rille, délégué fédéral, représentant la C.G.T.-Force ouvrière, accompagné de plusieurs membres de son syndicat.**

**M. Michel Rille a indiqué qu'il n'éprouvait aucune hostilité à l'encontre du principe du changement de statut de la régie Renault. Il a ajouté que Force ouvrière avait déjà noué des contacts étroits avec les syndicats du groupe Volvo.**

**M. Roger Chinaud, rapporteur général, s'est interrogé sur les craintes éventuelles qu'aurait pu faire naître l'accord Renault-Volvo chez les salariés. Il a également sollicité l'opinion de F.O. sur le principe de l'actionnariat des salariés et la distribution de certificats d'investissement instituée par le projet de loi.**

**M. Michel Rille a estimé que l'accord devrait permettre au nouveau groupe d'acquiescer la prépondérance sur le marché des poids lourds et d'offrir une gamme plus complète de véhicules particuliers.**

**Il a en outre rappelé l'hostilité de principe du syndicat Force ouvrière en ce qui concerne l'actionnariat des salariés.**

**Au cours du débat qui a suivi et auquel ont participé MM. Christian Poncelet, président, Roger Chinaud, rapporteur général, Jacques Chaumont et Emmanuel Hamel, M. Michel Rille a donné son sentiment sur les différences touchant le poids et l'action des syndicats en France et en Suède, sur la perception de l'accord entre les deux entreprises par les salariés de Renault et sur les perspectives d'évolution des emplois et des qualifications dans l'industrie automobile.**

**La commission a enfin procédé à l'audition de M. Serge Depry, délégué syndical central adjoint, représentant la C.F.T.C., accompagné de plusieurs membres de son syndicat.**

Après avoir souligné la nécessité économique du partenariat dans l'industrie automobile, M. Serge Depry a exprimé son approbation à l'égard de l'accord Renault - Volvo. Il a cependant adressé certaines critiques à l'encontre du projet de loi relatif à la modification du statut de la régie Renault.

Il a notamment estimé que la participation de l'Etat au capital de Renault pouvait être ramenée à 51 % des parts ce qui permettrait, le cas échéant, l'entrée d'un troisième partenaire dans le groupe déjà constitué. Il a considéré en outre qu'un droit de vote devrait être attaché aux actions détenues par les salariés et que la part des actions leur appartenant dans le capital devrait être plus grande. L'application d'un tel dispositif devrait entraîner une plus grande fidélisation des salariés et notamment des cadres.

Au cours du débat qui a suivi et auquel ont participé MM. Christian Poncelet, président, Roger Chinaud, rapporteur général, et Jacques Chaumont, M. Serge Depry a donné son sentiment sur les avantages de la coopération technologique entre les deux entreprises et la perception de l'accord par les salariés de Renault.

## EXAMEN EN COMMISSION

Réunie sous la présidence de **M. Christian Poncelet, président**, la commission a procédé, le mercredi 23 mai 1990, à l'examen du projet de loi n° 276 (1989-1990) relatif au statut et au capital de la régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale en première lecture aux termes de l'article 49, alinéa 3 de la Constitution, après déclaration d'urgence, sur le rapport de **M. Roger Chinaud, rapporteur général**.

**M. Roger Chinaud, rapporteur général**, a rappelé que le projet de loi visant à transformer le statut juridique de la régie était la conséquence d'un accord industriel conclu en février 1990 entre Renault et la firme Volvo.

Il a souligné que cet accord, rendu nécessaire par la concurrence croissante des constructeurs japonais, les efforts d'investissement dus aux normes anti-pollution et la hausse des frais de commercialisation et de recherche-développement, permettrait un partenariat équilibré entre deux entreprises complémentaires sur le plan commercial et susceptibles de dégager ensemble des économies d'échelle importantes.

Il a présenté le dispositif des participations croisées prévu par l'accord et communiqué les informations dont il a pu disposer concernant les garanties apportées quant à sa durée et aux éventuelles alliances avec d'autres constructeurs.

Abordant le contenu du projet de loi, il a approuvé la volonté du Gouvernement d'ouvrir le capital d'une entreprise nationalisée mais a regretté que Renault soit dotée d'un statut dérogatoire par rapport à celui des autres entreprises publiques.

En particulier, il a souligné que la procédure d'évaluation des entreprises publiques en cas de cession du capital, prévue par la loi du 6 août 1986 relative aux modalités d'application des

privatisations, n'était pas reprise dans le projet et que le principe de la limitation à 20 % de la participation des sociétés étrangères au capital des entreprises publiques, affirmé par le Président de la République, n'était pas respecté.

Il a estimé que la filialisation des activités automobiles de la régie aurait permis un accord mieux équilibré et plus conforme aux intérêts nationaux.

Il a regretté le remplacement des actions détenues par les salariés par des certificats d'investissement et a constaté le caractère dérogatoire de la composition du futur conseil d'administration au regard des dispositions de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Il a enfin constaté que la décision de la Commission de Bruxelles du 22 mai 1990 obligerait la régie à reverser 6 milliards de francs à l'Etat malgré les engagements pris par la Communauté européenne en mars 1988.

**M. Christian Poncelet, président**, a vivement regretté que cette décision fasse mention de "la loi adoptée en mai 1990", méconnaissant ainsi gravement la procédure parlementaire française.

**M. Jean Arthuis** a estimé que la décision de la Commission de Bruxelles était contraire aux règles du droit commercial et aux obligations du droit des affaires.

A l'issue de l'exposé du rapporteur général, la commission a procédé à l'examen des articles du projet de loi.

A l'article premier (transformation de Renault en une société anonyme), la commission, sur proposition de **M. Roger Chinaud, rapporteur général**, a adopté un amendement visant à garantir l'échange d'une action ancienne de la régie contre une action nouvelle ; elle a ensuite adopté, après intervention de **MM. Robert Vizet et Christian Poncelet, président**, l'article ainsi complété.

A l'article 2 (statut et composition des organes dirigeants de la future société anonyme Renault), la commission a adopté, sur proposition de son rapporteur général, un amendement de suppression des cinq derniers alinéas de cet article afin de réintégrer le statut de la régie dans le cadre du droit commun des entreprises publiques, régi par les lois du 26 juillet 1983 et du 6 août 1986 précitées, en ce qui concerne le renouvellement et la composition du conseil d'administration. Après intervention de **M. Robert Vizet**, la commission a adopté l'article ainsi modifié.

A l'article 3 (modalités de l'ouverture et de la participation au capital de la nouvelle société anonyme Renault) sur proposition de **M. Roger Chinaud, rapporteur général**, la commission, après intervention de **MM. Christian Poncelet, président, Maurice Couve de Murville et Robert Vizet**, a adopté un amendement de suppression afin de revenir au droit commun résultant de la loi du 6 août 1986.

Puis la commission a adopté sans modification l'article 4 visant à permettre à Renault d'émettre sans délai des obligations et des billets de trésorerie.

A l'article 5 (actions et certificats d'investissement de la future société anonyme) la commission, sur proposition de **M. Roger Chinaud, rapporteur général**, a adopté un amendement de suppression de cet article, considérant qu'il était souhaitable de remplacer le système de l'actionnariat des salariés par un dispositif de certificats d'investissement.

Puis la commission a adopté l'article 6 portant abrogation de diverses dispositions.

Après un débat au cours duquel sont intervenus **MM. Robert Vizet, Jean Cluzel, Roger Chinaud, rapporteur général et Christian Poncelet, président**, la commission a adopté le projet de loi relatif au statut et au capital de la régie nationale des usines Renault ainsi amendé.

## **ANNEXE**

### **L'ACCORD RENAULT - VOLVO**

Le projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault étant présenté par ses auteurs comme la stricte application de l'accord de coopération conclu entre la régie et le groupe suédois Volvo, votre rapporteur a souhaité présenter les dispositions les plus significatives de cet accord, telles qu'elles ressortent des documents mis à sa disposition par les deux groupes. Il tient également à préciser qu'il n'a bénéficié ni de la communication ni de la consultation de la lettre d'intention signée par les deux partenaires.

- I. La coopération Renault-Volvo
- II. Les garanties contenues dans l'accord
- III. Le capital de Volvo
- IV. Le capital de Renault véhicules industriels (R.V.I.)
- V. Le calendrier de l'accord
- VI. Déclarations du Ministre de l'industrie<sup>6</sup> et de l'aménagement du territoire concernant un éventuel accord Mitsubishi-Volvo

## **I - LA COOPERATION RENAULT-VOLVO**

La coopération industrielle entre Renault et Volvo a commencé il y a près de 20 ans, depuis qu'en 1971 les deux entreprises et Peugeot s'associaient dans la production des moteurs. De même, une alliance a été menée depuis 1973 entre R.V.I. et Volvo.

Ces accords trouvèrent leur point d'aboutissement en 1979, lorsque Renault pris une participation de 18 % dans le capital de Volvo. Mais, les difficultés financières de la régie ont conduit à revendre cette participation dès 1983.

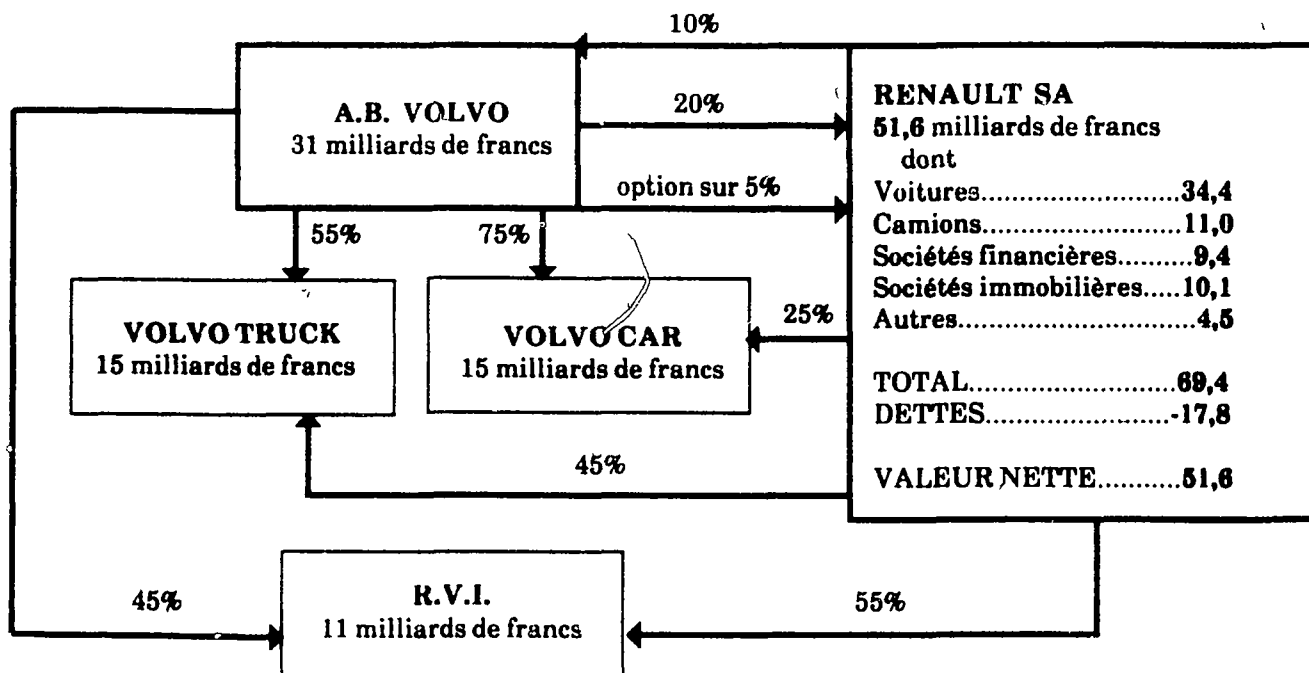
Aujourd'hui, la coopération entre Renault et Volvo engage les deux entreprises pour une longue période, car elle se fonde sur des échanges croisés de participations :

- A l'occasion d'une augmentation de capital, Volvo acquèrera 25 % du capital de Renault (dont 5 % en option exerçable avant juin 1993), devenue entre temps une société anonyme. Le groupe suédois achètera également une participation de 45 % au capital de R.V.I..

- Parallèlement, Renault prendra 10 % de la maison mère du groupe Volvo, A.B. VOLVO, ainsi qu'une participation de 25 % dans sa filiale voitures (Volvo car) et de 45 % dans sa filiale poids lourds (Volvo truck).

Sur le plan budgétaire, conformément à la pratique comptable habituelle et en dépit du fait que Volvo détiendra, directement et indirectement, plus de 50 % de R.V.I., cette société ne sera pas traitée comme une filiale d'A.B. VOLVO. De même, Volvo truck n'apparaîtra pas en consolidation par intégration globale dans les comptes de Renault mais par équivalence, conformément aux dispositions de la loi n° 85-11 du 3 janvier 1985 relative aux comptes consolidés de certaines sociétés commerciales et entreprises publiques.

### Le schéma de l'accord Renault-Volvo



Quant à l'évaluation sur laquelle s'est réalisé l'accord entre Renault et Volvo, celle-ci a été établie par les cabinets consultés par les deux sociétés (1). Elle a conduit à estimer Renault à environ 52 milliards de francs et R.V.I. à quelques 11 milliards de francs.

Selon les chiffres de Volvo, l'évaluation et ses conséquences sont les suivantes (en milliards de francs):

	Evaluation	Pourcentage de participation	Volvo	Renault
Volvo Car	15,0	45	+ 6,7	- 6,7
Volvo Truck	15,0	25	+ 3,7	- 3,7
Renault S.A.	51,6			
sans option		20	- 12,9	+ 12,9
avec option		25	- 17,2	+ 17,2
R.V.I.	11,0	45	- 5,0	+ 5,0
<b>NET</b>				
sans option			- 7,5	+ 7,5
avec option			- 11,8	+ 11,8

1. Pour Renault, il s'agissait de Lazard.



Compte tenu de ces chiffres et de la valeur des sociétés du groupe Volvo concernées par l'accord, celui-ci dégagera pour Renault un solde net positif variable selon que Volvo lèvera ou non l'option supplémentaire de 5 % du capital de Renault. En tout état de cause, cette "soulte" qui ne devrait pas dépasser 11,8 milliards de francs permettra, pour moitié, l'achat en bourse de 10 % d'A.B. Volvo. Le solde pourra être en partie affecté au rachat des obligations à bons de souscription d'actions (O.B.S.A.) acquises par trois banques françaises pour près du tiers du capital de R.V.I. (cf V.) et devrait faciliter la résorption de l'endettement de Renault.

Surtout, en faisant de l'alliance Renault-Volvo, le premier groupe mondial du poids lourd et le premier constructeur européen de véhicules, cette coopération accorde aux deux sociétés une position dominante dans le secteur des véhicules industriels et leur confère une situation renforcée dans la branche automobiles.

#### Comparaison entre Renault et Volvo

	Renault	Volvo
Chiffre d'affaires (en milliards de francs)	174,5	85,0
Bénéfices (en milliards de francs)	9,3	5,9
Effectifs	174.600	78.700
Nombre de voitures produites	1.966.724 (1)	405.600
Nombre de poids lourds (camions et bus) produits	82.876	65.760

(1) dont 283.811 petits véhicules utilitaires

Source : rapports annuels 1989 des groupes.

(Change : un franc = 1,070 couronne suédoise).

Selon les indications recueillies auprès de Volvo (1):  
*"l'alliance Volvo-Renault crée des possibilités de coopération dans nombre de domaines du secteur automobile :*

- *les programmes de recherche et de développement pouvant être coordonnés, notamment en ce qui concerne les composants majeurs (moteurs à essence et diesel, boîtes de vitesse, systèmes de freinage et de conditionnement d'air) ;*

- *les investissements pourront être planifiés, afin de dégager des économies d'échelle et de limiter les duplications ;*

- *l'achat des équipements pourra être coordonné".*

## II - LES GARANTIES CONTENUES DANS L'ACCORD

L'accord conclu entre Renault et Volvo comprend, selon les informations données à votre rapporteur par les deux parties et le ministère de l'industrie, des garanties afin de prémunir chaque partie contre toute évolution brutale du capital de l'autre et, en particulier, toute cession du capital à un autre constructeur automobile. Toute modification substantielle de l'actionnariat d'une des sociétés mères ou toute cession d'une participation qu'elle détient dans l'une des trois filiales concernées par l'accord (R.V.I., Volvo Car, Volvo Truck) ouvrira à l'autre groupe des possibilités d'intervention.

Ainsi, ni Volvo ni Renault ne pourront céder les participations acquises pendant dix ans. A l'expiration de ce délai, elles ne pourront en aucun cas les vendre à un concurrent.

En cas de retrait de l'une des parties d'un domaine d'activité, l'autre partie pourra, à son initiative, soit prendre le contrôle total du domaine correspondant, qu'il s'agisse des automobiles ou des poids lourds, soit rompre tout lien dans ce domaine, soit même rompre totalement l'accord conclu en 1990.

En cas de prise de contrôle d'une des sociétés mères par un tiers concurrent, directement ou indirectement, dans les véhicules légers ou les poids lourds, l'autre a le droit, à son initiative, de remodeler entièrement l'actionnariat des trois filiales et de mettre en oeuvre toute opération allant de leur vente totale à la société attaquée jusqu'au contrôle total de l'une ou de l'autre.

L'ensemble de ces dispositions a donc pour effet de lier de façon pratiquement indissoluble les deux entreprises, sauf si celles-ci décident d'un commun accord de se séparer.

Cependant, on observera que les garanties données à Volvo seront, au moins pour partie, inscrites dans la loi, quand celles offertes à Renault seront du seul domaine contractuel.

### III - LE CAPITAL DE VOLVO

#### A. LES PRINCIPAUX ACTIONNAIRES D'A.B VOLVO AU 31 DECEMBRE 1989

Actionnaires	Nombre d'actions	Pourcentage des droits de vote	Pourcentage des actions
A.B. Custos (société d'investissement)	2.624.930	6,6	3,4
Allmänna Pensionfonden, 4e Conseil de gestion (fonds de retraite)	2.877.201	6,4	3,7
A.B. Industrivärden (société d'investissement)	1.686.091	5,5	2,2
Folksam ömsesidig Sak-och Livförsäkring (compagnie d'assurances)	1.686.924	5,0	2,2
Skandia Liv, Skandia Sak (compagnie d'assurances)	3.246.715	4,9	4,2
Svenska Handelsbankens Pensionsstiftelse (fonds de retraite)	1.461.200	4,8	1,9
Investment A.B. Cardo (société d'investissement)	1.380.000	4,5	1,8
Protorp Förvaltnings A.B. (société d'investissement)	1.320.100	4,3	1,7
Försäkringsbolaget S.P.P. (fonds de retraite)	3.534.322	4,0	4,5
Stiftelsen Volvoresultat (Fonds Volvo de Gestion des Primes aux Salariés)	1.626.258	3,5	2,1
Skandinaviska Bankens Pensionsstiftelse (fonds de retraite)	1.250.000	3,5	1,6
Trygg Hansa-gruppen (compagnie d'assurances)	3.685.743	1,6	4,7
Fond Väst (wage earner fund)	598.582	1,0	0,8
Investment A.B. Bahco (société d'investissement)	368.500	0,9	0,5
A.M.F. - Arbetsmarknadsförsäkringar (assurances, marché du travail)	1.156.774	0,9	1,5
<b>Total</b>	<b>28.503.340</b>	<b>57,4</b>	<b>36,8</b>

Source ; Rapport annuel Volvo 1989

**B. LA REPARTITION DES ACTIONS AU 31 DECEMBRE 1989**

<b>Actionnaires Volvo détenant :</b>		<b>Nombre d'actionnaires</b>	<b>Pourcentage des actionnaires</b>	<b>Nombre total d'actions détenues par tranche</b>	<b>Pourcentage du total des actions</b>	<b>Nombre moyen d'actions détenues</b>
moins de	100 actions	126.100	72,8	4.014.600	5,2	32
de 101 à	500 actions	37.700	21,8	8.391.200	10,8	223
de 501 à	1.000 actions	5.700	3,3	4.131.800	5,3	726
de 1.001 à	10.000 actions	3.400	2,0	8.497.500	10,9	2.462
de 10.001 à	50.000 actions	220	0,1	4.696.200	6,1	21.250
de 50.001 à	100.000 actions	39	0,0	2.858.500	3,7	73.295
plus de 100.000 actions		79	0,0	44.998.800	58,0	569.605
Certificats de coupons non encore échangés et actions gratuites non encore retirées, environ				16.400		
<b>Total</b>		<b>173.200</b>	<b>100,0</b>	<b>77.605.009</b>	<b>100,0</b>	<b>448</b>

Source : Rapport annuel Volvo 1989, conformément, en particulier, aux données fournies par le Registré central des Titres Suédois (Värdepapperscentralen V.P.C. A.B.).

Le capital de Volvo est donc réparti entre plus de 173.000 actionnaires. Plus de la moitié des actions, soit 58 %, est possédée par 79 institutions, compagnies d'assurance et sociétés d'investissement. A eux seuls, les quinze premiers actionnaires détiennent plus du tiers des actions (36,8 %) et plus de la moitié des droits de vote (57,4 %)

Le principal actionnaire est la compagnie d'assurances Trygg Hansa, qui détient 4,7 % des actions et le principal détenteur des droits de vote est la société d'investissement A.B. Custos, avec 6,6 % des droits. Les 9.400 actionnaires possédant entre 501 et 100.000 actions représentent 26 % du total des actions et ceux qui disposent de 500 actions au plus 16 %.

Par ailleurs, on observera que Volvo possède :

- 22,8 % du capital et 26,4 % des droits de vote d'A.B. Custos ;
- 47 % d'Investment A.B. Cardo, société créée par Volvo en 1985 et qui est son septième actionnaire ;
- 36,2 % de Protorp Förvaltnings A.B., son huitième actionnaire.

### C. LA COMPOSITION DU CAPITAL D'A.B VOLVO

Le capital de la société mère du groupe Volvo est composé de deux catégories d'actions : les actions "A" et les actions "B". Les deux catégories d'actions confèrent les mêmes droits à leurs détenteurs, si ce n'est que les actions "A" leur octroient un droit de vote, alors que les actions "B" ne leur en donnent qu'un dixième.

En vertu de la législation suédoise, les deux catégories d'actions sont assujetties aux restrictions applicables à la détention, par des personnes physiques ou morales étrangères, d'intérêts dans des entreprises suédoises. Dans certains cas, les mêmes restrictions limitent d'ailleurs également la détention des dites actions par des personnes morales suédoises. La loi suédoise sur les sociétés anonymes autorise cependant ces dernières à prévoir dans leurs statuts, que certaines de leurs actions -dites actions réservées- ne pourront être souscrites ou achetées que par des personnes physiques ou par des personnes morales suédoises, y compris les sociétés suédoises dont les statuts prévoient la même disposition.

Les actions non assujetties à cette disposition, désignées sous le nom d'actions non réservées, peuvent être souscrites ou acquises par des personnes physiques ou morales tant étrangères que suédoises. Les actions non réservées d'A.B. Volvo ne peuvent être émises qu'à concurrence de moins de 24 % du total des droits de vote de la société et moins de 40 % du capital social. Actuellement, les actionnaires résidant hors de Suède constituent 36 % du capital et 22 % des droits de vote.

A la suite de l'accord conclu avec Renault et de l'achat prévu de 10 % des droits de vote d'A.B. Volvo par la société française, Volvo a demandé au Gouvernement suédois un changement de cette disposition, afin que les droits de vote attachés aux actions non réservées puissent atteindre 30 % du total des droits.

#### **D. LA COTATION DES ACTIONS D'A.B. VOLVO**

Les actions Volvo sont cotées à la Bourse de Stockholm depuis 1935 et font l'objet d'une internationalisation grandissante depuis leur introduction à la Bourse de Londres en 1972.

Les actions Volvo sont en effet à l'heure actuelle inscrites sur les marchés boursiers de Tokyo, Londres, Francfort, Düsseldorf, Hambourg, Paris, Zürich, Bâle, Genève, Bruxelles, Anvers, Oslo, et Helsinki. Aux Etats-Unis, les transactions sont assurées par le système automatisé NASDAQ.

#### **IV - LE CAPITAL DE RENAULT VEHICULES INDUSTRIELS (R.V.I.)**

Le capital de R.V.I. est détenu à 100 % par la régie Renault.

Cependant, parmi les emprunts obligataires inscrits au bilan de R.V.I., figurent pour 400 millions de francs chacune, deux souscriptions effectuées par la B.N.P. et le Crédit lyonnais et, parmi les emprunts et dettes auprès des établissements de crédit figure le crédit confirmé accordé pour 400 millions de francs par la Société générale. Ces emprunts sont assortis, au total, de 7,2 millions de bons de souscription d'actions, qui pourront être souscrites jusqu'en 1992.

En effet, dans le cadre de la restructuration financière de R.V.I. réalisée en 1987, il avait été décidé d'ouvrir indirectement le capital à ces trois banques, pour un montant global de 1,2 milliard de francs. Chacune d'entre elles avait accepté d'apporter 400 millions de francs à R.V.I., sous forme de capitaux permanents, c'est-à-dire, en l'espèce, d'obligations à bons de souscription d'actions. Ces titres présentaient, pour R.V.I., l'avantage d'un coût réduit. En contrepartie, les banques disposaient de la perspective de voir leur rémunération confortée par l'introduction en bourse, opération rendue possible par le redressement, espéré et aujourd'hui établi, de R.V.I.

L'accord conclu entre Renault et Volvo, dès lors qu'il conduit à céder 45 % du capital de R.V.I. à la firme suédoise, contraint Renault à récupérer l'intégralité du solde du capital de sa filiale, soit 55 %. Elle procède donc, actuellement, à la négociation du rachat de bons de souscription, comme elle s'en était réservée le droit lors de l'émission de ces titres.

## V - LE CALENDRIER DE L'ACCORD

1990

**23 février :** Le conseil des directeurs d'A.B. Volvo a arrêté sa décision et la lettre d'intention a été signée par M. Pehr Gyllenhammar, président d'A.B. Volvo et M. Raymond Lévy, président de la régie Renault.

Communiqué conjoint des deux sociétés.

**25 avril :** Assemblée générale annuelle d'A.B. Volvo au cours de laquelle les actionnaires de la compagnie ont adopté la proposition d'accord.

**Mars à juin :** Négociations dans le cadre de la législation sur la cogestion paritaire appliquée chez Volvo. Soumission des termes de l'accord à l'approbation des autorités de tutelle françaises (notamment eu égard aux modifications du statut et du capital de la régie qu'il suppose) et suédoises (pour modification des règles de détention des entreprises suédoises par des sociétés étrangères et pour exonération, au regard de la législation des gains en capital).

**30 juin :** Date probable de signature de l'accord, sous réserve de cette approbation.

**1er juillet-31 décembre :**

Pendant cette période, les paiements seront effectués et les titres seront échangés.

**1er juillet 1990-30 juin 1993 :**

A.B. Volvo a, en option, la possibilité d'acquérir jusqu'à 25 % des actions et droits de vote de Renault S.A.



## **VI - DECLARATIONS DU MINISTRE DE L'INDUSTRIE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE CONCERNANT UN EVENTUEL ACCORD MITSUBISHI-VOLVO**

(le jeudi 26 avril 1990 à l'Assemblée Nationale)

### **Dans un premier temps :**

*"Il est vrai qu'une nouvelle est tombée sur les téléspectateurs. Mais des nouvelles, en matière automobile, il en tombe plusieurs fois par jour.*

*Aujourd'hui, il s'agit d'une information parue dans la presse japonaise. Mitsubishi l'a démentie aussitôt. Dans le monde automobile, vous le savez, Monsieur le député, tout le monde discute en permanence avec tout le monde et les rumeurs sont constamment livrées à la presse, éventuellement pour déstabiliser des accords plus solides. Les coupes à plusieurs bandes, dans ce domaine, sont courants, et vous vous souvenez sans doute de la rumeur qui avait circulé en 1989 sur une alliance Renault-Toyota. Il faut, par conséquent, que nous conservions notre sang-froid".*

### **Ensuite :**

*"Cela dit, je ne suis pas sûr, en dépit de ce que je viens de dire, qu'il n'y ait pas des conversations entre Volvo et Mitsubishi tout simplement parce que Volvo, Renault et Mitsubishi discutent en permanence avec l'ensemble des constructeurs automobiles mondiaux".*

### **Enfin :**

*"Pour bien éclairer le débat que nous allons engager..... je précise que l'accord conclu entre Renault et Volvo classe en trois catégories les coopérations avec des tiers.*

*Les coopérations déjà conclues subsistent - nous ne sommes pas dans ce cas de figure.*

*Les coopérations futures supposent un accord explicite des deux entreprises -nous aurons l'occasion d'en reparler.*

*Pour les coopérations en cours de négociation au moment où le protocole d'intention a été signé par Renault et Volvo -si l'information dont vous faites état est exacte, nous nous trouvons dans ce troisième cas de figure- il est explicitement indiqué que chaque partenaire est libre de poursuivre ces négociations, mais y associera l'autre.*

*L'accord Mitsubishi-Volvo, s'il vient éventuellement à maturité, relèvera de cette troisième catégorie. Par conséquent, je ne doute pas que Renault, aux conditions que j'ai indiquées, aura à donner son accord".*

## TABLEAU COMPARATIF

<b>Texte proposé initialement par le Gouvernement</b>	<b>Texte considéré comme adopté par l'Assemblée nationale</b>	<b>Texte proposé par votre Commission</b>
<b>Projet de loi relatif au statut et au capital de la régie nationale des usines Renault</b>	<b>Projet de loi relatif au statut et au capital de la régie nationale des usines Renault</b>	<b>Projet de loi relatif au statut et au capital de la régie nationale des usines Renault</b>
<b>Article premier</b>	<b>Article premier</b>	<b>Article premier</b>
<p>La régie nationale des usines Renault, instituée par l'article 7 de l'ordonnance n° 45-68 du 16 janvier 1945, est une société anonyme soumise à l'ensemble des dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes, sous réserve des dispositions particulières de la présente loi.</p>	<p>La régie ....</p> <p>.... législatives .....</p> <p>.... des dispositions de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et de la présente loi.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>Les dispositions prévues ci-dessus entrent en application à la date de l'inscription modificative de la société anonyme au registre du commerce et, au plus tard, dans le délai de deux mois à compter de la promulgation de la présente loi.</p>	<p>Les dispositions ....</p> <p>.... commerce et des sociétés et, au plus tard ....</p> <p>.... loi.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>La présente loi n'emporte ni la création d'une personne morale nouvelle ni une cessation d'entreprise.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	<p>Alinéa sans modification</p>
<p>Les biens, droits et obligations de la régie demeurent ceux de la société anonyme. Les contrats en cours restent en vigueur.</p>	<p>Les biens .... obligations de la société anonyme sont ceux de la régie nationale des usines Renault. Les contrats ..... ..... vigueur.</p>	<p>Alinéa sans modification</p> <p><i>Les actions de la régie nationale des usines Renault sont échangées contre des actions de la société anonyme, à raison d'une action nouvelle pour une action ancienne.</i></p>
<b>Art. 2</b>	<b>Art. 2</b>	<b>Art. 2</b>
<p>Les statuts initiaux de la société sont adoptés par une assemblée générale extraordinaire dont les membres sont désignés par le ministre chargé de l'économie et des finances.</p>	<p>Les statuts .... de la société anonyme sont adoptés ....</p> <p>.... finances.</p>	<p>Alinéa sans modification</p>

**Texte proposé initialement par le Gouvernement**

Le président directeur général et les autres administrateurs de la régie nationale des usines Renault en fonctions à la date de l'inscription modificative prévue à l'article premier, constituent le premier conseil d'administration de la société. Ils poursuivent l'exercice de leur mandat dans les conditions prévues par les articles 10 à 13 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 modifiée relative à la démocratisation du secteur public.

A compter de la réalisation de la première prise de participation mentionnée à l'article 3, le conseil d'administration est constitué en application de l'article 6 de la loi susvisée du 26 juillet 1983.

Les membres du conseil visés au dernier alinéa dudit article 6 comprennent notamment six représentants de l'Etat et quatre personnalités choisies en raison de leur compétence, nommés par décret.

Le nombre des associés peut être inférieur à sept.

Les dispositions de l'article 95 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales ne sont pas applicables aux administrateurs de la société.

**Art. 3**

La prise de participation sous forme d'actions de personnes françaises ou étrangères est autorisée dans la limite de 25 % du capital de la société.

**Texte considéré comme adopté par l'Assemblée nationale**

Le président directeur ....

.... de la société anonyme. Ils poursuivent ....

.... public.

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Alinéa sans modification

Les dispositions ....

....administrateurs de la société anonyme.

**Art. 3**

La prise ....  
.... de personnes françaises du secteur privé ou de personnes étrangères ....  
....la société anonyme. Les trois quarts au moins des droits de vote de la société anonyme doivent rester la propriété directe ou indirecte de l'Etat.

**Texte proposé par votre Commission**

*Alinéa supprimé*

*Alinéa supprimé*

*Alinéa supprimé*

*Alinéa supprimé*

*Alinéa supprimé*

**Art. 3**

*Supprimé*

**Texte proposé initialement par  
le Gouvernement**

Les modalités de cette prise de participation sont approuvées par décret au vu d'un accord de coopération conclu entre les parties et d'un dossier comprenant l'évaluation de l'entreprise, qui ne pourra être inférieure à la valeur minimale fixée par la commission d'évaluation des entreprises publiques. L'avis de la commission déterminant cette valeur minimale sera rendu public.

Toute cession d'actions est soumise, à peine de nullité, à la procédure d'agrément prévue à l'article 275 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 précitée.

Les trois quarts au moins des droits de vote de la société devront rester la propriété directe ou indirecte de l'Etat.

**Art. 4**

Les bilans mentionnés au premier alinéa de l'article 285 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 et au premier alinéa de l'article 32 de la loi n° 85-1321 du 14 décembre 1985 modifiant diverses dispositions du droit des valeurs mobilières, des titres de créances négociables, des sociétés et des opérations de bourse comprennent, le cas échéant, les bilans de la régie nationale des usines Renault approuvés par les ministres compétents.

**Art. 5**

I. - A la date d'entrée en vigueur des dispositions de l'article premier de la présente loi, les actions de la régie nationale des usines Renault détenues par l'Etat sont échangées contre des actions de la société, à raison d'une action nouvelle pour une action ancienne.

**Texte considéré comme adopté  
par l'Assemblée nationale**

Les modalités ....

....entreprise, qui ne *peut* être inférieure à la valeur fixée par ....

... cette valeur *est* rendu public.

Alinéa sans modification

*Alinéa supprimé*

**Art. 4**

Sans modification

**Art. 5**

I. - A la date ....

.... société *anonyme*, à raison ....  
.... ancienne.

**Texte proposé  
par votre Commission**

**Art. 4**

Sans modification

**Art. 5**

*Supprimé*

**Texte proposé initialement par  
le Gouvernement**

II. - Les actions détenues à la même date par la régie nationale, par des salariés, des anciens salariés de la régie nationale des usines Renault ou leurs ayants droit, directement ou dans le cadre du plan d'épargne entreprise, ou par le fonds institué à l'article 7 de la loi n° 70-11 du 2 janvier 1970 relative à la régie nationale des usines Renault, sont échangées contre des certificats d'investissement de la société. Cet échange est réalisé à raison d'un certificat d'investissement de la société pour une action ancienne de la régie nationale des usines Renault, les certificats de droit de vote correspondants étant attribués à l'Etat.

III. - L'Etat peut décider par décret de procéder au fractionnement d'une partie des actions qu'il détient en certificats d'investissement et en certificats de droit de vote.

IV. - Les certificats d'investissement ainsi créés sont proposés aux seuls salariés de la société et de ses filiales dont elle détient directement ou indirectement plus de la moitié du capital social, le cas échéant dans le cadre d'un plan d'épargne d'entreprise, les certificats de droit de vote correspondants restant la propriété de l'Etat. Toute cession de ces certificats d'investissement par l'Etat doit être réalisée sur la base d'une estimation faite par la commission d'évaluation des entreprises publiques dans les conditions prévues à l'article 3 ci-dessus et est approuvée par le décret mentionné au paragraphe III du présent article.

**Texte considéré comme adopté  
par l'Assemblée nationale**

II. - Les actions ....  
.... régie nationale  
*des usines Renault* par ses salariés  
et anciens salariés ou leurs ayants  
droit ....

.... société anonyme. Cet  
échange ....

.... société anonyme pour  
une action ....

.... l'Etat.

III. - Alinéa sans modification

*Toute cession de ces certificats  
d'investissement doit être réalisée  
selon la procédure d'évaluation  
prévue à l'article 3 et est approuvée  
par le décret ci-dessus. Les certi-  
ficats de droit de vote correspon-  
dants restent la propriété de l'Etat.*

IV. - Les certificats d'investis-  
sment créés en application du  
paragraphe précédent sont ....

.... société anonyme et de ses  
filiales ....

.... d'entreprise.

**Texte proposé  
par votre Commission**

**Texte proposé initialement par  
le Gouvernement**

V. - Les certificats d'investissement de la société attribués en application des paragraphes II et IV ci-dessus sont négociables dans les conditions fixées par décret.

VI. - Ils ne sont cessibles qu'aux salariés de la société et de ses filiales dont elle détient directement ou indirectement plus de la moitié du capital, par cession directe ou dans le cadre d'un plan d'épargne d'entreprise, à la société elle-même ou à un fonds spécial créé en son sein à cet effet, ainsi qu'à l'Etat.

Les salariés, lorsqu'ils quittent la société ou une de ses filiales dont elle détient directement ou indirectement plus de la moitié du capital, peuvent conserver les certificats d'investissement dont ils sont propriétaires.

Lorsque ces certificats d'investissement sont recueillis par le conjoint ou le descendant en ligne directe du salarié, à titre d'héritier ou de légataire, celui-ci peut les conserver ou les céder dans les conditions prévues aux deux alinéas précédents. Lorsqu'ils sont recueillis par une autre personne, celle-ci doit les céder selon les mêmes conditions et dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle elle les a reçus ; les détenteurs de ces certificats d'investissement qui n'ont pas satisfait à cette obligation perdent les droits attachés à la propriété de ces certificats d'investissement.

VII. - Les dispositions des paragraphes IV à VI ci-dessus cesseront d'être applicables lors de la première augmentation de capital par émission de certificats d'investissement postérieure à la prise de participation prévue à l'article 3.

**Texte considéré comme adopté  
par l'Assemblée nationale**

V. - Les certificats ....  
.... de la société *anonyme*  
attribués ....  
.... décret.

VI. - Ils ne sont ....  
.... aux salariés de la société  
*anonyme* et de ses ....

.... à la société *anonyme*  
elle-même ....

.... l'Etat.

Les salariés ....  
.... société *anonyme* ....

.... propriétaires.

Alinéa sans modification

VII. - Sans modification

**Texte proposé initialement par  
le Gouvernement**

—  
  
**Art. 6**

Sont abrogés, à compter de l'entrée en vigueur des dispositions de l'article premier de la présente loi, le titre II de l'ordonnance n° 45-68 du 16 janvier 1945 portant nationalisation des usines Renault modifiée par l'ordonnance n° 45-1582 du 18 juillet 1945, et la loi n° 70-11 du 2 janvier 1970 relative à la régie nationale des usines Renault.

**Texte considéré comme adopté  
par l'Assemblée nationale**

—  
  
**Art. 6**

Sans modification

**Texte proposé  
par votre Commission**

—  
  
**Art. 6**

Sans modification